UNIVERSITÉ AIX-MARSEILLE

École doctorale 355 : Espaces, Cultures, Sociétés
Laboratoire des Temps, Espaces, Langages, Europe Méridionale, Méditerranée

THÈSE POUR L'OBTENTION DU DOCTORAT EN HISTOIRE

Présentée et soutenue publiquement le 18 mai 2017 par

Van Kien TRAN

L'INDUSTRIALISATION DE LA VILLE DE HAIPHONG DE LA FIN DU XIXe SIÈCLE JUSQU'À L'ANNÉE 1929

(L'invention d'une ville industrielle en Asie du Sud-Est)

Directeur de recherche

Monsieur Philippe MIOCHE, Professeur, Université Aix-Marseille

Jury

Madame Anne DALMASSO, Professeur, Université Grenoble Alpes

Monsieur Xavier DAUMALIN, Professeur, Université Aix-Marseille

Monsieur Jean-François KLEIN, Professeur, Université du Havre

À mes parents

Remerciements

Cette thèse a été dirigée par Monsieur Philippe Mioche, professeur à l'Université Aix-Marseille, à qui j'adresse mes remerciements les plus sincères. Sa grande érudition, sa rigueur aussi bien que ses exigences et ses critiques, ont contribué à faire progresser le cours ma recherche. Je tiens, à lui exprimer ma profonde reconnaissance pour la direction consciencieuse qu'il m'a consacrée. Il a accompagné mes lectures, puis les étapes de la rédaction. En outre, j'ai beaucoup apprécié sa gentillesse, sa patience et ses encouragements, sans lesquels mon travail n'aurait pas pu aboutir.

Je voudrais ici remercier Madame Anne Dalmasso professeur à l'Université Grenoble Alpes, Monsieur Xavier Daumalin professeur à l'Université Aix-Marseille, Monsieur Jean-François Klein, professeur à l'Université du Havre, qui ont bien voulu accepter d'être membres du jury de la thèse.

Je dois beaucoup à tous ceux qui ont accepté la discussion et m'ont offert des aides réelles dans la construction de ce travail. À ce titre, mes remerciements vont à Monsieur Trịnh Văn Thảo, professeur émérite à l'Université Aix-Marseille, Madame Nguyễn Phương Ngọc Jade, maître de conférences à l'Université Aix-Marseille, Monsieur Gilles de Gantes, Docteur en histoire à l'Institut de recherches asiatiques, Université Aix-Marseille, avec qui j'ai eu des conversations et de fructueux échanges d'informations, j'ai pu bénéficier de leur expérience et leur lumière dans ma recherche, depuis le commencement jusqu'à l'achèvement de ma construction.

Un vif remerciement s'adresse particulièrement à Monsieur Philippe Le Failler, maître de conférences à l'EFEO, qui a lu avec beaucoup de précautions, de patience les premières versions de mon projet de recherche. C'est lui qui m'a bien aidé à améliorer ma thèse selon la forme scientifique d'une thèse française.

Je remercie également Nadia, qui m'a apporté ses encouragements et une aide appréciable pour relire et finaliser mon travail.

Pour finir, bien sûr, je tiens à remercier tous ceux qui m'ont aidé à chercher les documents d'archives en ANOM, en ANV1, en ANMT, en ACCIM et à la bibliothèque de la ville de Haiphong.

J'adresse mes affectueux remerciements à ma famille, mes parents, mes sœurs, mon frère, avec une attention particulière à ma compagne Hà Phương, qui m'a accompagné quotidiennement pour mes études en France ; sans ses encouragements, son aide et son amour, cette thèse n'aurait jamais pu être menée à son aboutissement.

Résumé

Haiphong, ville portuaire située au bord du fleuve Cửa Cấm et de la rivière Tam Bạc, faisait partie du réseau de la protection de la côtière du Nord-Est du Tonkin sous la dynastie des Nguyễn depuis le début du XIXe siècle. Dans ce territoire se succédait l'histoire du commerce extérieur avec les Chinois, les Européens et les pays d'Asie de l'Est et du Sud-Est au milieu de ce siècle, après deux siècles étant oubliés.

Par la conquête du Tonkin, grâce à la découverte de la voie fluviale, les Français ont identifié une porte d'entrée pour pénétrer en Chine méridionale. Ils y construisirent une ville européenne, un centre économique, pendant trois décennies à la fin du XIXe siècle, qu'ils développèrent ensuite dans la première moitié du XXe siècle.

La liaison ferroviaire du port de Haiphong avec l'arrière-pays et ses nombreux gisements, a permis de confirmer sa position de grand port au Tonkin où, à l'époque coloniale, les agences commerciales exportaient et importaient la plupart des marchandises du Vietnam. Profitant des infrastructures prévues pour le commerce, les industriels français ont implanté leurs usines à Haiphong sur la base de l'exploitation des ressources naturelles et de la main-d'œuvre locale, et ont pu bénéficier des privilèges que le gouvernement du Protectorat leur accordait. Ayant commencé par les ateliers de constructions navales et mécaniques, la fabrique d'huilerie et savonnerie, les sociétés françaises ont ensuite installé de grandes usines de ciments, de coton, à la fin du XIXe siècle. Les deux mises en valeur des colonies françaises en Indochine, de 1897 à 1929, ont impulsé la création d'usines à Haiphong dans divers domaines : industrie de constructions navales et mécaniques, industrie chimique, industrie de transformation de produits minéraux et matériaux, etc., par des industriels français, chinois et aussi vietnamiens. En 1929, Haiphong était devenu un grand centre industriel et commercial du Tonkin.

Mots clés : Haiphong, Cửa Cấm, Tam Bạc, industrialisation de la ville de Haiphong

Abstract

The industrialization of the city of Haiphong in the late nineteenth century until the year 1929 (the invention of an industrial city in Southeast Asia)

Haiphong, a port city located along the Cửa Cấm and Tam Bạc river, was part of the network of coastal Northeast Tonkin under the Nguyễn dynasty from the early nineteenth century. This territory succeeded history of foreign trade with the Chinese, European, and countries in East and Southeast Asia in the middle of this century, two centuries after being forgotten.

Through the conquest of Tonkin, with the discovery of the waterway, the French have identified a gateway to penetrate southern China. They built a European city, an economic center during three last decades of the nineteenth century, they developed in the first half of the twentieth century.

The railway connection from the port of Haiphong with the hinterland and its many deposits, allowed confirm its position as the great port of Tonkin where, in colonial times, commercial agencies exported and imported the majority of goods of Vietnam. Taking advantage of the planned infrastructure for trade, French manufactures have located their factories in Haiphong based on the exploitation of natural resources and the local workforce, and were able to benefit from the privileges that the protectorate government accorded them. Having begun by the workshops of naval and mechanical constructions, the manufacture of oil mill and soap, the French companies were subsequently installed the large factory of cement, of cotton, in the late nineteenth century. Two highlighted from the French colonies in Indochina, from 1897 to 1929, have encouraged the creation of factories in various domain in Haiphong: industry of naval and mechanical construction, chemical industry, processing industry of minerals and materials products, etc., by French manufacturers, Chinese and Vietnam also. In 1929, Haiphong had become a great industrial and commercial center of Tonkin.

Key words : Haiphong, Cửa Cấm, Tam Bạc, industrialization of the city of Haiphong

Sommaire

Introduction 17

PREMIÈRE PARTIE : LES INFRASTRUCTURES ET RESSOURCES DE L'INDUSTRIALISATION (AVANT 1896)

Chapitre 1 : Haiphong - la porte d'entrée au Tonkin (du début du XIXe siècle à vers 1886) ….. 37
A. Haiphong avant la présence française (avant 1873) …….. 37
B. La décennie conflictuelle (vers 1873 – vers 1884) …… 57
C. La ville portuaire de Haiphong : nouveau facteur de l'urbanisation et de l'administration …. 74

Chapitre 2 : L'industrialisation en Indochine du conflit au test : le cas de Haiphong ……... 85
A. La stratégie du système de port maritime ……. 85
B. L'industrialisation coloniale en Indochine : les opinions conflictuelles et la perspective …… 100
C. Les tests des Français : les constructions rudimentaires d'urbanisation, de commerce et d'industrie …….. 117

Chapitre 3 : Les ressources et outillages de l'industrialisation …….. 135
A. Le système de transports et de communication de Haiphong …….. 135
B. Les organisations commerciales, financières et douanières …….. 148
C. Les ressources pour l'industrialisation …….. 169

Conclusion de la première partie ……... 181

DEUXIÈME PARTIE : L'INSTALLATION DES INDUSTRIES FONDAMENTALES (1897 – 1918)

Chapitre 4 : La création des entreprises pendant les années 1897-1908 …… 185
A. L'industrie de constructions navales et de réparation …….. 185
B. L'usine de la Société Cotonnière de l'Indochine …….. 192
C. La grande cimenterie de l'Indochine ……. 201
D. Une autre branche de la société industrielle française …….. 222

Chapitre 5 : L'étape commencée de l'agrandissement et du regroupement des sociétés industrielles (1909-1918) : l'apparition de nouveaux facteurs …….. 233
A. L'agrandissement et le regroupement des industries de coton, ciment, électricité et constructions navales ……. 233
B. Les nouvelles industries : chimie et agroalimentaire …… 257
C. La participation de Chinois : construction mécanique et agroalimentaire …… 270

Conclusion de la deuxième partie …….. 275

TROISIÈME PARTIE : L'ÉLARGISSEMENT DE CENTRE INDUSTRIEL AU TONKIN : HAIPHONG (1919 – 1929)

Chapitre 6 : Confirmation des industries caractéristiques et privilégiées …….. 279
A. Élargissement du territoire de la ville ……... 279
B. Les industries caractéristiques à Haiphong ……... 285
C. Les industries privilégiées : matériaux de constructions, eaux et électricité ……. 300

Chapitre 7 : Haiphong - le centre industriel multiforme pendant les années 1919-1929 ……... 311
A. Industries chimiques et de transformation des produits miniers : les nouveaux efforts …….. 311
B. Le centre des industries variées …… 327
C. Les Vietnamiens dans l'industrialisation à Haiphong ……... 337

Conclusion de la troisième partie ……... 355

Conclusion générale ……... 359

Table des cartes, figures, graphiques, tableaux

1. Cartes

Carte 1. Carte de la ville de Haiphong en 1874 67
Carte 2. Carte de la ville de Haiphong en 1887 81
Carte 3. Plan des magasins généraux et centraux 120
Carte 4. Carte de la ville de Haiphong en 1891 128
Carte 5. Le projet de tramway électrique reliant Haiphong - Hòn Gai en 1929 146
Carte 6. Carte de la ville de Haiphong en 1905 215
Carte 7. Plan de la ville de Haiphong en 1910 246
Carte 8. Le terrain de Speidel et Cie (1903) et de Cie Franco-Asiatique des Pétroles (1911) 262
Carte 9. Projet de plan d'extension des limites de la ville de Haiphong en 1922 281
Carte 10. Plan de la ville de Haiphong en 1925 283
Carte 11. Terrain demandé par la SACM en 1929 298
Carte 12& 13. Plan du village de Đông Khê et le terrain communal vendu pour la SICEO 314
Carte 14. Le plan de terrain de l'usine d'oxygène et d'acétylène 324
Carte 15. Plan de la ville de Haiphong en 1934 356

2. Figures

Figure 1. Haiphong, vue de la rivière Tam Bạc 55
Figure 2. La rivière Tam Bạc en 1883 71
Figure 3. Constructions des fondations d'un appontement 87
Figure 4. Le fleuve Cửa Cấm en 1889 90
Figure 5. Port de la batellerie fluviale à Haiphong en 1897 94
Figure 6. Le port de Cửa Cấm 99
Figure 7. La Chambre de commerce de Haiphong au début du XXe siècle 153
Figure 8. Succursale de la Banque de l'Indochine à Haiphong 161
Figure 9. Appontement et siège des Messageries fluviales à Haiphong en 1900 187
Figure 10. Le Phénix, vapeur à 2 hélices faisant le trajet de Haiphong à Hanoi 189
Figure 11. Terrains vendus à la Société Cotonnière de l'Indochine en 1899 194
Figure 12. Montage des chaudières à vapeur de la filature de coton, le 25 septembre 1899 197
Figure 13 & 14. Vue générale de l'usine prise de Haiphong 206
Figure 15. Carte schématique du Tonkin (delta) rizicole 269
Figure 16. Usine des Rizeries Indochinoises à Hạ Lý, Haiphong (vue panoramique) 265
Figure 17. Plan du terrain occupé par la SACM (2.430 m^2) 296
Figure 18. L'usine de soude caustique en vue générale (côté du sud) 315
Figure 19. Le plan de l'usine de la Société des Verreries d'Extrême-Orient 331
Figure 20. L'usine STACINDO à Hạ Lý (Haiphong) : un coin du parc à potaux et à tuyaux 335
Figure 21. Le terrain de l'Atelier Bạch Thái Bưởi à Cửa Cấm, Haiphong 339
Figure 22. L'usine de porcelaines Nguyễn Văn Tân 343

3. Graphiques

Graphique 1. Les membres de la Chambre de commerce de Haiphong (1886-1923) 151
Graphique 2. Le capital de la Banque de l'Indochine (1875-1920) (millions francs) 158
Graphique 3. Les bénéfices de la Société Cotonnière de l'Indochine 1902-1908 (en francs) 201
Graphique 4. Les investissements de l'usine des ciments à Haiphong (1901-1905) (en francs) 209
Graphique 5. La production et les ventes de l'usine de ciments pendant 1901-1905 (tonnes) 214
Graphique 6. La corrélation entre les dépenses et les bénéfices (société électrique) (en francs) 231
Graphique 7. La production et la vente de la cimenterie de 1909 à 1917 (tonnes) 234
Graphique 8 & 9. Les ventes en Indochine et à l'étranger de la cimenterie (tonnes) 240
Graphique 10. Corrélation entre bénéfices et amortissement (1909-1908) (en francs) 248
Graphique 11, 12 & 13. Distribution des sapèques pendant les années 1921-1923 293
Graphique 14. La production de l'usine des ciments (1922-1929) (tonnes) 304
Graphique 15 L'augmentation du capital social de la Société Indochinoise d'Électricité 1902-1928 (en francs) 308
Graphique 16. L'augmentation du capital social de STACINDO (en francs) 334

4. Tableaux

Tableau 1. Le tarif des bateaux de commerce au port de Cửa Cấm depuis octobre 1866 50
Tableau 2. Le tarif des bateaux de commerce au port de Cửa Cấm depuis décembre 1868 52
Tableau 3. Statistique générale de la province de Hải Dương 53
Tableau 4. Le tarif importé et exporté depuis le traité de commerce (1874) 62
Tableau 5. Les prix des matériaux et les salaires des ouvriers à Haiphong (en francs) 70
Tableau 6. Les dépenses de construits des magasins généraux et centraux (en francs) 123
Tableau 7. Les ressources naturelles et les produits importants du Tonkin 170
Tableau 8. Le recensement de la population civile de Haiphong en 1888-1905 175
Tableau 9. Les lignes fluviales au Tonkin de la Compagnie de Navigation Tonkinoise 188
Tableau 10. Évolution des Actifs de la cimenterie pendant les années 1901-1905 (en francs) 208
Tableau 11. La production de la cimenterie de 1902 à 1905 (tonnes) 212
Tableau 12. Les comptes de profits et pertes de la cimenterie (1902-1905) (en francs) 216
Tableau 13. Les comptes de profits et pertes de la cimenterie (1905-1908) (en francs) 221
Tableau 14. Société Indochinoise d'Electricité, comptes de profit et pertes (1903-1908) (en francs) 227
Tableau 15. Répartition des bénéfices de la Société Indochinoise d'Électricité 1903-1908 (en francs) 230
Tableau 16. Les ventes de la cimenterie de Haiphong pendant les années 1907-1917 (tonnes) 238
Tableau 17. Les comptes de profits et pertes de la cimenterie 1909-1918 (en francs) 242
Tableau 18. Des bénéfices bruts et des dividendes (société électrique : 1909-1918) (en francs) 248
Tableau 19. La superficie de production de riz au Tonkin en 1893 (ha) 264
Tableau 20. La population et la superficie aux provinces du Tonkin avant les années 1930 266
Tableau 21. Relevé des sapèques fournies pendant les années 1921-1923 292
Tableau 22. Le résultat du commerce de la société des ciments portland à Haiphong (en francs) 305
Tableau 23. La production de la SCIEO en 1923 (tonnes) 318
Tableau 24. La production et la vente des phosphates pendant 1919-1930 (tonnes) 322
Tableau 25. Les bénéfices de la STACINDO (1925-1929) (en piastres) 336
Tableau 26. Le salaire de travail par jour (en piastres) 352
Tableau 27. Les usines françaises à Haiphong (1885-1929) 363
Tableau 28. Les usines des Chinois et Vietnamiens (en gris) à Haiphong (1899-1929) 365

Abréviations

ACCIM	Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille (Marseille, France)
ANMT	Archives Nationales du Monde du Travail (Roubaix, France)
ANOM	Centre des Archives Nationales d'Outre-Mer (Aix-en-Provence, France)
ANV1	Centre numéro 1 des Archives Nationales du Vietnam, à Hanoi
BEIC	*Bulletin économique de l'Indochine*
EEIC	*L'Éveil économique de l'Indochine*
FM	Fonds ministériels
GGI	Fonds du Gouverneur Général de l'Indochine
GGI. AF	Ancien Fonds du Gouverneur Général de l'Indochine
IDEO	Imprimerie d'Extrême-Orient
MHN	Fonds de la Maire de Hanoi (avant 1945)
NCLS	*Nghiên cứu Lịch sử* (Revue d'Études Historiques)
NCLSHP	*Nghiên cứu lịch sử Hải Phòng* (Revue d'étude historique sur Haiphong)
nxb.	Nhà xuất bản (Maison d'édition)
RST	Fonds de la Résidence Supérieure au Tonkin
RST. AF	Ancien Fonds de la Résidence Supérieure au Tonkin
RST. NF	Nouveau Fonds de la Résidence Supérieure au Tonkin
SACM	Société Anonyme de Constructions Mécaniques
SAMH	Société des Ateliers Maritimes de Haiphong
SICEO	Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient
SOAEO	Société d'Oxygène et Acétylène d'Extrême-Orient
STACINDO	Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine
gr	gramme
h	heure
ha	hectare
kg	kilogramme
km	kilomètre
m^2	mètre carré
mm	millimètre
q.	quyển (livre)
t.	tập (tome)
vol.	volume

Introduction

Les Français avaient quels succès dans l'industrialisation à Haiphong à l'époque coloniale ?

Distante de cent kilomètres environ de Hanoi, à l'un des sommets du triangle économique Hanoi - Haiphong - Quảng Ninh, la ville de Haiphong d'aujourd'hui, est un grand port commercial maritime constituant un centre économique important au Nord du Vietnam. En remontant le cours du temps, cette ville portuaire a été créée et s'est développée à l'époque coloniale, dans la zone où circulaient déjà un grand nombre de bateaux de commerce Chinois et Européens depuis des siècles, du XVIe au XVIIIe.

En effet, Haiphong disposait d'une bonne position géographique pour le transport maritime et pour la communication avec l'arrière-pays au Tonkin. Depuis la première moitié du XIXe siècle, les négociants chinois et vietnamiens connaissaient le port de Ninh Hải sur le fleuve de Cửa Cấm et à la rivière Tam Bạc pour les jonques et les barques. Les preuves de l'existence du commerce, surtout le commerce de riz, figurent dans des documents en chinois, en vietnamien et en français dans les années 1850. Cependant, la dynastie des Nguyễn avait été contrainte de mettre fin à tous les commerces extérieurs en raison de la piraterie et de la famine qui sévissaient le long de la région côtière. L'installation des forces militaires a ensuite transformé cette porte de Ninh Hải - Cửa Cấm en place forte du bord de mer, lui faisant perdre son rôle économique dans l'histoire de la dynastie des Nguyễn. Ces noms, Ninh Hải - Cửa Cấm, exprimaient l'intention et le but de la Cour de Huế d'assurer la protection des côtes, entraînant ainsi l'interdiction de tous les bateaux de commerce.

La réouverture du port commercial a eu lieu en 1866, après la victoire militaire de l'armée vietnamienne, avec l'aide de 69 bateaux chinois. Contrairement aux attentes des Chinois, le gouvernement vietnamien limitait le temps d'ancrage au port et n'acceptait pas le commerce de riz au Cửa Cấm - Ninh Hải. Jusqu'au début des années 1870, un projet d'amélioration de ce territoire commença et permettait l'ouverture d'un marché de riz au village de An Biên. La Cour redoutait en effet la présence des commerçants étrangers, notamment des Européens, du fait de leur conquête en Cochinchine, pour des raisons de sécurité à cause de la présence de pirates. Mais la cause profonde venait surtout de l'idéologie conservatrice du système des dignitaires de la dynastie des Nguyễn, qui n'étaient pas en mesure de bien contrôler le port, où le commerce avait besoin non seulement de gros investissements, mais aussi d'une armée

forte pour maintenir l'ordre. Les soucis de la Cour en 1872, lorsqu'elle refusa l'ouverture des ports de Đồ Sơn, Ba Lạt et Đà Nẵng (l'ancienne Tourane), lui a fait perdre l'occasion d'une progression commerciale en ces lieux parce que le gouvernement vietnamien au XIXe siècle était sous influence de l'idéologie physiocratique.

Les Français ont confirmé sans cesse leur intérêt pour Haiphong et sa position idéale de porte d'entrée au Tonkin. Ils contraignent la Cour à signer le traité de 1874 afin d'ouvrir le port au commerce pour répondre à leur stratégie d'aller vers le marché de la Chine méridionale. Après plusieurs décennies de présence, les Français construisent progressivement cet endroit jusqu'à ce qu'il devienne le port principal du Tonkin, une ville européenne, et notamment un centre industriel où ils pouvaient trouver de nombreux avantages pour le commerce et l'industrie. Au point de vue général, Haiphong ressemblait à une petite ville, dont la population arrivait au 3e rang des villes indochinoises[1]. Les circonstances concernant le développement de ce centre industriel se déroulent pendant les années dès 1890 jusqu'aux années précédant la crise économique de 1929-1933. Le groupement des entreprises dans cette ville ainsi que les équipements mécaniques du port commercial ont attiré de plus en plus les ouvriers et les travailleurs saisonniers. Cependant, la naissance du port Ninh Hải - Cửa Cấm avait déjà commencé depuis les années 1850 sous le règne de la dynastie des Nguyễn.

En signant le traité de 1874 avec le gouvernement vietnamien, les Français ont bénéficié d'une bonne opportunité pour l'ouverture de cette embouchure aux marchandises européennes. Leur but à ce moment-là était de dégager la ligne du fleuve Rouge qui faisait la liaison avec le marché de la Chine méridionale. Dans la stratégie au Tonkin et en Chine, Haiphong a changé son rôle de « tête de pont »[2] de pénétration française vers l'arrière-pays à celui de porte d'entrée pour le commerce extérieur. Dans le traité de commerce (1874), le traité Harmand (1883) puis le traité Patenôtre (1884), les Français continuaient à confirmer leur pouvoir dans ce territoire. En 1875, cela a débuté par une concession sur une superficie de 2,5 ha. Puis une ordonnance royale du 1er octobre 1888 du souverain Đồng Khánh érige en concession française le territoire de la ville de Haiphong, et le cède en toute propriété au gouvernement français, renonçant à tous ses droits sur ce site.[3] Dans ce contexte historique, Haiphong passait ainsi d'une position de ligne militaire pour devenir le principal port maritime au Tonkin après d'énormes investissements de la part de la France. Ce choix a été fait après mûre réflexion, malgré l'existence d'avis contradictoires sur le grand port ou le petit port, et de « polémiques » pendant plusieurs décennies.

[1] Yves Henry (1932). *Économie Agricole de l'Indochine*. Hanoi, IDEO, pp. 23-26.
[2] Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions et modalités du développement jusqu'en 1921*. Thèse pour l'obtention du doctorat en histoire, Université Aix-Marseille 1, p. 8.
[3] *Haiphong illustré*, Le Courier d'Haiphong supplément 1886-1895, p. 2.

Haiphong était présent dans plusieurs débats des autorités, des hommes politiques et des chercheurs autour des problèmes politiques, économiques et culturels. À l'époque de la dynastie des Nguyễn, dans les années 1860 à 1872, il y avait des discussions sur l'ouverture du port fluvial. La Cour de Huế avait été obligée d'accepter la présence de bateaux commerciaux chinois après plusieurs ajournements. Dès les années 1880, les Français entretenaient des débats sur l'avenir du port maritime commercial. Ce débat semble s'être prolongé pendant près d'un demi-siècle. « *Ingénieurs hydrographes et officiers de marine n'étaient pas d'accord sur le choix d'un nouveau port devant remplacer celui de Haiphong. Les uns préconisaient Quảng Yên, d'autres Hòn Gai dans la baie d'Halong, mais tous s'accordaient pour demander que le gouvernement français abandonnât le port de Haiphong inaccessible, disaient-ils, aux navires de fort tonnage et une ville « bâtie sur de la vase », que « jamais un chemin de fer ne pourrait relier à Hanoi » la traversée des cours d'eau, larges et à courants violents, sujets à de grandes crues, et dans le delta le peu de consistance du sol rendraient, affirmaient-ils, les travaux d'art « si coûteux que toutes les ressources de la Colonie s'y engloutiraient !* »[4] Finalement, cette ville fut choisie comme grand port maritime au Tonkin.

On discute aussi sur l'origine du nom « Haiphong » afin de découvrir l'histoire de ce territoire. Il existait plusieurs hypothèses à ce sujet : 1) Le fortin de An Biên (*le calme extérieur*) ou le « *Hải Tần Phòng Thủ* » (*la protection au bord de la mer*) pendant les années 40-43, sous le règne des « deux Soeurs Trưng » (Hai Bà Trưng) ; 2) Le service de protection au bord de mer (*Nha Hải phòng sứ*) pendant les années 1871-1873, sous la dynastie du roi Tự Đức ; 3) Le « *Hải Dương thương chính quan phòng* » (*Le service de douane de la province de Hai Dương*) pendant les années 1873-1874, était un grand bureau de douane fondé par les Français et la dynastie des Nguyễn pour contrôler le commerce à Ninh Hải ; 4) Le nom « Haiphong » était utilisé, selon l'habitude des habitants, sur la base de la position de force de la protection au bord de mer au Cửa Cấm - Ninh Hải ; 5) le nom aurait été emprunté au nom d'un fortin des soldats de la province de Hải Dương, au bord de la rivière Tam Bạc.

Ensuite, on s'interroge sur la date de naissance de cette ville. Les chercheurs ont cité les documents administratifs de l'époque coloniale pour justifier leur argumentation : il y a aussi la conjecture sur un décret présidentiel de la France (Sadi Carnot) en 1888. Quelques personnes peuvent considérer le moment de novembre 1866 où le roi Tự Đức faisait installer la douane « nhu viễn » sur le fleuve Cửa Cấm. De son côté, Gilles Raffi estimait que le 15 mars 1874 constitue l'acte de naissance de la cité portuaire de Haiphong[5]. Cependant, la

[4] Raoul Bonnal (1923-1925). *Au Tonkin 1873 - 1881 - 1886 : notes et souvenirs*. Hanoi-Haiphong, la Revue indochinoise publié, pp. 31-32.
[5] Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions et modalités du développement jusqu'en 1921, thèse.cit.*, p. 24.

plupart des chercheurs vietnamiens ont proposé d'autres choix : le 25 août 1883, à la signature du traité Harmand ; le 13 novembre 1887, la création de la province de Haiphong ; le 17 juillet 1888 quand Étienne Richaud, Résident général de l'Annam et du Tonkin, signait l'arrêté numéro 97 pour créer la ville de Haiphong.[6]

Particulièrement, au départ, l'installation de l'industrie à Haiphong a été limitée par la politique coloniale de la France en Indochine. Avant les années 1930, la plupart des hommes politiques en France ne voulaient pas effectuer l'industrialisation des colonies françaises afin de ne pas provoquer de concurrence entre les colonies et la France. Au contraire du gouvernement général de l'Indochine, un certain nombre de capitaliste en France et en Indochine française avaient l'ambition de développer leurs usines à Haiphong en tant qu'industrie locale afin de bénéficier des intérêts au Tonkin dans le cadre de la mise en valeur des colonies. En conséquence, pendant un demi-siècle de présence financière et industrielle dans cette ville, Haiphong était devenue un vrai centre industriel de production avec plus de 40 usines dans plusieurs secteurs d'activité, avec une mécanisation et une modernisation des équipements incessantes. Il s'agissait-là de l'expression de l'industrialisation.

Comment se pose la question de l'industrialisation coloniale ? Si l'on se réfère à la définition courante : « *L'Industrialisation* : *L'un des aspects les plus importants de la révolution industrielle est sans doute l'industrialisation. L'industrialisation représente la généralisation de la mécanisation et une forte augmentation du travail en manufacture et en usine. Avant la révolution industrielle, il y avait déjà quelques tâches qui étaient mécanisées, toutefois, cette mécanisation ne se retrouvait pas dans toutes les villes ni dans toutes les productions. Il est alors important de retenir que l'on parle réellement d'industrialisation lorsque cette mécanisation est généralisée.* »[7]

Dès le programme de Paul Doumer à la fin XIXe siècle, le nombre des entreprises a augmenté de plus en plus, comme le notaient Pierre Brocheux et Daniel Héméry : « *À la fin du XIXe siècle, la première industrialisation asiatique et le développement de l'importation du charbon au Japon et en Chine côtière valorisent le bassin houiller de Quảng Yên au Tonkin, un gisement d'anthracite de qualité exceptionnelle exploité en « découvertes » (Hà Tu, Cẩm Phả) au bord de mer, auquel s'ajoutent les deux petits bassins de Phấn Mễ au nord de Thái Nguyên (1910) et de Nông Sơn au sud de Tourane (1900-1920).* »[8] Et Gilles Raffi

[6] Voir *Thư mục địa chí toàn văn : Hải Phòng thành phố hoa phượng đỏ trung dũng - quyết thắng*. Hải Phòng, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản, 2010 : Étienne Richaud fut nommé le Gouverneur général de l'Indochine du 8 septembre 1888 au 30 mai 1889, en remplacement de Jean Constans.

[7] D'après « L'industrialisation et ses conséquences » sur le site : https://www.ladissertation.com/Histoire-et-G%C3%A9ographie/G%C3%A9ographie-du-Monde/L'industrialisation-Et-Ses-Cons%C3%A9quences-196123.html, consulté en décembre 2016.

[8] Pierre Brocheux, Daniel Héméry (2001). *Indochine, la colonisation ambiguë : 1858-1954*. Paris, la Découverte, nouvelle édition, augmentée et mise à jour, p. 123.

précisait que : « *Les années Doumer marquent pour Haiphong les véritables débuts de l'industrie et le point de départ de la constitution d'un centre ouvrier.* »[9] En effet, cette ville avait donc un rôle nécessaire à la mise en valeur de l'Indochine. La concentration des capitaux, la mécanisation de la production industrielle, la présence des banques, l'emploi de centaines d'ouvriers et de *coolies* dans les entreprises, l'amélioration des systèmes de transport reliant le centre de Haiphong avec les autres centres industriels au Tonkin et les zones minières, etc., étaient-ils les marques ou les attributs de l'industrialisation ? Ce processus a eu pour conséquence de changer profondément l'aspect extérieur et la vie des habitants de cette ville.

L'industrialisation et l'urbanisation en Indochine, à l'époque, ont été puissamment soutenues par les banques françaises.[10] Mais de plus en plus, à côté du développement de la production, l'économie industrielle à Haiphong a induit des effets secondaires dans la construction des travaux publics et les intérêts économiques, du fait que cette ville était un port principal au Tonkin. En outre, l'embryon de la classe de capitalistes vietnamiens s'y est implanté au début du XXe siècle. L'industrialisation à Haiphong s'inscrit dans le double processus de création des entreprises manufacturières et d'urbanisation. Elle a introduit dans cette ville un nouveau secteur d'économie, un nouveau mode de production très nécessaire pour l'apparition d'une ville industrielle. Elle se fonde sur la politique d'exploitation et de transformation dans une société coloniale : la structure de l'économie, l'immigration, le marché de l'emploi, l'urbanisation, la structure du peuplement (par exemple, l'émergence du capitalisme vietnamien et de la population ouvrière, le développement de la population urbaine, etc.). Elle a aussi influencé directement l'artisanat ou l'industrie familiale indigène, comme l'a constaté Camille Chapoulart : « *Les industries familiales marquent une progression continue qui témoigne d'un effort soutenu dans la production.* »[11]

Pour toutes ces raisons, la résolution de la question de « l'industrialisation de la ville de Haiphong » est nécessaire et objective comme sujet de recherche. Nous limitons ce sujet à l'époque coloniale du commencement du Protectorat jusqu'en 1929, avant la crise de l'entre-deux guerres, afin de distinguer le rôle principal des Français dans leurs réalisations avant le mouvement des ouvriers et la présence des Japonais. D'un autre côté, les industriels chinois et vietnamiens avaient apporté de faibles contributions pour le développement de l'industrie de cette ville. Dans les contacts franco-vietnamien-chinois, il existait aussi des intérêts contradictoires ainsi que des partenariats et concurrences qu'il faut étudier. Nous voudrions

[9] Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions et modalités du développement jusqu'en 1921, thèse.cit.*, p. 239.
[10] Pierre Brocheux (2009). *Une histoire économique du Viet Nam (1850-2007) : La palanche et le camion*. Paris, les Indes savantes, p. 50.
[11] Camille Chapoulart (1933). *La province et la ville de Nam Định*. Nam Định, Trường Phát, p. 63.

combler une partie de l'espace vide qui existe encore dans les études de l'histoire économique à l'époque coloniale française, selon les termes de Pierre Brocheux : « *Jusqu'à présent, l'histoire économique du Vietnam a attiré très peu d'auteurs et les rares travaux sur la période qui précéda la conquête française avaient, de façon explicite ou implicite, focalisé la question : le Vietnam possédait-il les germes d'un développement capitaliste ?* »[12]

Il existe peu d'études sur « l'industrialisation » en Indochine, cependant les chercheurs se concentrent beaucoup dans les domaines concrets comme l'exploitation minière, les plantations de caoutchouc, la question du commerce intérieur ou de l'extérieur. Ils pensaient en effet que les Français n'effectuaient pas d'industrialisation en Indochine, que l'économie de l'Indochine fabriquait seulement ce que la France ne pouvait pas faire, que l'Indochine constituait le vrai marché de l'industrie métropolitaine. C'est pourquoi nous avons effectué des recherches, sur des monographies concernant l'industrialisation au Tonkin, ou surtout autre endroit en Indochine à cette époque. Les résultats obtenus dépendent essentiellement de la collecte et du rassemblement des informations nécessaires dans les annuaires statistiques, les procès-verbaux, les rapports économiques et financiers et les centaines d'ouvrages en français et en vietnamien.

Pour les recherches au Vietnam, la naissance du port commercial de Cửa Cấm, dans l'histoire du système de port commercial au Nord-Est du Tonkin, et le développement de la ville portuaire de Haiphong sont devenus un sujet dans les recherches des historiens vietnamiens et étrangers, comme Hướng Tân (1955), Đinh Văn Nhật (1886), Nguyễn Thừa Hỷ (1986), Đinh Xuân Lâm (1986-1988, 2008), Trịnh Ngọc Viện (1986), Trương Hữu Quýnh (1986), Lê Quốc Khánh (1987), Lê Văn Lan (1987), Đoàn Trường Sơn (1987, 1988, 2004), Ngô Đăng Lợi (1987, 1988, 1998, 2008), Nguyễn Nam (1987-1988), Phạm Bá Chi (1987-1988), Nguyễn Ngọc Mô (1997), Nguyễn Hải Kế (2005), Bùi Xuân Đính (2008), Đào Thị Diến (2008), Lã Trọng Long (2008), Nguyễn Đức Nhuệ (2008), Nguyễn Ngọc Thao (2008), Nguyễn Văn Nhật (2008), *etc*., dans leurs ouvrages ou les colloques (1986,1988, 2008) qui ont été organisés par la ville de Haiphong depuis l'année 1986[13] ; ou Hoàng Anh Tuấn (2007),[14] Nguyễn Quang

[12] Pierre Brocheux (2009). *Une histoire économique du Viet Nam (1850-2007)…, op.cit*., p. 7.

[13] Voir Hội đồng lịch sử thành phố Hải Phòng (1987). *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng : Kỷ yếu*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng ; Hội đồng Lịch sử thành phố Hải Phòng (1988). *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX : Hội thảo khoa học*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng ; *Hải Phòng lịch sử kháng chiến chống thực dân Pháp xâm lược*. Hà Nội, nxb. Quân đội Nhân dân, 1993 ; Hội đồng Lịch sử thành phố Hải Phòng (1993). *Lược khảo đường phố Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng ; Ngô Đăng Lợi et alii (1998). *Từ điển bách khoa địa danh Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng ; Đoàn Trường Sơn, Ngô Đăng Lợi, Nguyễn Khắc Phòng (2003). *Lịch sử phong trào công nhân và công đoàn Hải Phòng, 1874-2000*. Hà Nội, nxb. Lao động ; Đoàn Trường Sơn et alii (2010). *Hải Phòng những chặng đường lịch sử*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng ; *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn*. Hải Phòng, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản, 2012.

[14] Hoàng Anh Tuấn (2007). « Hải cảng miền Đông Bắc và hệ thống thương mại Đàng Ngoài thế kỷ XVII (qua các nguồn tư liệu phương Tây) ». *NCLS*, N^0 1 (369), pp. 42-53 et N^0 2 (370), pp. 45-53.

Ngọc (2007),[15] Nguyễn Văn Kim (2007),[16] Đỗ Thị Thùy Lan (2006, 2008, 2012),[17] *etc.*, dans *Nghiên cứu Lịch sử* (Revue d'Études Historiques), *Nghiên cứu Lịch sử Hải Phòng* (Revue d'étude historique sur Haiphong) et *Thông tin Khoa học xã hội và nhân văn Hải Phòng* (Bulletin d'information des sciences sociales et humaines de Haiphong). Les chercheurs ont présenté des articles sur la naissance de la ville et du port de Cửa Cấm, le développement du commerce et de l'industrie. Ces articles ont donné une vue générale sur l'histoire de la ville et ont soulevé des hypothèses dans les monographies sur l'histoire économique et l'urbanisation de la ville, surtout à l'époque coloniale française.

Le développement de Haiphong et son rôle, ainsi que ses relations avec le système de port commercial dans la zone de nord-est du Vietnam ainsi qu'au pays « Đàng Ngoài » sont le sujet de trois jeunes chercheurs à l'Université Nationale de Hanoi (Đại học Quốc gia Hà Nội) : Vũ Đường Luân a fait son mémoire « *Quá trình hình thành cảng thị Hải Phòng (từ khởi nguồn đến năm 1888)* » (La création de la ville portuaire de Haiphong, des origines à l'année 1888) en 2009, Đỗ Thị Thùy Lan a fait la soutenance de sa thèse « *Hệ thống cảng thị trên sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII* » (Le système du port fluvial aux pays « Đàng Ngoài » aux XVIIe et XVIIIe siècles) en 2013 et, en 2015 Nguyễn Thị Hoài Phương a présenté la thèse « *Thành phố Hải Phòng từ năm 1888 đến năm 1945* » (La ville de Haiphong pendant les années 1888-1945). Ces monographies ont poussé la recherche sur la question commerciale des marchands chinois, japonais, européens, dont la situation d'économie industrielle est esquissée par des informations sommaires.

Parmi les publications sur les branches de l'industrie[18] et l'utilisation des ouvriers à Haiphong, le chercheur vietnamien s'est intéressé principalement à l'industrie des ciments parce que cette branche industrielle est demeurée une grande entreprise à Haiphong encore de nos jours. Les autres publications au Vietnam ont parlé de la classe ouvrière dans la ville portuaire, surtout l'origine, la vie, ainsi que la révolution de ces travailleurs. Pourtant, ces publications témoignent d'une connaissance partielle et ne sont pas encore étayées par les statistiques nécessaires dans les usines au début du XXe siècle.

---

[15] Nguyễn Quang Ngọc (2007). « Domea (Đô-mê-a) trong hệ thống thương mại Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII ». *NCLS*, N^0 10 (378), pp. 3-19.

[16] Nguyễn Văn Kim (2007). « Vị trí của Phố Hiến và Domea trong hệ thống thương mại Đàng Ngoài thế kỷ XVI-XVII (Tư liệu lịch sử, điều tra điền dã và khảo cổ học) ». *NCLS*, N^0 4 (372), pp. 20-43.

[17] Đỗ Thị Thùy Lan (2006). « Vùng cửa sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII ». *NCLS*, N^0 11-12 ; Đỗ Thị Thùy Lan (2008). « Vùng cửa sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII : Batsha và mối liên hệ với quê hương nhà Mạc ». *NCLS*, N^0 1-2 ; Đỗ Thị Thùy Lan (2012). « Quá trình hình thành, phát triển hệ thống cảng biển và hoạt động thương mại ở vùng duyên hải Hải Phòng thế kỷ XVI-XVIII ». *Thông tin Khoa học xã hội và nhân văn Hải Phòng*, N^0 1 (41), pp. 14-20.

[18] Voir les recherches sur les branches de l'industrie à Haiphong dans Ban chấp hành Đảng bộ nhà máy xi măng Hải Phòng (1991). *Lịch sử phong trào công nhân xi măng Hải Phòng*, tập 1 (1899-1955). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng ; Đoàn Trường Sơn et alii (2007). *Lịch sử phong trào công nhân xi măng Hải Phòng, 1899-2005*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng ; *Xi măng Hải Phòng*. Hải Phòng, Ban chấp hành Đảng bộ nhà máy xi măng Hải Phòng xuất bản ; « Về tên ciment Portland Hải Phòng ». *NCLSHP*, N^0 1/1987, pp. 65-66.

En ce qui concerne la recherche effectuée par des Vietnamiens depuis les années 1980 jusqu'à maintenant, ces recherches utilisaient essentiellement la méthode d'annales et faisaient des citations prises dans les divers documents en français ou dans les ouvrages précédents. Mais généralement, la plupart des citations est arbitraire, sans sources et absence de critique des sources. Les recherches étant réalisées sur la base de l'idée politique marxiste sur la forme socio-économique, elles ont toujours rehaussé le rôle de l'ouvrier et ont critiqué le capitalisme. Avant les années 1990, l'orientation des recherches était négative sur le rôle de l'économie capitaliste par un regard préconçu et subjectif. Selon ces auteurs, le colonialisme est toujours mauvais. Ainsi, la plupart de ces ouvrages sont tombés dans le volontarisme et manquent de critiques objectives. Les recherches plus récentes comportent des changements dans la méthodologie et dans l'approche théorique, parce que les jeunes adoptent le progressisme dans leur recherche et ils intègrent de plus en plus les nouvelles tendances scientifiques. Le colonialisme et ses activités économiques à la colonie sont analysés dans deux directions, sur la base d'approcher et d'approfondir les sources nécessaires.

Les résultats de ces recherches montrent que les chercheurs vietnamiens ont déjà approché la question de l'industrie de la ville de Haiphong à l'époque coloniale, mais sans encore l'approfondir vraiment. C'est pourquoi la présente thèse va essayer de décrire et comprendre les circonstances de la politique d'exploitation de la colonie française ainsi que ses conséquences.

La thèse de Gilles Raffi en 1994 « *Haiphong : origines, conditions et modalités du développement jusqu'en 1921* » est la première monographie de l'histoire de la ville Haiphong dans le contexte colonial. Elle a étudié le processus de la mise en port, du développement du commerce et de l'urbanisation. En 2007, Julia Martínez a parlé des activités commerciales des marchands et des bateaux chinois au « marché de riz » à Haiphong depuis le milieu du XIXe siècle jusqu'en 1940 dans son article « *Chinese Rice Trade and Shipping from the North Vietnamese Port of Hải Phòng* ».[19] Quelques autres concernent une petite partie sur la ville de Haiphong à l'époque coloniale, par exemple, les thèses de Jean-François Klein (2002, Lyon) et de Delphine Boissarie (2015, Bordeaux) ont décrit calairement « la stratégie » des « Soyeux lyonnais » et de la Maison *Denis-Frères* en Extrême-Orient, dont le port de Haiphong n'est qu'une partie dans leurs réseaux commerciaux ainsi que leurs influences pour l'industrie locale. Jean-François Klein a parlé des relations entres les Lyonnais et des deux grandes

[19] Voir l'article de Julia Martínez. « Chinese Rice Trade and Shipping from the North Vietnamese Port of Hải Phòng (Ngô Bắc traduit en vietnamien) ». Chinese Southern Diaspora Studies, vol. 1, 2007, pp. 82-96. http://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1726&context=artspapers, consulté en décembre 2016 et la traduction de Ngô Bắc « Việc mua bán gạo và vận tải đường biển của người Hoa từ cảng Hải Phòng, Bắc Việt » http://www.gio-o.com/NgoBac/NgoBacJuliaMartinezHaiPhong.htm, consulté en décembre 2016.

usines à Haiphong : la cimenterie et l'usine cotonnière.[20] Toutes cettes recherches nous ont apporté de nouvelles informations. Egalement, Cam Anh Tuấn, dans sa thèse « *Le chemin de fer Haiphong-Yunnan (1898-1945)* », présentée à Aix-en-Provence en 2014, s'est concentré sur la construction du chemin de fer reliant Haiphong et le Yunnan, qui a traversé des centres économiques au Tonkin comme Hanoi, Việt Trì, Lào Cai, *etc*.[21]

En résumé, les auteurs ont étudié les sujets principaux suivants : la pénétration française et l'investissement à Haiphong ; le système de port commercial et les réseaux commerciaux des Français ; l'urbanisation (ou la construction d'infrastructures) ; la municipalisation ; les secteurs économiques (agricole, industrie, finance, service) ; la main-d'œuvre et le mouvement révolutionnaire, *etc*.

Jusqu'avant la crise économique 1929-1933, on a pu constater que les Français n'avaient pas envisagé de politique d'industrialisation dans leur colonie de « l'Indochine ». Par défaut, on pensait donc que l'industrialisation indochinoise n'avait pas pu avoir lieu avant les années 1937-1938. Cependant, cette industrialisation s'est bien déroulée en Indochine dans des centres économiques, par exemple en examinant le cas de la ville de Haiphong, une ville industrielle en Asie du Sud-Est. Ce phénomène peut paraître comme étant contraire à la politique économique à la colonie française. Il semblait en effet que les événements dans cette ville se déroulaient différemment de la volonté des autorités en Indochine. Une partie des industriels français en Indochine estimaient que la fabrication industrielle pouvait devenir partenaire de l'industrie de la France et qu'elle pouvait même impulser l'industrie française dans l'avenir. Toutefois, en réalité, les industriels français à la colonie ne pouvaient jamais abandonner l'objectif de leurs intérêts propres quand ils faisaient des investissements sur les entreprises locales. Ainsi notre thèse présente une recherche sur l'industrialisation de la ville de Haiphong à l'époque coloniale, pendant les années allant de la fin du XIXe siècle et jusqu'en 1929.

Nous avons approché les sources de recherche en France et au Vietnam, dont la plupart consistent en des documents d'archives et des journaux, des bulletins, des aericles de presse, des revues en français. Nous devons reconnaître que les publications ci-dessus ont constitué de bonnes pistes pour les sources exploitables dans cette thèse.

*Premièremen*t, nous avons cherché des documents au Centre des Archives Nationales d'Outre-Mer (ANOM), sis à Aix-en-Provence dès l'automne 2011. Au centre des archives à

[20] Voir Jean-François Klein (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais en Extrême-Orient (1843-1906)*. Thèse pour l'obtention du doctorat en histoire, Université Lumière Lyon 2 ; Delphine Boissarie (2015). *La maison Denis-Frères (1862-1954) : trajectoire d'un réseau commercial et social entre Bordeaux et l'Extrême-Orient*. Thèse pour l'obtention du doctorat en histoire, Université Bordeaux-Montaigne.

[21] Voir Cam Anh Tuấn (2014). *Le chemin de fer Haiphong-Yunnan (1898-1945)*. Thèse pour l'obtention du doctorat en histoire, Université Aix-Marseille.

Aix-en-Provence, le fonds du Gouverneur Général de l'Indochine (GGI) et le fonds du Gouverneur Général de l'Indochine, ancien fonds, (GGI.AF) nous ont permis de trouver les informations sur l'organisation de la Municipalité de la ville et sur les travaux publics à Haiphong, par exemple les magasins centraux et généraux depuis 1886 ; l'exploitation et la distribution d'eau potable depuis 1893, surtout sur l'organisation administrative, de l'origine jusqu'aux années du début du XXe siècle. À côté de cela, le fonds du Résident supérieur au Tonkin, nouveau fonds (RST.NF), séries J, L, non seulement ajoute des informations sur les sujets précités, mais encore il contient les documents concernant la *Chambre de commerce de Haiphong*, ainsi que les statistiques annuelles des sociétés industrielles. En outre, les dossiers dans les fonds ministériels (FM) nous permettent d'exploiter les informations sur l'industrie textile, l'industrie des chaux et ciments, l'industrie chimique, la culture et l'exportation du riz en Indochine, *etc*. Nous avons pu avoir un regard général sur l'apparition et le développement de ces branches économiques dès leurs naissances jusqu'à 1954 aux cinq pays de l'Indochine ainsi que sur les ventes de ces produits au marché international.

En 2012 et 2013, nous avons consacré plusieurs mois à travailler au Centre numéro 1 des Archives Nationales du Vietnam (ANV1), à Hanoi. Les documents d'archives à Hanoi au fonds GGI, et au fonds du Résident supérieur au Tonkin (RST), (séries C, E, F, G, H, I, J, L, M, N, O, Q, R, S, T, U) nous ont fourni les données sur la situation générale de la province et de la ville de Haiphong sur une période de plusieurs années, la gestion des terrains dans la ville, ainsi que l'urbanisme et les demandes d'installations des usines, des fabriques depuis les années 1920 où il existe peu de documents sur les grandes usines françaises. Les dossiers concernant la *Société des Ciments Portland Artificiel de l'Indochine*, *Société Cotonnière de l'Indochine*, la *Société Anonyme de Constructions Mécaniques*, les sociétés chimiques, les manufactures de Nguyễn Văn Tân, Nguyễn Sơn Hà, etc., ont été des documents d'archives précieux pour nous. Ils représentent des morceaux incomplets des branches de l'industrie existant dans la ville portuaire à certains moments de leur activité. Nous avons aussi exploité des dossiers dans le fonds de la *Société Cotonnière du Tonkin*. En outre, nous avons déjà trouvé quelques dossiers dans le fonds de la Mairie de Hanoi (avant 1945) concernant l'organisation administrative de la ville de Haiphong.

Il nous a semblé que nous n'aurions pas une réponse satisfaisante sur l'industrialisation de la ville de Haiphong à l'époque coloniale sans aller aux Archives Nationales du Monde du Travail, sis à Roubaix (ANMT), ce qui a été fait au printemps 2016. Les documents dans les dossiers sur les grandes usines françaises à la ville de Haiphong ont été classifiés dans les séries 65AQ A (*Hongkong and Shanghai Banking Corporation, la Banque de l'Indochine*), 65AQ G (*Société d'Oxygène et d'Acétylène d'Extrême-Orient*), série H (*Société Cotonnière*

de l'Indochine et Société Cotonnière du Tonkin), série K (*la Sociétés des Ciments Portland Artificiel de l'Indochine*), série P (*Huilerie et Savonnerie de l'Extrême-Orient*), série R (*Brasserie Tonkinoise*), *etc*. Il faut souligner un point remarquable aux archives à Roubaix : chaque dossier contient tous les documents de la société, de l'origine jusqu'aux années 1940, à l'exception des dossiers de la *Banque de l'Indochine*, étant donné que cette banque a fonctionné en Indochine de 1875 et jusqu'en 1975.

Aux archives de la *Chambre de commerce et d'industrie de Marseille* (ACCIM), nous avons quelques traces du commerce ayant existé entre Marseille et Haiphong dans les dossiers MQ 54/39, MQ 428 (de 01 à 03), MP 30112 (de 01 à 04) concernant l'étude sur les avantages des intérêts commerciaux et industriels des Français à Haiphong pour vendre les produits français au Tonkin depuis 1884.[22] Malgré peu d'information, ces dossiers ont ajouté quelques éléments, notamment sur l'enquête de Paul Brunat, membre de la *Chambre de commerce de Lyon*, afin d'étudier et de préparer la fondation d'établissements français au Tonkin[23] ou sur l'exportation du riz de l'Indochine aux marchés étrangers en 1914.[24] Néanmoins, cettes informations ont donné un éclairage plus précis sur la présence des Français à Haiphong depuis 1884, ainsi que le but des commerçants et industriels français en Indochine.

Deuxièmement, nous avons exploité les ressources des rapports du conseil d'administration des sociétés dans les journaux en France, par exemple *L'Éveil économique de l'Indochine*, le *Bulletin économique de l'Indochine*, *Le Courrier d'Haiphong*, *Le Pour et le Contre*, *La Petite Cote de la Bourse*, *La Revue Financière*, *etc*. Dans ces journaux et revues, nous avons vu les articles sur la situation commerciale des sociétés. Les statistiques annuelles de l'Indochine ont fourni les informations principales de toutes les sociétés qui permettent d'imaginer le tableau général du territoire où se groupent les entreprises modernes ainsi que leur échelle de production (le nombre d'entreprises et les chaînes de production). Ces données, nécessaires et importantes, permettent d'analyser la progression de l'industrie à Haiphong ainsi que le processus de l'industrialisation. Ces analyses statistiques précises sont particulièrement utiles pour bien identifier et justifier les résultats que les Français, les Chinois et les Vietnamiens ont obtenus, ainsi que les communications existant entre eux. Elles constituent les informations principales sur l'industrialisation à Haiphong. À côté de l'exploitation des annuaires statistiques économiques de l'Indochine, nous avons consulté les procès-verbaux

[22] Voir la lettre de Chambre de commerce de Lyon à Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, le 29.04.1885, ACCIM MQ 54/39 Commerce international – Vietnam, on parle du but des Français à Lyon et Marseille dans son enquête au Tonkin pour le commerce.
[23] Voir le rapport le 09.08.1884, ACCIM MQ 428/01 Commerce international – relation avec la France d'Outre-Mer, rapport avec l'ancien Empire colonial – Indochine (1865-1922) concernant la mission de Paul Brunat au Tonkin, surtout au port de Haiphong.
[24] Voir l'extrait des registres des libérations de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille au 12.05.1914, ACCIM MP 30112/02 Production et commerce en France – Agriculture (1900-1929).

des séances de la *Chambre de commerce de Haiphong*, les rapports annuels de Résidence du Tonkin sur la situation économique, notamment les études dans le *Bulletin économique de l'Indochine* et *L'Éveil économique de l'Indochine*, *etc*.

Troisièmement, nous avons exploité les publications en France et au Vietnam, il s'agit de reportages et de recherches individuels qui sont réservés à la bibliothèque du Centre des Archives Nationales d'Outre-Mer, bibliothèque nationale à Hanoi, bibliothèque de la ville de Haiphong, bibliothèque de l'Université Aix-Marseille, et notamment à la bibliothèque virtuelle de la Bibliothèque Nationale de France (Gallica.bnf.fr).

Tout d'abord, les travaux de la dynastie des Nguyễn, surtout de la Cour de Huế, par exemple *Đại Nam thực lục chính biên* (Relation véritable du Đại Nam, partie principale), *Đại Nam nhất thống chí* (Encyclopedie de l'empire du Đại Nam), *Khâm Định Đại Nam hội điển sự lệ* (Répertoire impérial des institutions et règlements du Đại Nam), *Đồng Khánh địa dư chí* (Géographie descriptive du roi Đồng Khánh), ont été traduits et publiés au Vietnam, devenant des sources essentielles sur l'histoire de Haiphong avant 1874.

Ensuite, tous les rapports des témoins en Indochine à l'époque coloniale publiés avant 1945, spécialement les mémoires et les rapports des Français qui sont arrivés et ont travaillé au Tonkin, à Haiphong. Ils ont présenté plusieurs informations sur la naissance de la ville de Haiphong, ainsi que les opinions des ingénieurs, les Résidents supérieurs au Tonkin, les Gouverneurs généraux de l'Indochine sur le développement du port commercial, *etc*. Sur la base de ces témoignages, nous avons pu connaître les solutions adoptées pour l'établissement des sociétés et les choix de ces sociétés dans la pratique des affaires.

Enfin, les publications depuis 1945 jusqu'à maintenant nous ont donné quelques éléments sur les sociétés industrielles à Haiphong, et sur l'utilisation des ouvriers dans le contexte historique de l'Indochine de la fin du XIXe siècle jusqu'en 1929. Parmi ces livres, nous nous sommes intéressés aux ouvrages des témoins historiques : Jean Dupuis, Raoul Bonnal, Ulysse Pila, Jean Renaud, Paul Beau, Paul Doumer, Albert Sarraut, Henri Cucherousset, Jean Louis de Lanessan, P. A. Lapicque et des chercheurs à nos jours : Daniel Héméry et Pierre Brocheux, Gilles de Gantes, Jean-François Klein, Patrice Morlat, *etc*.

Quatrièmement, nous avons fait nous-même des enquêtes de terrain pour rassembler les traces de l'époque coloniale. Dans le Haiphong d'aujourd'hui, nous avons trouvé les vestiges de l'Hôtel de Ville, du port de Cửa Cấm, l'usine de la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine*, les usines des sociétés chimiques, les châteaux d'eau à côté du Théâtre, la rue Chinoise, l'agence de la *Banque de l'Indochine* (BIC), celle de la *Banque de Hongkong et Shanghai corporation (The Hongkong & Shanghai Banking Corporation, HSBC)*, le bureau

de la *Chambre de commerce de Haiphong* et plusieurs anciens bâtiments, notamment la trace du « canal Bonnal » au cœur de la ville. Comme résultat, nous avons recueilli des informations en images réelles qui nous rendent des impressions profondes.

Tous ces éléments constituent les informations principales que nous avons pu réunir sur l'industrialisation à Haiphong. En outre, les sources d'histoire ont suppléé les unes aux autres, fournissant ainsi des données multiformes très utiles.

Notre recherche a commencé à l'époque où les Français ont installé les ateliers de constructions navales sur l'île de Hạ Lý en 1885 jusqu'en 1929, avant la crise économique et aussi avant la pénétration des Japonais au marché de l'Indochine. Nous savons sans aucun doute que, sur ce territoire, la dynastie des Nguyễn et la province de Hải Dương ont construit les fortins pour protéger la région côtière dans le système de protection Hải Dương - Quảng Yên contre l'intrusion des pirates chinois. Depuis 1850, dans la région d'aval du fleuve Cửa Cấm, à la croisée Cửa Cấm - Tam Bạc se tenait le marché du riz où les bateaux chinois abordaient régulièrement. La naissance de la douane « nhu viễn » était l'acceptation officielle de la Cour de Huế sur le commerce extérieur. L'investissement des Français a poussé le développement de cet endroit où les Français ont construit une ville portuaire comme étant la porte d'entrée commerciale et industrielle au Tonkin. Jusqu'en 1929, Haiphong était donc une grande ville en Indochine et un centre économique au Tonkin. Notre recherche sur l'industrialisation de cette ville s'est effectuée en trois parties, et 7 chapitres :

La première partie « *Les infrastructures et ressources de l'industrialisation (avant 1896)* » présente le contexte de la région en aval du fleuve Cửa Cấm du début du XIXe siècle jusqu'à la création de la ville de Haiphong et la mise en port commercial. Elle comporte 3 chapitres : le chapitre 1 « *Haiphong - la porte d'entrée au Tonkin (du début du XIXe siècle à vers 1886* » ; le chapitre 2 « *L'industrialisation en Indochine du conflit au test : le cas de Haiphong* » ; le chapitre 3 « *Les ressources et outillages de l'industrialisation* ». Ce chapitre essentiel souligne les secteurs importants pour l'industrialisation sur la base de structure de l'industrialisation en France.

La deuxième partie « *L'installations des industries fondamentales (1897-1918* » avec 2 chapitres. Le chapitre 4 « *La création des entreprises pendant les années 1897-1908* » parle de la naissance des nouvelles usines françaises à Haiphong, par exemple les ateliers de constructions navales et mécaniques, les grandes usines de la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine*, la *Société Cotonnière de l'Indochine* et la *Société Indochinoise d'Électricité* ; le chapitre 5 « *L'étape commencée de l'agrandissement et du regroupement des sociétés industrielles (1909-1918) : l'apparition de nouveaux facteur* » et donne des

arguments justifiés sur les efforts des industriels français à la colonie dans le développement des usines. Ce chapitre consacre une petite partie à la participation des Chinois dans la construction de l'économie industrielle à Haiphong en tant que partenaires des Français.

La troisième partie « *L'élargissement du centre industriel au Tonkin : Haiphong (1919-1929)* » contient 2 chapitres qui confirment que depuis les années 1920, Haiphong était un centre industriel de production au Tonkin. Le chapitre 6 « *Confirmation des industries caractéristiques et privilégiées* » informe que l'industrie des constructions navales et mécaniques constituait la branche industrielle caractéristique dans cette ville ; l'industrie de ciments, de matériaux et l'industrie d'électricité étaient les branches monopolistes ayant profité des privilèges de l'Administration du Tonkin et de l'Indochine. Le chapitre 7 « *Haiphong - le centre industriel multiforme pendant les années 1919-1929* » aborde les avantages ainsi que les inconvénients pour le développement de l'économie industrielle : en effet, les usines non seulement exploitaient les ressources naturelles au Tonkin dans la fabrication, mais encore, elles examinaient le pouvoir d'achat du marché de l'Indochine aussi bien que la capacité de vente de ses produits au marché international, surtout Hongkong, Shanghai. Bien que certaines sociétés industrielles françaises aient bénéficié des privilèges du gouvernement du Protectorat et de la France, plusieurs entreprises se trouvaient en faillite, ou devaient se réunir, ou devaient aliéner des immobilisations. Ce dernier chapitre parle de la création des manufactures des Vietnamiens, dans *L'Éveil économique de l'Indochine.* Cela semble être comme l'introduction spontanée des connaissances sur le commerce et sur les techniques modernes dans le capitaliste vietnamien. Les résultats du développement des branches industrielles à Haiphong avaient des influences importantes sur l'urbanisation de la ville ; les autorités de l'Indochine et de la France devaient réexaminer leur politique pour l'industrie de production en Indochine, ainsi que l'impulsion de l'industrialisation en Indochine française, à partir des années 1940.

En résumé, la naissance du port de Haiphong a préparé le processus d'investissement des capitaux français, depuis les années 1885 jusqu'en 1929. Le développement du commerce impulsait l'industrie minière au Quảng Yên, et réciproquement, ainsi que les gisements minéraux du Tonkin. Les activités économiques des Français en Indochine se sont orientées vers l'exploitation minière et l'exportation, bien que l'on ait maintenu le mode de production de métayage à la presque totalité de la campagne. L'industrie manufacturière était créée à Haiphong dès la fin de la décennie 80 du XIXe siècle. L'initiative de ce processus, la concentration des capitaux et l'établissement des entreprises, se déroulèrent dès 1886 par la création des magasins centraux et les magasins généraux de la *Société des Docks*, puis la fondation de la *Fabrique d'Huilerie et Savonnerie de l'Extrême-Orient* (1887), les ateliers de

la Marine, un arsenal (en 1888) pour les réparations de la flottille. L'industrie électrique et l'eau potable étaient installées au début des années 1890, pour desservir les travaux publics et le port maritime. Il s'agissait-là des industries nécessaires à une ville moderne et à un centre économique. La mécanisation du système de production était mise en route, bien que cela n'ait pu se faire, au commencement, que dans les fabriques ou les petites usines.

Les investissements des Français en Indochine augmentaient sensiblement depuis le programme de mise en valeur coloniale de Paul Doumer en 1897, et en particulier pendant les années 1920. Les équipements d'infrastructures industrielles et commerciales à Haiphong devenaient de plus en plus nécessaires et urgents, en particulier l'amélioration des lignes fluviales ; la construction du chemin de fer Haiphong - Hanoi - Lào Cai - Yunnan, Haiphong - Quảng Yên, Haiphong - Đồ Sơn, *etc*.,[25] et notamment l'amélioration des embouchures et des équipements maritimes pour les grands navires. Le système des routes sera fait plus tard, de 1912 à 1930 avec deux grandes routes : l'une reliait Haiphong à Hanoi (route coloniale n° 5) et l'autre Haiphong - Thái Bình - Nam Định (route coloniale n° 10). Nous devons aussi rappeler la liaison par chemin de fer, depuis les gisements miniers avec le port de Cửa Cấm, qui était le moyen de transport principal des minerais bruts pour l'exportation. Haiphong, avec sa position géographique et économique, attirait donc les entreprises françaises au cours des décennies du début du XXe siècle.

La présence de la *Banque de l'Indochine* à Haiphong en 1885, ainsi que des succursales des autres banques (*Banque industrielle de Chine*, *Société Française de Gérance de la Banque industrielle de Chine*, *Hongkong and Shanghai Banking Corporation*) montraient que cette ville jouait un rôle important dans le système financier en Indochine. À la porte d'entrée du Tonkin, les activités commerciales d'exportation et d'importation étaient très animées. De même qu'au port de Saigon, les Français utilisaient la politique des douanes et régies pour établir les privilèges des marchandises françaises dont la loi en 1892 favorisait l'exportation de la France vers les colonies. Tous ces privilèges engendraient une forte attraction pour les industriels français dont les sociétés faisaient du commerce depuis très longtemps en Chine méridionale.[26]

---

[25] Pierre Brocheux (2009). *Une histoire économique du Viet Nam (1850-2007)…, op.cit.*, p. 47 : « *Ulysse Pila fut le premier à avoir l'idée d'une délocalisation des industries lyonnaises non compétitives en France afin de conquérir les marchés chinois. Il fut parmi les pionniers de l'industrialisation du Tonkin après s'être impliqué dans la création des Docks de Haiphong. Il obtint du gouvernement le monopole de ceux-ci pendant six ans puis le rachat des constructions, de l'outillage et des magasins ; il investit dans la construction du chemin de fer du Yunnan, dans la Société cotonnière de Nam Định en 1899, dans la Société des ciments Portland de Haiphong, puis il alla en Annam où il devint principal actionnaire des Docks de Tourane et des Houillères de Nông Sơn. […] l'Indochine comme l'Algérie fut un terrain privilégié pour les investissements métropolitains. L'Indochine reçut 15.7% des investissements en 1914 puis 18.2% en 1940.* »

[26] Voir Ch. Saglio. « Les intérêts commerciaux français dans la Chine méridionale ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 28 octobre 1899.

Il est remarquable de constater que ce centre industriel se formait en un temps relativement court en comparaison avec les villes industrielles en Indochine ou dans les pays de la zone d'Asie-Pacifique par exemple Hongkong, Singapour, Manille, *etc*. En réalité, sa construction avait débuté sur la base d'un terrain marécageux, d'un petit port fluvial sans aucune infrastructure économique. Du commencement de l'industrie à Haiphong (1885) au programme de mise en valeur en 1897, cette première période était celle des pionniers, avec des ateliers servant à l'armée et à la marine.

De 1897 à 1918, les Français établissaient quelques grandes entreprises, en particulier deux d'entre elles dans la cimenterie et le textile. Ces deux usines attiraient un grand nombre d'ouvriers vietnamiens. Il existait au total huit entreprises dans les domaines suivants : ciment, chaux hydraulique, industrie chimique (savonnerie, matériaux chimiques, pétrole), textile, électricité, industries agroalimentaires, constructions mécaniques, réparation et constructions navales, fonderies… dont la plupart avaient été fondées avant la guerre. Pendant les années 1914-1918, il n'existait que deux entreprises dans les domaines de l'industrie chimique, la réparation et les constructions navales pour servir les besoins de l'armée. Les activités des Français pendant le temps de la guerre fonctionnaient au ralenti en raison de l'influence de la Métropole et le manque de marché. Cependant, les ressources de l'Indochine étaient mobilisées pour les besoins de la France. De même que les investissements français en Indochine, les Haiphonnais cherchaient par tous les moyens à garder leurs sociétés.

D'ailleurs, de 1919 et jusqu'en 1929, on comptait dans cette ville environ 20 entreprises françaises dont quelques-unes appartenaient au domaine de l'industrie lourde, comme les petites fonderies. Parmi celles-ci, la plupart avaient la forme de société anonyme au capital initial allant de quelques dizaines de milliers de piastres à des millions de piastres (ou francs). Dans les années 1920, quand l'économie de l'Indochine entra dans une nouvelle période de développement,[27] le centre industriel de Haiphong a pu démontrer ses avantages. Haiphong est donc une exception dans la mise en valeur parce qu'elle a bénéficié d'un statut administratif particulier de l'Administration coloniale. Les Français appréciaient donc hautement ce centre économique, pour preuve, le rapport sur la situation économique de l'Indochine dans le *Bulletin économique de l'Indochine* : « *Haiphong groupe les plus grosses entreprises industrielles du Tonkin. Parmi elle, vient en tête la cimenterie, dont la production ne cesse d'augmenter et qui impose ses produits sur le marché d'Extrême-Orient, à Singapour, à Java, à Vladivostok. Cet établissement travaille jour et nuit occupant 24 Européens et 300 Annamites à l'exclusion du personnel chinois. L'usine, en outre, entretient*

[27] Voir Patrice Morlat (2001). *Indochine années vingts : Le Balcon de la France sur le Pacifique*. Paris, les Indes Savantes

un nombreux personnel extérieur pour la fourniture de la pierre et pour celle du bois servent à la confection des barils. »[28]

Bien que les sociétés chinoises soient établies à Haiphong depuis l'année 1875, elles arrivaient toujours au 2e rang après les Français. Les négociants et industriels chinois investissaient essentiellement dans les domaines des hangars, des constructions mécaniques, quelques tanneries et fabriques d'articles domestiques, et surtout dans le domaine du décorticage du paddy dont ils possédaient une grande expérience. Les Chinois semblaient ne pas concurrencer les Français dans les domaines industriels importants. La plupart de sociétés chinoises avaient la forme de sociétés en nom collectif, en commandite simple ou en commandite par actions, parce qu'elles étaient de petite envergure, (capital d'environ des dizaines de milliers de piastres à des centaines de milliers de piastres).

Nées plus tard, au début du XXe siècle, les fabriques vietnamiennes fonctionnaient dans les domaines de constructions mécaniques (Bạch Thái Bưởi, Nguyễn Hữu Thu), les porcelaines (Nguyễn Văn Tân), la peinture (Nguyễn Sơn Hà). En outre, dans la zone côtière, se trouvait l'industrie de « nước mắm » (sauce de poisson) de l'île de Cát Bà. À la différence des industries et des commerçants chinois, les capitalistes vietnamiens commençaient comme sous-traitants des Français. Ils apprenaient les méthodes d'affaires des Français. Le processus d'accumulation des capitaux des Vietnamiens s'est donc déroulé pendant la mise en valeur des colonies françaises.

Le développement du centre industriel de Haiphong a attiré de plus en plus d'ouvriers vietnamiens arrivés pour chercher un travail, et des travailleurs chinois recrutés directement par les patrons chinois. Pendant 40 ans, de 1890 à 1930, la population de la ville a augmenté de 15.000 à 100.000 personnes.[29] Au début du XXe siècle, la *Chambre de commerce de Haiphong* voulait encore créer l'*École professionnelle* (ou l'*École Pratique d'Industrie*) pour la formation technique des ouvriers des entreprises de constructions mécaniques, des ateliers, *etc.*, selon les modèles pratiqués en France et aux colonies françaises auparavant. Ceci était indispensable au développement de l'économie industrielle dans cette ville.

[28] « Rapport sur la situation économique de l'Indochine pendant l'année 1919 », *BEIC*, N^0 143, juillet-août 1920, p. 490.

[29] Dương Kinh Quốc (1988a). « Kết cấu đội ngũ công nhân Hải Phòng cuối những năm 20 đầu thế kỷ XX và vị trí của nó ». In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, *op.cit*., p. 36 ; Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions et modalités du développement jusqu'en 1921*, *thèse.cit.*, p. 338 ; ANOM RST.NF 01387 Rapport d'inspection de la ville de Haiphong (1943).

PREMIÈRE PARTIE :

LES INFRASTRUCTURES ET RESSOURCES DE L'INDUSTRIALISATION (AVANT 1896)

Chapitre 1 : Haiphong - la porte d'entrée au Tonkin (du début du XIXe siècle à vers 1896)

Avant la présence française, le territoire de Haiphong n'était composé que de villages marécageux de la province de Hải Dương. Après la crise de la soie en Chine, pendant les années 1873-1890, les Français ont entrepris des conquêtes au Tonkin afin d'installer un « *tremplin vers la Chine méridionale* ».[30] Haiphong était découvert comme la clef du système fluvial – la porte d'entrée du Tonkin par les marchands étrangers, notamment les Français pour leur stratégie à ce pays.

A. HAIPHONG AVANT LA PRÉSENCE FRANÇAISE (AVANT 1873)

Les études sur l'histoire de la province et de la ville de Haiphong sont toujours liées aux toponymes de la rivière « Tam Bạc », l'embouchure de « Cửa Cấm », du port de « Ninh Hải », ainsi que des villages de An Biên, Gia Viên et Cấm (làng Cấm), etc. En effet, la Cour de Huế y avait installé la force de protection de la région côtière et le contrôle du commerce extérieur depuis les années 30 jusqu'aux décennies 70 du XIXème siècle. C'était le lieu où cantonnait l'armée française à partir de 1873, dès les premiers jours de la conquête du Tonkin et qu'elle créait la concession, comme tremplin vers la Chine méridionale. Nous avons adopté ces géonymes et toponymes, dans le contexte historique, pour la mise en place du point d'appui en vue de la création et du développement de cette ville. Nous allons les rappeler fréquemment dans notre thèse.

Les anciens territoires administratifs (les préfectures (*phủ*), districts (*huyện*), villages (*làng*), ou peut-être les régions (*vùng*), pays (*xứ*), *etc.*,) au Vietnam étaient modifiés plusieurs fois au cours de l'histoire pleine de perturbations de cette nation. Cependant, les noms originaires, qui avaient un sens en « Nôm », étaient maintenus ou sauvegardés selon l'habitude ou la tradition. C'était la caractéristique dans le développement du système de l'administration locale sous la domination des dynasties chinoises et de celles indépendantes vietnamiennes. À cet égard, les villages à Haiphong ne faisaient pas exception. En outre, la densité des cours d'eau influençait considérablement la conception de la ville portuaire ainsi que l'urbanisation. En effet, avec l'apparition du système de transport par voie de terre et de chemin de fer, les ingénieurs européens devraient réaliser des projets techniques et construire des ponts

[30] Voir la deuxième partie « Mise en oeuvre d'une stratégie coloniale : Le Tonkin, tremplin vers la Chine médirionale (1873 - 1890) » dans Jean-François Klein (2002). *Soyeux en mer de Chine ..., thèse.cit.*

métalliques ou en béton armé pour remplacer les embarcadères traditionnels. Les caractéristiques de la zone côtière et riveraine montraient toutes les difficutés qu'il fallait surmonter afin de permettre l'installation d'une ville portuaire, en vue des activités militaires et économiques.

1. Toponymes et géonymes

Les chercheurs vietnamiens d'histoire et de culture ont l'habitude de décoder le nom originaire des villages, afin de rappeler la mémoire des temps anciens, avec la fierté de leur origine et l'ambition sur leur valeur traditionnelle.[31] Depuis les années 1880, la recherche et le décodage de l'origine du nom « Haiphong » ont aussi suscité des débats chez des historiens au nord, cependant il existe les mythes depuis longtemps autour de sa création.[32] Haiphong (avant la province et la ville de Haiphong) était toujours une partie de la province de Hải Dương[33] qui se trouvait au sud-est de Hanoi. Les desciptions dans « Haiphong en Décembre 1888 » nous informent que : « *Cette ville est située à onze kilomètres de la côte, sur un bras du fleuve Thái Bình, appelé le « Sông Cấm », qui se jette dans la mer par deux embouchures dont l'une est le Cửa Cấm. De toutes les nombreuses ramifications du fleuve Rouge (Sông Hồng) et du fleuve Thái Bình, qui ont constitué le delta du Tonkin, et de leurs embouchures, le Cửa Cấm est une des plus septentrionales et la seule qui puisse donner passage aux canonnières de mer et aux paquebots des messageries. […] Haiphong se trouve sur la rive droite de Sông Cấm et au confluent du Sông Tam Bạc (dérivation importante du fleuve Thái Bình) qui porte les canonnières jusqu'à la rivière de Hải Dương (autre bras du même fleuve), d'où le canal des Bambous permet de gagner le fleuve Rouge à Hưng Yên, et de là Hanoi.* »[34]

À l'époque des empires antiques, dans le développement de la civilisation du riz, le territoire originaire de Haiphong était une partie du domaine (*bộ*) de Dương Tuyền, l'un des quinze domaines de l'Empire du Văn Lang (le premier empire au Nord du Vietnam avant J.-C.). Quelques lieux dans la zone côtière comme Cái Bèo (l'île de Cát Bà), Tràng Kênh et Việt Khê (district de Thủy Nguyên) recèlent encore les traces archéologiques témoignant des anciens villages de population côtière. Sous la domination de la dynastie chinoise des Han (*nhà Hán,* 202 av. J.-C. - 220 ap. J.-C.), une partie de cette province appartenait au district (*huyện*) de Câu Lậu, d'autre part appartenait aux 2 districts de Kê Từ et An Định, les trois des dix

[31] Pour examiner la limite administrative du Vietnam au XIXe siècle et aux époques antérieures, nous avons utilisé le « lexique sommaire des unités de mesure » dans *Đồng Khánh địa dư chí*. Hà Nội, nxb. Bản đồ, p. XXI.
[32] Voir les débats dans Hội đồng lịch sử thành phố Hải Phòng (1887). *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng.* Hải Phòng, nxb. Hải Phòng.
[33] Dans *Đồng Khánh địa dư chí, op.cit.,* p. 1579, on parle de typonyme de la province de Hải Dương.
[34] E. Litre « Haiphong en Décembre 1888 ». Toulouse, Société de Géographie édition, p. 107. En outre, ll y avait une erreur dans les livres français quand ils parlaient que cette ville est située à l'embouchure du fleuve Rouge, par exemple dans Gabrielle Vassal (1928). *Mon séjour au Tonkin et au Yunnan.* Paris, Pierre Roger, p.15.

districts de commanderie (*quận*) de Giao Chỉ. À l'époque de la dynastie chinoise des Tang (*nhà Đường*, 618-907), ce territoire faisait partie de la région (*châu*) de Hồng.[35]

Depuis l'année 938 jusqu'à la dynastie des Trần (*nhà Trần*, 1225-1400), il appartenait aux deux territoires (*lộ*) de Nam Sách et Hải Đông. Pendant l'époque dominante de la dynastie des Ming (*nhà Minh*, 1407-1427), il était attaché à la préfecture (*phủ*) de Tân An. Sous la dynastie des Lê, il était une partie de Đông đạo (le pays de l'Est), un des cinq grands pays du Đại Việt. Le souverain Lê Nhân Tông (1441-1459) a séparé ce territoire en deux gouvernements (*trấn*) de Nam Sách Hạ (basse de Nam Sách) et Nam Sách Thượng (haute de Nam Sách) du Đông đạo. Jusqu'en 1469, il fut renommé par les préfectures de Nam Sách et Kinh Môn de la circonscription (*Thừa tuyên*) de Hải Dương (une des douze circonscriptions à ce moment-là), et plus tard tranformation en pays (*xứ*), gouvernements (*trấn*), et enfin, province de Hải Dương. Pendant les années du règne des Mạc (*triều Mạc*, 1527-1592), il appartenait à Dương Kinh (une autre capitale, le village natal de ce règne, au sud-est de Hanoi). Sous le règne des Tây Sơn (*triều Tây Sơn*, la fin du XVIIIe siècle) la préfecture de Kinh Môn fut divisée en deux parties : la première partie (les districts de Thủy Đường, An Dương, An Lão et Nghi Dương) était rattachée à gouvernement (*trấn*) de An Quảng ; la deuxième partie qui comportait deux districts de Tân Minh et Đồng Lợi était gardée par les deux préfectures de Nam Sách et Hạ Hồng du gouvernement Hải Dương[36].

Les villages au bord de la rivière Tam Bạc et du fleuve Cửa Cấm étaient construits petit à petit depuis plusieurs siècles avant la dynastie des Nguyễn. En 1831, après la grande réforme politique du roi Minh Mạng (le deuxième roi de la dynastie des Nguyễn), pour la première fois, le territoire administratif des provinces était fondé dans tout le pays.[37] Les villages de Haiphong se trouvaient sur la côte au sud-est de la province de Hải Dương, un lieu de commerce extérieur entre les Vietnamiens et les Occidentaux (Hollandais, Anglais, etc.,). Pendant les XVIIe et XVIIIe siècles, il existait un réseau commercial de Haiphong à Thăng Long (ou Kẻ Chợ, Hanoi), traversant le Phố Hiến (centre commercial au sud de Hanoi, province de Hưng Yên). Ensuite les marchands européens abandonnèrent ce marché pour retouner vers la Chine et le Japon, leurs grands marchés.

Suite aux changements dans l'organisation administrative en 1831, la sous-préfecture (*phân phủ*) de Kiến Thụy comportait quatres districts (An Dương, An Lão, Kim Thành, Nghi Dương). Les autres districts appartenaient aux préfectures de Kinh Môn (district de Thủy Đường), préfectures de Nam Sách (district de Tân Minh,) et préfecture de Ninh Giang (district

[35] Đinh Văn Nhật (1986). « Đất Hải Phòng với các huyện Câu Lậu, Kê Từ và An Định (thế kỷ II đến thế kỷ VI) ». *NCLSHP*, N^0 2, pp. 18-20, 31.
[36] Ngô Đăng Lợi et alii (1998). *Từ điển bách khoa địa danh Hải Phòng*, *op.cit*.
[37] *Đại Nam thực lục chính biên*, vol. 3, Viện Sử học, Viện Hàn lâm Khoa học Xã hội Việt Nam dịch. Hà Nội, nxb. Giáo dục, 2004, pp. 229-241.

de Vĩnh Lại).[38] La plupart des villages et communes, en zone suburbaine et à la campagne, sauvegardaient aussi les noms « Nôm ». Les traces du peuplement des Vietnamiens dans le passé se révélaient à travers les noms des villages : « *Vẹt, Đăng, Ném, Moi (district de Thủy Nguyên) ; Rễ, Cử, Gãng, Vẻn, Do, Lò (district de An Hải) ; Cang, Khuốc, Sê, Sòi, Ruồn, Sắn (district de An Lão) ; Ngò, Chè, Hối, Đối, Lái, May, Mô (district de Kiến Thụy) ; Mè, Ngô, Lố, Gấm, Đót, Khúc (district de Tiên Lãng) ; Chanh, Tề, Úm, Cõi, Dâu, Lác, Đợn, Gừng (district de Vĩnh Bảo)* »[39] avant une sinisation qui dura un millier d'années.

La dynastie des Nguyễn s'occupait très peu de l'économie maritime pour impulser le commerce avec les pays, les royaumes d'Asie du Sud-Est ou d'Asie de l'Est, alors que les bateaux de commerce de la Chine, du Japon, de l'Inde et les pays d'Asie Sud-Est abordaient depuis déjà plusieurs siècles auparavant au port de Vân Đồn (province de Quảng Yên) et aux embouchures du système du fleuve Thái Bình, près de Cửa Cấm[40]. Quelque temps plus tard, à partir des XVe-XVIe siècles, les Européens y arrivèrent[41] dans le mouvement du commerce maritime. Favorisant la liaison avec le golfe du Tonkin, les ports fluviaux permettaient de pénétrer dans l'arrière-pays, notamment dans la province de Hanoi. Leurs séjours à long terme étaient confirmés par des comptoirs commerciaux pendant la période prospère jusqu'au moment où l'empire Đại Việt (depuis 1839, dit officiellement Đại Nam) a limité la pénétration des étrangers. Le changement de la dynastie des Ming par la dynastie des Qing en Chine, faisait éclater les activités d'opposition dans la société chinoise. Cela fit apparaître la situation des pirates au bord de la mer de Hải Dương et à la baie d'Halong (ou la baie de Hạ Long). Deux petits ports fluviaux concernant Haiphong ont été décrits dans les documents de commerçants et de navigateurs occidentaux. Il s'agissait de Batshaw (ou Batsha) et Domea qui se trouvent à la péninsule de Đồ Sơn et dans territoire de village de An Dụ, la commune de Khởi Nghĩa, au nord du district de Tiên Lãng d'aujourd'hui.[42] Selon les descriptions de

---

[38] *Đại Nam nhất thống chí*, t.3. Viện Sử học, Viện Khoa học Xã hội Việt Nam dịch. Huế, Nxb. Thuận Hóa, 2006, pp. 435-454. Il présente le changement de l'administration de la province Hải Dương.

[39] Hội đồng Lịch sử thành phố Hải Phòng (1990). *Địa chí Hải Phòng*, t.1. Hải Phòng, p. 124.

[40] Đỗ Thị Thùy Lan (2006). « Vùng cửa sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII ». *NCLS*, N^0 11-12 ; Đỗ Thị Thùy Lan (2008). « Vùng cửa sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII : Batsha và mối liên hệ với quê hương nhà Mạc ». *NCLS*, N^0 1-2 ; Đỗ Thị Thùy Lan (2012). « Quá trình hình thành, phát triển hệ thống cảng biển và hoạt động thương mại ở vùng duyên hải Hải Phòng thế kỷ XVI-XVIII ». *Thông tin Khoa học xã hội và nhân văn Hải Phòng*, N^0 1 (41), pp. 14-29 ; Vũ Đường Luân (2009). *Quá trình hình thành cảng thị Hải Phòng (từ khởi nguồn đến năm 1888)*. Luận văn Thạc sĩ, Đại học KHXH&NV, Đại học Quốc gia Hà Nội ; Vũ Đường Luân (2012). « Lịch sử hệ thống cảng bến, thương mại và nguồn gốc ra đời của cảng thị Hải Phòng » *Thông tin Khoa học xã hội và nhân văn Hải Phòng*, N^0 1 (41), pp. 14-29.

[41] Voir Hoàng Anh Tuấn (2006). *Silk for siver : Dutch – Vietnamese relations 1637-1700*. Leiden, dissertation of University Leiden, Allemagne ; Hoàng Anh Tuấn (2007). « Hải cảng miền Đông Bắc và hệ thống thương mại Đàng Ngoài thế kỷ XVII (qua các nguồn tư liệu phương Tây) ». *NCLS*, N^0 1 (369), p. 42-53 et N^0 2 (370), pp. 45-53, *art.cit.*

[42] Voir Nguyễn Quang Ngọc (2007). « Domea trong hệ thống thương mại Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII ». *NCLS*, N^0 10 (378), pp. 3-19, *art.cit.* ; William Dapier (1688). *The Voyage to Tonquin* (*Một chuyến du hành đến Đàng Ngoài)*. Hà Nội, nxb. Thế giới, 2006 (traduction par Hoàng Anh Tuấn, rectification par Nguyễn Văn Kim).

William Dampier, les habitants au village de pêcheurs de Batsha étaient non seulement des pêcheurs, mais aussi pilotes des bateaux de commerce occidentaux qui pénétraient à l'embouchure de Thái Bình dans le territoire des districts de Tiên Lãng et de Vĩnh Bảo (Haiphong). Cétait le lieu, essentiellement au Royaume du Sud (Đàng Ngoài), où les bateaux de commerce occidentaux (par exemple de Hollandais et Britanniques) pouvaient pénétrer facilement pour faire du commerce, échanger leurs marchandises et faire un séjour.

Les villages littoraux de la province de Hải Dương sont connus pour avoir une topographie avec des bras de courants de navigation très denses. Les fleuves et les rivières de Bạch Đằng, Lục Đầu, Hàm Giang, Lâu Khê, Thủ Chân, An Diên, Đạo Khê constituaient un réseau très compliqué où circulaient de nombreuses barques, jonques, etc. Ces courants étaient à l'origine de la civilisation agricole permettant de créer le delta peuplé et riche du Tonkin, mais ils devenaient violents pendant l'inondation. La région côtière s'étendait dans de grands marécages où se trouvaient des villages misérables de pêcheurs.

2. Les soucis des Nguyễn : situation politique et économique

2.1. Situation incontrôlable dans la région côtière du nord-est du Tonkin

La création de la dynastie des Nguyễn s'est passée dans le cadre d'une crise économique et administrative (dont l'idéologie confucianiste), notamment la crise grave des rizières communales. À partir du règne Gia Long, la Cour de Huế faisait face aux révoltes dans les provinces au Tonkin, surtout dans la région côtière ainsi qu'à la frontière sino-vietnamienne. Ces révoltes sont devenues de plus en plus nombreuses afin de lutter contre les accaparements des terrains des grands propriétaires et des hobereaux locaux. Bien plus, les activités des pirates chinois ont perturbé la sécurité et la vie du peuple dans le territtoire de Quảng Yên – Hải Dương, parce qu'il est proche de la province de GuangDong (en Chine). Les menaces des pirates et les rebellions causèrent de graves conséquences pendant des décennies. Ces phénomènes exigeaient la mise en place de dispositions permettant d'assurer la sécurité.

Selon les notations dans *Đại Nam thực lục chính biên,* en septembre 1803 plus de 100 bateaux de pirates « Tề Ngôi » sont apparus dans la région Tiên Yên et Vân Đồn (Quảng Yên). Ils ont saccagé Cổ Dũng et le district Kinh Môn près du fleuve Bạch Đằng. Le gouverneur du Tonkin Nguyễn Văn Thành a envoyé « Chưởng dinh » Nguyễn Đình Đắc, « Đô thống chế » Phan Tiến Hoàng, « Tán lý kiêm Binh bộ » Đặng Trần Thường pour faire une guerre de pacification. Ayant reçu des informations urgentes, le roi Gia Long a envoyé Nguyễn Văn Trương, chef d'infanterie de marine, pour les empêcher d'avancer sur les routes importantes avec Nguyễn Văn Thành. Bùi Huy Ngọc et Nguyễn Huy Khuê, les deux anciens licenciés à Quảng Yên (dynastie des Lê) ont commandé les braves des cantons Hà Nam et Hà Bắc pour

aider les soldats à chasser les pirates. Les braves de trois districts Kim Thành, Thủy Đường et Giáp Sơn ont participé aux poursuites.[43]

Les menaces des pirates à Quảng Yên - Hải Dương montraient l'existence d'une situation instable de la région côtière, cependant la cause principale était le mécontentement d'une partie des Chinois avec la dynastie des Quing et avec l'ethnie de Mandchou. Cela signifie que la situation administrative au GuangDong devenait un grand problème pour les pays voisins. En décembre 1805, lorsque Gia Long monta officiellement sur le trône, à nouveau des révoltes se produisirent à Sơn Tây et Hải Dương.[44] Il nomma des mandarins officiers de l'armée afin de bien stabiliser la situation politique dans les lieux très éloignés de la capitale de Huế. Il a décidé d'édicter « *les règlements d'annonce légale sur les piratages aux localités (Định lệ báo cướp cho các địa phương)* » en mars 1807.[45] Ce document a souligné le rôle important des mandarins qui devraient défendre la vie du peuple et étaient les représentants du gouvernement central aux localités.

Les successeurs du trône de Gia Long (Minh Mạng (1820-1841), Thiệu Trị (1841-1847), Tự Đức (1847-1883)) depuis les années 1820 jusqu'à la présence française (vers 1873) ont cherché des solutions efficaces pour résister aux malfaiteurs qui venaient de la mer. L'installation de l'armée, la construction de petits fortins fixes au bord de mer furent décidés et mis en place sans cesse pendant plusieurs décennies. L'organe militaire aux localités (*biền binh*) envoyait ses troupes mobiles dans toute la région côtière et sur la mer également. Cependant l'envoi de l'armée régulière ne fut pas souvent suivi de victoire. En novembre 1826, l'armée régulière sous le commandement des mandarins militaires a affronté l'opposition des bandits locaux à Cổ Am (district de Vĩnh Lại), avec de nombreux morts et blessés. Dans l'accrochage de décembre de la même année à Cổ Trai et à Đồ Sơn (district de Nghi Dương), la force militaire du gouverneur de Hải Dương encourut l'échec avec de graves conséquences : 80 morts, et destruction de tous les bateaux et toutes les armes.[46]

Cet événement a provoqué la décision de Minh Mạng qui envoya un message (un édit royal)[47] au gouverneur du Tonkin. Il imposa aux pirates de limiter leurs activités uniquement sur la mer et dans le système de routes fluviales, mais de ne pas monter dans la région de l'arrière-pays. Pendant qu'il rassemblait la marine de guerre pour lutter contre plus de 100 bateaux de pirates à Trực Cát (Đồ Sơn), la force marine de Thanh - Nghệ (environ quelques dizaines bateaux de guerre) a été affectée vers Hải Dương. Cependant les conditions climatiques

[43] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 1, p. 571.
[44] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 1, p. 649.
[45] Voir ces règlements dans *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 1, pp.695-696.
[46] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 2, p. 562.
[47] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 2, p. 563.

n'étaient pas favorables, le vent du nord soufflait très fort, le déplacement des matelots de Thanh - Nghệ n'était pas rapide. Dans l'urgence immédiate, il fallait réquisitionner des grandes barques auprès de la population et les modifier comme moyens de guerre. Cependant, les soldats d'infanterie ont occupé les lieux importants. Ces dispositions permettaient d'obtenir des effets directs, mais pas sur le long terme, puisque les actions de piraterie à Hải Dương, notamment à Đồ Sơn, ont recommencé : au printemps 1827 plus de 20 barques de pirates ont pillé à Gia Viên, district de An Dương, et à Nhân Mục (district de Vĩnh Lại).[48]

Minh Mạng n'avait aucune nouvelle solution à sa disposition, les capacités de l'armée maritime étaient insuffisantes pour obtenir des résultats efficaces et définitifs. La côte de la province de Hải Dương, dans la relation géographique et militaire avec la province de Quảng Yên, malgré la dissuasion de la Cour de Huế, devint un endroit dangeureux et de désordre, avec la négligence des mandarins au Tonkin. Ces mandarins cupides et ces scribes tracassiers ont aggravé le mécontentement du peuple. Non seulement la situation instable au Tonkin n'a pas diminué, notamment à Hải Dương, mais encore le peuple a nourri une haine pleine d'amertume contre les mandarins.[49] Minh Mạng a bien compris la situation inquiétante de Quảng Yên - Hải Dương où les conditions géographiques étaient très difficiles avec de nombreux marécages. Dans son édit royal pour le ministère de la Guerre (Bộ Binh) et celui des Finances (Bộ Hộ) en juillet 1829, Minh Mạng a ordonné aux mandarins de la région côtière Hải Dương et Quảng Yên d'installer le fortin pour éliminer radicalement les brigands pour que le peuple ait une existence tranquille. Selon ces ordres, les mandarins locaux devraient fournir des armes et suffisamment de bateaux à ces deux provinces pour pouvoir patrouiller et devraient choisir des lieux pour construire des postes militaires et pour tenir garnison afin de protéger cette région.[50]

Les efforts de protection pour la région côtière Quảng Yên - Hải Dương (dit Hải - Yên ou Hải - An) ont été effectués par les mandarins zélés, lorsque Nguyễn Công Trứ a commencé sa mission depuis la période de Gia Long (1819) jusqu'au milieu des années 1840, ainsi le mandarin civil devint un mandarin militaire. Ayant réprimé la révolte, Phan Bá Vành fut nommé mandarin chef de la province de Hải Dương en 1832. Il créa une nouvelle méthode pour mettre en valeur des terres en friche au bord de mer du district de Tiền Hải (province de Nam Định) et du district de Kim Sơn (province de Ninh Bình) avant la protection de la province de Hải Dương. En tant que gouverneur de cette province, il a commandé plusieurs fois des combats navaux, mais il ne put jamais couper court aux méfaits des pirates malgré ses exploits militaires illustres dans la pacification des insurrections paysannes.

---

[48] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 2, p. 575.
[49] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 2, p. 676.
[50] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 2, pp. 868-870.

Les autres mandarins militaires aux Hải - Yên, Nguyễn Tri Phương, Phan Tam Tỉnh, Tôn Thất Thuyết, ne réussirent pas à faire évoluer la situation avec des mesures de patrouilleurs. Les exactions des Chinois sur la mer ont montré que la force militaire de la dynastie des Nguyễn n'a jamais eu la capacité d'éliminer le problème de la piraterie, en dehors de mesures diplomatiques avec les mandarins de la dynastie des Quing. Dans la diplomatie avec la Chine, les Vietnamiens devaient d'une part payer un tribut au souverain, par l'ambassadeur tous les trois ans et accepter l'investiture de l'empereur chinois, d'autre part ils cherchèrent des mesures d'affranchissement de la subordination pour obtenir leur indépendance. Il semblait que les actions diplomatiques afin de résoudre le problème des pirates ne pouvaient jamais aboutir. Cependant, la Cour de Huế a plusieurs fois confirmé que « *dès maintenant les bateaux de pirates étaient toujours des chinois* »[51]. Les violents actes de piraterie se sont déroulés le plus souvent sous la période Minh Mạng, Thiệu Trị et Tự Đức, où furent détruits environ une centaine de bateaux au bord de mer de la province de Hải Dương et l'équipage massacré. Les pirates furent nommés Tề Ngôi, Ước, Khách Công, Minh, Nho, Đạc, etc.

La construction des petits fortins fixes aux positions importantes a commencé le long de la côte depuis 1829 sur la croisée du fleuve où les moyens fluviaux étaient accessibles et bien liés avec le système des voies de terre. Un seul grand poste était installé aux communes de Minh Liễn, Thù Du (canton de Sâm Linh, district de Nghi Dương, Hải Dương) près de Dâm Hải, Khôi Hải et Nam Triệu sous le contrôle d'un chef d'escouade avec 50 soldats au sud, 100 soldats au nord et 4 bateaux. Les fortins de Yên Khoái (ou An Khoái, près d'embouchure de Hoa Phong), Minh Châu (Vân Đồn) et Cẩm Phả, Đồng Tôn, Trí Xuyên, Vị Lại, Bắc Nham, Định Lập (Vạn Ninh) (province de Quảng Yên) étaient établis et étaient élargis. Mais l'efficacité de ces fortins pour la protection de la côte n'était pas efficace. Il semblait que la côte de Hải Dương, notamment Đồ Sơn, était encore en dehors du système de protection fixe. Jusqu'en 1837, lors du partage de la préfecture de Kinh Môn en deux, la nouvelle Kinh Môn s'occupa de trois districts de Giáp Sơn, Đông Triều, Thủy Đường (82.740 acres (*mẫu*)[52], 3.980 contribuables (*đinh*) et la préfecture de Kiến Thụy dirigea quatres districts de Nghi Dương, An Dương, Kim Thành, An Lão (86.620 acres, 4.990 contribuables).[53] À cette époque, le fortin de Minh Liễn était devenu le chef-lieu de cette préfecture avec le nouveau équipement de 200 fantassins, 100 matelots et 6 bateaux de guerre.[54]

Dès l'époque de Tự Đức (1847-1883), alors que les problèmes de piraterie se déroulaient sans cesse, les systèmes de protection côtière ont été créés par les postes fixes et les forces

[51] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7, p. 140.
[52] Il occupe 3.600 m^2 au Nord, 4.970 à 5.000 m^2 au Centre ou 10.000 m^2 au Sud du Vietnam. Voir encore « Lexique sommaire des unités de mesure » dans *Đồng Khánh địa dư chí, op.cit*, p. XXI.
[53] *Đồng Khánh địa dư chí, op.cit.*
[54] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit,* vol. 5, p. 42.

maritimes. Les noms « Hải Phòng - *protection de la région côtière* », « Ninh Hải - *poste succursale dans la protection de la région côtière de la province de Hải Dương* »[55] qui ont apparu et sont devenus largement connus, correspondent avec le nom officiel de la province et de la ville de Haiphong au début des années 1880. En février 1864, Nguyễn Văn Lý, chef du service de l'enseignement de la province de Hưng Yên, a demandé l'installation de trois grands postes à la province Hải Dương dont le poste Sáu Mười (district de Nghi Dương), Cấm Môn (district de An Dương) et Hàng Sơn (district de Đông Triều).[56] C'était la première fois que la position de Cấm Môn (ou Cửa Cấm - *embouchure de la défense*, village de Gia Viên) était remarquée dans le système de protection de la côte du Hải - Yên. Géographiquement, Cửa Cấm se trouve de l'est du district de An Dương 25 lieues (dit cửa Lò), largeur 90 toises, profondeur 2 toises 5 pieds à la marée haute, profondeur 1 toise 9 pieds à la marée bas, la distance de cet endroit au chef-lieu de la province de Hải Dương était un jour et demi-journée, c'était le lieu important.[57] Toutefois, dans cette localité, en avril 1865, l'armée vietnamienne a subi un grave échec dans l'attaque par le feu de pirates chinois. Les malfaiteurs ont arrêté le maréchal Nguyễn Doãn, détruit 63 bateaux, provoqué la mort de 21 matelots, chef d'escouade et sergents, et occasionné 750 blessés. Nguyễn Tri Phương chef militaire de Hải - Yên et ses assistants Cao Khắc Cẩn sous-commandant des troupes de province, Hồ Ban, « *Tán tương quân vụ* », ont encouru une punition sévère à cause de cet échec.[58]

Dans les années 1869-1872, les activités des pirates dans les districts de Thủy Đường, An Dương, Kinh Môn, Kiến Thụy s'intensifièrent. La Cour de Huế élargit les fortins militaires au long des fleuves, équipa les vaisseaux de guerre avec les machines à vapeur, mit en place des canons et envoya les soldats des provinces de Sơn Tây, Thái Nguyên, Nghệ - Tĩnh, Nam Định. Dès la fin 1869, une grande force militaire se concentrait à la zone côtière de Hải Dương pour appuyer les combats navals. Néanmoins, l'armée dans cette province ne faisait que résister aux attaques des pirates, mais ne parvenait jamais à gagner complètement la bataille sur la mer.[59] À cette époque, la dynastie des Nguyễn a dû faire face aux révoltes des paysans au Tonkin. Dans cette situation alarmante, la Cour de Huế rassembla les dignitaires du Tonkin, surtout dans la province de Hải Dương. Lê Tuấn fut nommé mandarin « Kinh lược », représentant de la Cour au Tonkin. En mars 1872, il a uni ses forces avec le mandarin

[55] Trương Hữu Quýnh (1986). « Một số vấn đề xoay quanh cái tên Hải Phòng bắt nguồn từ đâu ». *NCLSHP*, N^0 2, pp. 13-17. Il a écrit que : « *En 1839, Minh Mạng fit installer le poste Ninh Hải au Cửa Cấm avec environ 50 personnes et 2 bateaux sous le commandement du sergent* » mais il s'agissait d'une erreur parce que ce poste appartenait à la province de Quảng Yên, c'était un des trois postes Ninh Hải (commune de Xuân Áng, canton de Hà Liên, district de Hoa Phong), Tĩnh Hải (village de Vậng) et Thiếp Hải (village de Vĩnh Thực). Voir les informations complémentaires dans *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit*, vol. 5, pp. 494-495.
[56] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit*, vol. 7, p. 862.
[57] *Đại Nam nhất thống chí*, t. 3, *op.cit.*, p. 483.
[58] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7., p. 917.
[59] Voir *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, q. XL, q. XLV, q. XLVI, q. XLVII, vol. 7.

militaire chinois Lôi Bỉnh Cương qui avait été envoyé au fleuve Cửa Cấm pour aider l'armée de la dynastie des Nguyễn. Malheureusement, les Chinois hésitaient dans l'action et ne voulaient pas vraiment effectuer une mission dangereuse.[60] Ainsi, la situation de guerre de la région côtière nord-est du Tonkin devenait un problème insoluble.

En octobre de la même année, les Français ont commencé à s'ingérer dans ce problème quand ils ont cannoné des bateaux de pirates dans les eaux territoriales de la province de Quảng Yên. La Cour de Huế était sans réaction parce qu'elle avait reçu la demande du représentant du gouvernement en Cochinchine française de permettre à ses bateaux de scruter l'activité des pirates et également de rendre visite aux paroisses du Tonkin. En même temps, la mission de Jean Dupuis, qui comportait deux navires et un bateau à voile chercha à pénétrer dans l'estuaire de Hải Dương pour monter jusqu'au Yunnan, en Chine. Il est arrivé au fleuve Cửa Cấm. Cependant, dans cette mission, en réalité, il a agi contrairement à ses déclarations préalables.

2.2. Le commerce de riz : processus du contrôle et de la douane

Dans le contexte de cette situation incontrôlable, la zone littorale à Hải Dương était réputée pour le marché du riz, sous la politique limitative de la Cour de Huế, malgré la demande de relations commerciales des Européens. Le contrôle des embouchures, des ports fluviaux était effectué étroitement afin d'éloigner la présence des Européens et de garder l'indépendance. Mais, les actions commerciales de riz avec les Européens, par exemple, se sont déroulées de façon illégale par les commerçants chinois ou avec les Vietnamiens qui fraudaient le fisc en vendant du riz pour leur compte. En fait, la Cour ne se préoccupait que des bateaux occidentaux, alors que les négociants chinois étaient autorisés à aborder aux ports au Hải - Yên. Quant au commerce de riz dans les trois provinces de Quảng Yên, Hải Dương et Nam Định en 1829, le gouvernement vietnamien limita de plus en plus le commerce illicite. Dix ans plus tard, en 1839, Minh Mạng fit établir la douane à Thuần Mỹ (près du chef-lieu de la province de Hải Dương) pour percevoir des impôts des négociants vietnamiens qui venaient des provinces de Quảng Yên, Hưng Yên, Nam Định.

La présence des négociants chinois dans le marché de riz de la province de Hải Dương était remarquée depuis les années 1850. L'ingérence des Chinois sur le marché du riz au Tonkin, dans le port de Ninh Hải, au travers de barques à voiles, a été citée dans les annotations de Manuel de Rivas, un dominicain, et de Pierre-André Retord, vicaire apostolique du Tonkin

[60] Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions..., thèse.cit.* Cette coopération fût à l'origine des activités diplomatiques de Nguyễn Văn Tường quand il faisait la chasse aux bandits à la frontière chinoise-annamite dans les années 1868-1873. La Cour de Huế a accepté l'aide du drapeau Noir de Lưu Vĩnh Phúc. Son armée d'opposants au régime chinois opéra dans toutes les provinces du sud-ouest du Tonkin, surtout la province Sơn Tây à l'ouest de Hanoi, pour anéantir les méfaits du drapeau Jaune et du drapeau Blanc venus de Chine.

occidental.[61] En mars 1854, Tự Đức fit installer un service avec l'autorité d'interroger sur la licence d'exportation des bateaux de commerce au fleuve Phương Chử (district de An Lão) afin que ses mandarins puissent bien limiter le commerce clandestin du riz aux négociants chinois.

De son point de vue, P.-A. Retord eut un autre regard sur la politique du commerce de riz de la Cour de Huế au Tonkin. Ce vicaire apostolique estimait que le contrôle sévère des denrées alimentaires entre les provinces était une mesure inhumaine parce qu'elle avait provoqué une grave famine au delta du Tonkin à la seconde moitié de 1850, en raison des inondations, des parasites agricoles, ainsi que des rentes et intérêts que les métayers devaient payer aux propriétaires fonciers. Les interdictions de la Cour, dans la vente du riz et l'utilisation des jonques au Tonkin, a amené le trafic de riz des habitants locaux avec les marchants chinois.[62] C'est la raison pour laquelle les Chinois achetaient subrepticement du riz aux provinces de Hải Dương, Nam Định.

Ces remarques ont provoqué des débats autour de la politique commerciale sous la dynastie des Nguyễn. Dès l'année 1855, Tự Đức a manifesté son opposition à la présence des grandes barques chinoises venues par la mer près de Trực Cát (Đồ Sơn). Ces barques n'étaient pas autorisées réellement à aborder aux estuaires ou à séjourner longtemps au bord de la mer avec un équipement d'armes. Tự Đức a envoyé son édit royal à Nguyễn Trạch, le gouverneur de la province de Hải Dương en précisant que plusieurs barques chinoises avaient pris des libertés d'aborder dans la province sans autorisation. Les barques chinoises s'équipèrent d'armes. Les Chinois ont installé des cabanes au bord du fleuve ; achetèrent secrètement des marchandises et séduisirent les jeunes filles.[63] Parce que les mandarins provinciaux ne pouvaient pas les contrôler, enfin Nguyễn Trạch avait l'obligation de réaliser la mission d'obliger ces chinois à quitter les lieux.

En effet, la Cour de Huế n'accueillait pas chaleureusement la présence des transporteurs chinois, selon les descriptions de P.-A. Retord. Il semble que le problème des pirates était une des causes de cette politique, notamment en province de Hải Dương. En mai 1858, juste après la famine dont Retord parle dans sa lettre et dans l'état de guerre à Sơn Trà (en Tourane, dit Đà Nẵng) avec les armées franco-espagnoles, Tự Đức donna l'ordre à ses mandarins de faire acheter du riz aux provinces de Nam Định, Hưng Yên par les habitants de Hải Dương pour en vendre dans les populations de leur province. Toutefois, il était interdit d'en vendre pour les Chinois.[64] Néanmoins, cette interdiction n'a pas eu d'efficace, parce qu'elle n'était pas

[61] Julia Martínez (2007). « Chinese Rice Trade and Shipping from the North Vietnamese Port of Hải Phòng ». *art.cit.*
[62] « Lettre de Mgr. Retord, vicaire apostolique du Tonkin occidental, à M. Vabbé Laurens, curé de Salles, près Lyon » dans *Annales de la propagation de la foi*, tome 30. Lyon, Chez l'éditeur des Annales, 1858, pp. 224-225.
[63] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7, p. 366.
[64] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7, p. 559.

appliquée sérieusement par les mandarins et la population : plus l'état féodal interdisait, plus les intérêts en jeu augmentaient et il n'y avait aucun signe de diminution du nombre de bateaux commerciaux en provenance de la Chine. En revanche, pendant les années 1858-1865, alors que les habitants de Hải Dương subissaient la famine suite à l'inondation, la perte des récoltes, les pirates, *etc.*, Tự Đức a été dans l'obligation, en avril 1865, d'effacer les impôts et les intétêts précédents, et même de diminuer la moitié des intérêts de cette année.[65]

Deux mois après (le mois de mai lunaire intercalaire), « Hữu thị lang bộ Hình » Nguyễn Uy (un des directeurs de bureau du ministère de la Justice), « Biện lý bộ Lại » Tôn Thất Đản cousin de la famile royale, et le procureur du ministère de l'Intérieur ont fait la description de la situation dans les estuaires de Hải Dương où se trouvaient beaucoup de bateaux chinois. Ils exposèrent au roi les trois problèmes suite à l'interdiction des marchands chinois : la taxe d'exportation a diminué parce que la population vendait subrepticement du riz ; les agricuteurs n'ont pas travaillé pas de façon assidue car ils avaient perdu une partie de leur source de profit ; les marchands de riz, au chômage et pauvres, sont devenus des fraudeurs ou des voleurs faute de trouver un autre travail. En revanche, si la Cour de Huế acceptait la demande de relations commerciales des Chinois, le gouvernement de Đại Nam pourrait obtenir les trois avantages suivants : la Cour pourrait percevoir la taxe d'exportation et les frais d'accostage par le développement du commerce des marchandises ; les agriculteurs travailleraient de plus en plus assidûment, ils pourraient exploiter des terrains incultes ; les négociants vietnamiens auraient retrouvé leur activité commerciale ou auraient cherché un travail et auraient quitté d'eux-mêmes les activités illicites, la Cour n'aurait donc plus besoin de faire une guerre de pacification.[66]

De toute façon, il fallait d'urgence construire des ports fluviaux permettant à plusieurs bateaux commerciaux d'aborder fréquemment. Faute de quoi, les Français pourraient accaparer ces intérêts comme ils l'avaient fait dans les années auparavant. Malheureusement, ces bonnes intentions ne purent aboutir en raison des positions bornées des grands mandarins, surtout du groupe de Phan Thanh Giản. Le plus grand obstacle venait du fait que Tự Đức et ses grands dignitaires craignaient que les négociants chinois ne vendent des denrées alimentaires aux pirates.[67] Cette déduction confuse non seulement ne permit pas l'ouverture de la route commerciale avec la Chine, mais encore freina le progrès des ports au bord de mer de la province de Hải Dương.

Cependant, le commerce de riz des Chinois et la demande des relations commerciales des Européens persistèrent sans cesse. Au début 1866, le gouverneur de la province (*Tổng đốc*) de Hải Dương, Phan Tam Tỉnh, exposa au Tự Đức une requête sur la concentration des bateaux

[65] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7, pp. 912-914.
[66] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7, pp. 926-927.
[67] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7.

commerciaux chinois au fleuve Cấm et sur leur demande de relations commerciales. Mais, encore une fois, Tự Đức refusa catégoriquement.[68] Cela montrait que P.-A. Retord avait analysé la politique commerciale du gouvernement de Đại Nam sous un point de vue subjectif alors qu'il ne l'avait pas encore bien comprise. Une grave responsabilité se trouvait alors sur les épaules de Nguyễn Tri Phương chef militaire qui avait pour mission de repousser les Chinois. C'est lui qui avait commandé les forces militaires de la dynastie des Nguyễn dans les champs de bataille contre les Français à Đà Nẵng et Gia Định. À ce sujet, il faut observer que le port sur le fleuve Cửa Cấm était devenu spontanément un lieu commercial. La migration de la population vers les villages situés au bord de ce fleuve commença peut-être à ce moment-là.

Il semblait que Tự Đức ait compris l'importance du fleuve Cửa Cấm, de même que le souhait des Chinois, notamment les transporteurs de riz. Les deux représentants de la Cour de Huế, Nguyễn Văn Vỹ et Phan Đình Thoả, ont promis l'ouverture du port du fleuve Cửa Cấm aux négociants chinois quand ces mandarins ont demandé leur aide pour éliminer les pirates. Ainsi, l'interarmée chinoise-vietnamienne a gagné rapidement. Réalisant leur promesse avec les Chinois, en septembre 1866, les mandarins à Hải Dương ouvrirent donc ce port aux bateaux de commerce étrangers. Les Chinois demandèrent d'installer le marché, le quartier, le commerce de riz et d'être dispensés de la taxe pendant 5 ans parce que ce port était plus près de la Chine que le port de Trà Lý (Nam Định). Cela présentait encore d'autres avantages. Ces commerçants se sont engagés à observer toutes les interdictions dans deux provinces de Hải Dương et Quảng Yên. En contrepartie, point remarquable dans ce cas, le souverain du Đại Nam aurait supprimé l'interdiction du commerce de riz au fleuve Cửa Cấm.

Évidemment, la Cour de Huế ne pouvait refuser ses engagements, mais Tự Đức suivi de sa cour n'était pas vraiment inquiété sur leurs promesses. Ils ont mis en place une bonne résolution pour bien contrôler la réalisation des droits à ce port. Le roi fit installer la douane « nhu viễn »[69] (柔遠, *accueillir le lointain ou la gestion harmonieuse des peuples lointains*) à Ninh Hải dans le territoire du village de An Biên. Tous les bateaux commerciaux chinois pourraient aborder au long du fleuve des villages Lương Quy et Trạm Bạc (canton de An Biên). Tự Đức fit établir les niveaux de taxe et fit installer un fortin militaire sous le commandement du mandarin de la province de Hải Dương. Les 69 bateaux chinois qui ont aidé les deux provinces Hải - Yên à éliminer les pirates furent dispensés d'impôts. Tous les autres bateaux chinois qui venaient des localités de Chine (préfecture de Quảng Châu, préfecture de Triều Châu, district montagneux de Nam Hùng, préfecture de Huệ Châu, préfecture de Triệu Khánh, province de Chiết Giang et des autres pays « Ma Cao, Tây Dương, Ma Lục Giáp »), devaient acquitter des impôts sur la base des règlements précédents.

---

[68] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7, p. 982.

[69] Voir cette politique dans Nội các triều Nguyễn. *Khâm Định Đại Nam hội điển sự lệ*, t.8 (q.133- q.136). Huế, nxb. Thuận Hoá, 1993. Viện Sử học, Viện Khoa học Xã hội Việt Nam, dịch.

Tableau 1. *Le tarif des bateaux de commerce au port de Cửa Cấm depuis octobre 1866*

Localité	**Catégorie (largueur)** (1)	**Taxe d'abord (chaque pied)** (2)			**Taxe d'import. 3/10**
		Actuel.	Avant	Total	
Préfect. de Quảng Châu, Thiều Châu, Nam Hùng, Huệ Châu, Triệu Khánh (province de Chiết Giang - ZheJiang, Chine) et les pays : Mã Cao, Tây Dương, Ma Lục Giáp (3)	13 – 11	90	90	1.170 – 990	351 – 297
	10 – 9	80	70	800 – 720	240 – 216
	8 – 7	70	35	560 – 490	168 – 147
Préfect. de Triều Châu (province de Phước Kiến - FuJiang, Chine)	13 – 11	70	70	910 – 770	273 – 231
	10 – 9	64	50	640 – 576	192 – 172,8
	8 – 7	60	30	480 – 420	144 – 126
Préfect. de Quỳnh Châu, Lôi Châu, Liên Châu, Cao Châu (Chine) et le pays Bồ Đà	13 – 10	60	55	780 – 600	234 – 180
	9 – 7	56	20	504 – 392	151,2 – 117,6

(1) en pied = 0.4m ; (2) en ligature ; (3) Ma Cao (Chine), Les Européens, Malacca

[Source : À partir des chiffres rélevés dans *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7, p. 1027.]

Depuis quand la Cour de Huế a-t-elle commencé à appliquer ces règlements de taxe ? Pourquoi y existait-il différents niveaux d'impôts entre les localités en Chine ? Une réponse ne peut pas encore être donnée. Sous la domination de la dynastie des Nguyễn, avant l'ouverture du port au fleuve Cửa Cấm, le trafic avec les étrangers était géré sévèrement. Les changements de taxe en 1866 se réalisèrent sur la base des statuts de l'époque précédente. En réalité, ce niveau de taxe était plus haut que précédemment afin de limiter l'arrivée des Chinois.

L'ouverture du port fluvial de Cửa Cấm a été un signal officiel marquant une nouvelle époque dans le commerce et aussi sur la situation politique de ce territoire. Les bateaux accostant à ce port n'étaient pas volumineux, le plus grand mesurait 5,2 m de large et ne pouvait transporter qu'un volume moyen de marchandise d'environ 23 tonnes.[70] Sur la base du tableau des tarifs douaniers, il s'agissait vraiment d'un petit port commercial. En fait, ce port fluvial avait seulement une fonction de centre commercial régional, surtout avec les provinces voisines en Chine. Il remplaçait les deux anciens ports de Batshaw (ou Batsha) et Domea, que William Dampier décrivait dans son ouvrage depuis le XVIIe siècle.[71] Il remplaçait aussi le port très connu de Phố Hiến (province de Hưng Yên) qui avait été colmaté. L'ouverture à Cửa Cấm dégageait la route commerciale fluviale de Hanoi jusqu'à la région nord-est du Tonkin. Il y avait vraiment une perspective d'avenir pour ces ports aux provinces de Quảng Yên, Hải Dương et Nam Định avec le rattachement du port de Cửa Cấm et port de Trà Lý dans le système de marchandise et de douane.

En février 1867, à l'occasion de discussions sur la taxe d'importation d'étain blanc que le gouvernement de Huế acheta au district montagneux de Mongtseu (Mông Tự, Yunnan), les

[70] Julia Martínez (2007). « Chinese Rice Trade and Shipping from the North Vietnamese Port of Hải Phòng ». *art.cit.*
[71] William Dampier (1688). *The Voyage to Tonquin…, op.cit.*

dignitaires de la cour du roi envisagèrent la mise en place de deux services douaniers provinciaux (les contributions) aux ports de Ninh Hải, Trà Lý[72] pour améliorer la gestion de taxe d'importation et d'exportation. Mais, dès sa création, l'activité commerciale au port de Cửa Cấm n'attira pas beaucoup de transactions. Auparavant, la Cour de Huế voulait freiner ou interdire l'accès du port aux commerçants chinois. Ensuite, après avoir reçu l'aide des Chinois pour lutter contre les attaques des pirates, elle autorisa le commerce avec certaines limitations (quelques jours d'activité et des quantités limitées). Ainsi, au milieu de 1867, la requête du ministère des Finances (bộ Hộ) à Tự Đức a bien présenté l'état de ce port, afin de modifier le système de gestion pour promouvoir le commerce extérieur. En effet, au début de 1867, l'impôt de l'estuaire de la province de Hải Dương était trop faible avec 310 taels d'argent et les trois barques abordables, soit dix pour cent de Trà Lý (25 barques et 5.563 taels d'argent) parce que ce port ne permet d'acheter que pendant un temps très court, environ 8 ou 9 jours. Si les barques chinoises arrivaient en dehors de ces jours, elles ne pouvaient acheter du riz qu'illégalement auprès des habitants locaux. Alors, tous les vendeurs et acheteurs trouvaient cela illogique. Il fallait utiliser les mandarins zélés ou diminuer les taxes afin de faciliter le trafic et améliorer le commerce pour les négociants.[73]

Malheureusement, encore une fois, les restrictions appliquées aux négociants chinois faissaient obstacle à ouvrir largement l'action commerciale à Cửa Cấm. La Cour de Huế ne faisait que critiquer les marchands chinois comme étant fourbes et intéressés ; les Chinois sollicitèrent plusieurs fois les habitants qui allaient au marché du fleuve Cấm pour vendre du riz. S'ils n'abordèrent pas au port de Cửa Cấm, ils arrivèrent à Trà Lý. Quant à l'impôt d'exportation, les marchands étrangers devaient le payer au port de destination. Or l'ouverture du port dans la région côtière nord-est du Tonkin était effectuée incomplètement puisque les fonctionnaires locaux ne contrôlaient pas encore bien la situation sur la mer au Quảng Yên, Hải Dương et Nam Định. Dans un édit royal pour ses dignitaires, Tự Đức souligna l'importance de la protection de la mer de Quảng Yên à Nam Định. Nguyễn Tri Phương rappela qu'il fallait bien garder un système de trafic fluvial, à côté des missions sur la mer.[74] Les problèmes de la Cour de Huế sur la région côtière nord-est du Tonkin n'étaient pas résolus, d'autant plus que les Français faisaient pression sur elle dans le delta du Mékong.

L'esprit conservateur au sujet de l'impôt au port de Cửa Cấm ne se maintint pas très longtemps. À la fin de 1868, le gouvernement de Tự Đức modifia le tarif douanier pour les marchands étrangers, dont la plupart était Chinois. Ce tarif revint proche du niveau d'avant octobre 1866, dont la plus petite catégorie de bateaux ne paya que des niveaux plus bas.

---

[72] Trương Hữu Quýnh (1986). « Một số vấn đề xoay quanh cái tên Hải Phòng bắt nguồn từ đâu », *art.cit.*
[73] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7, p. 1055.
[74] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7, pp. 1106-1107.

Le tarif douanier pour les petits bateaux diminuait considérablement. Non seulement les marchands vietnamiens ou les agriculteurs pouvaient vendre du riz aux bateaux chinois, mais encore les dépôts de riz de la dynastie des Nguyễn étaient le plus grand fournisseur, en achetant par voie administrative et ensuite en revendant aux marchands étrangers. Les marchands chinois exploitaient la voie fluviale de la baie d'Halong, passant le Cửa Cấm, pour monter à Hanoi. Cette voie était mise en place sur la carte pour que les Français puissent pénétrer à l'arrière-pays du Tonkin.

Tableau 2. *Le tarif des bateaux de commerce au port de Cửa Cấm depuis décembre 1868*

Localité	**Catégorie (largueur)** (1)	**Impôt/ taxe d'abord (chaque pied)** (2)				**Impôt/ taxe d'import. 3/10**
		Av. 1866	1866	1868	Total	
Préfect. de Quảng Châu, Thiều Châu, Nam Hùng, Huệ Châu, Triệu Khánh (province de Chiết Giang - ZheJiang, Chine) et les pays : Ma Cao, Tây Dương, Ma Lục Giáp (3)	13 – 11	90	90	90	1.170 – 990	351 – 297
	10 – 9	70	80	70	720 – 630	216 – 189
	8 – 7	35	70	42	336 – 294	100,8 – 88,2
Préfect. de Triều Châu (province de Phước Kiến - Fujiang, Chine)	13 – 11	70	70	70	910 – 770	273 – 231
	10 – 9	50	64	50	500 – 450	150 – 135
	8 – 7	30	60	35	280 – 245	84 – 73,5
Préfect. de Quỳnh Châu, Lôi Châu, Liên Châu, Cao Châu (Chine) et le pays Bồ Đà	13 – 11	55	60	55	715 – 605	214,5 – 181,5
	9 – 7	20	56	26	234 – 182	70,2 – 54,6

(1) en pied = 0.4m ; (2) en ligature ; (3) Ma Cao (Chine), les Européens, Malacca

[Source : À partir des chiffres rélevés dans *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7, p, 1153.]

Dans les années 1871-1873, le mandarin Bùi Viện a fait construire un appontement à l'embouchure du fleuve Cửa Cấm, c'était le port de Ninh Hải à côté d'une construction pour protéger le bord de mer, nommé « service de protection au bord de mer ».[75] Le premier défrichement apportait un nouveau bourg au carrefour des fleuves Tam Bạc et Cửa Cấm. La transformation topographique a stimulé la motivation d'une population de plus en plus nombreuse. Il semble qu'un petit centre urbain a été construit au bord des fleuves Cấm et Tam Bạc avec le marché, le quartier chinois au long du fleuve Tam Bạc et leurs docks, les quartiers indigènes et spécialement les ponts fllotants. La présence des étrangers a commencé à empiéter sur les terrains marécageux. Ainsi, les infrastructres commerciales simples alternaient avec les chaumières à la croisée de la rivière Tam Bạc et du fleuve Cửa Cấm.

À la fin de l'année 1872, les mandarins du Conseil Secret (viện Cơ mật) et du Service Commercial (ty Thương bạc) ont exposé au roi un rapport sur l'ouverture des trois estuaires de Đà Nẵng, Ba Lạt (Nam Định) et Đồ Sơn (Hải Dương). Dans l'analyse des cinq avantages et des huit inconvénients, ces dignitaires ont constaté le développement économique, la concentration des populations sur la région côtière, l'organisation d'une armée et des sources d'information. C'était-là un excellent moyen pour résoudre la situation incontrôlable dans les

[75] Đinh Xuân Lâm (1986). « Bùi Viện với những ngày đầu hình thành Hải Phòng ». *NCLSHP*, N^0 4, pp. 35-38.

estuaires nord-est du Tonkin à cette époque. Cependant, le gouvernement vietnamien ne prit pas la décision de l'ouverture des trois estuaires.[76] En réalité, la dynastie des Nguyễn s'appuyait fermement au rempart de l'idéologie physiocratique. Elle voulait maintenir sa domination et refusa toujours les décisions qui n'étaient pas en accord avec ses principes, même si celles-ci étaient profitables à la vie de la population indigène. Sans doute avait-elle davantage peur de son peuple que de ses agresseurs ?

3. La vie de la population locale

Les informations sur la vie de la population locale autour du fleuve Cửa Cấm avant la présence française sont minimes. La population y vivait depuis plusieurs générations avec les caractéristiques de la zone littorale. Leurs moyens d'existence succédaient à ceux de leurs ancêtres dans les métiers d'agriculteur, de pêcheur et d'artisan.

La sédentarisation des côtiers de la province de Hải Dương était signalée depuis longtemps dans l'histoire des défrichements et des créations de villages. Les statistiques sur le système des villages dans la première moitié du XIXe siècle ont démontré que, malgré la pauvreté des infrastructures, ces terres n'étaient pas laissées en friche. Le déroulement de la vie de ce territoire était marqué par les événements politiques et culturels depuis le premier siècle de Jésus-Christ, et surtout du XVIe à XVIIIe siècle. Le recensement à la fin de la période du règne de Thiệu Trị précisait que la province de Hải Dương comptait 49.475 personnes, soit 4,83% de la population du pays.[77] Les autres statistiques sous le règne du Đồng Khánh (1886-1887) indiquaient, selon le tableau ci-après :

Tableau 3. *Statistique générale de la province de Hải Dương*

Préfecture	**Population inscrite au rôle (1)**	**Les terres agricoles (2)**	**---------- Impôts acquittés ----------**	
			en espèces (3)	en paddy (4)
Bình Giang	9.684	110.053, 6, 8, 6, 1, 0	34.710, 0, 44	69.391, 9, 6, 5
Kiến Thụy	7.282	60.183, 3, 0, 1, 8, 1	23.982, 1, 53	31.474, 8, 0, 1
Kinh Môn	5.419	50.149, 9, 6, 3, 8, 1	17.985, 7, 14	26.447, 17, 9, 4
Nam Sách	10.433	80.053, 4, 14, 8, 5, 3	31.637, 9, 17	51.271, 28, 9, 2
Ninh Giang ...	13.701	123.999, 1, 8, 6, 5, 6	44.982, 3, 1	80.454, 31, 6, 7
Total	**46.519**	**424.439, 5, 8, 6, 8, 6**	**152.208, 7, 9**	**259.039, 16, 1, 9**

(1) nombre de personnes
(2) arpents (mẫu), verges (sào), quartiers (thước), carreaux (tấc), perches (phân), pieds (ly)
(3) ligatures (quan), décimes (tiền), sapèques (đồng tiền)
(4) setiers (hộc), boisseaux (bát), poignée (vốc), pincées (nắm)

[Source : À partir des chiffres rélevés dans *Đồng Khánh địa dư chí, op.cit*, pp. 83, 1581.]

[76] Voir les avantages et inconvénients dans *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7, pp. 1372-1373.
[77] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7, p. 1005.

Dans le cadre général de l'économie agricole au XIXe siècle, la population de deux préfectures de Kiến Thụy (districts principaux de Nghi Dương et An Lão, districts secondaires de Kim Thành et An Dương) et Kinh Môn (district principal de Giáp Sơn, districts secondaires de Thủy Đường et Đông Triều) maintint la monocultre du riz dans les villages traditionnels. Les descriptions des resources locales informèrent sur les autres aspects du métier. Non seulement les habitants cultivaient des céréales, mais encore connaissaient bien les techniques des travaux champêtres sur le coton, les pommes de terre, les haricots, les oranges, mandarines, le tabac, les noix d'arec [*quả cau*], la canne à sucre ainsi que les produits spéciaux locaux, et les divers artisanats traditionnels.

> « *La plupart des rizières de la province sont en position basse, donc inondables. La récolte d'automne est abondante, la récolte d'été plus maigre. Les habitants cultivent le coton, les pommes de terre et les haricots, partout mais en quantités modestes. Le district de Tứ Kỳ se distingue par ses oranges, mandarines, Gia Lộc par son fretin de crevettes, Tiên Minh par son tabac et ses noix d'arec, An Dương par son vesou de canne à sucre et Thanh Hà par ses exquises holothuries parfumées.* »[78]

Également :

> « *Bambou fleuri, bois, argile blanche, tigres et panthères, biches et cerfs, abondent dans le district de Đông Triều. Les pierres de qualité ne sont pas rares dans celui de Giáp Sơn. À Đường An, on trouve des éventails en lamelles de bambou, des objets tressés, de la faïence et de la céramique (bols et tasses, de qualité médiocre). Le district de Cẩm Giàng est spécialisé dans le tissage de l'étoffe blanche satinée et le séchage des longanes. Le tissage d'étoffe rayée se pratiquait dans la commune de Triều Dương, préfecture de Bình Giang, mais il a maintenant disparu. La commune de Văn Khê est réputée pour son cinabre, qu'on ne trouve pas ailleurs en aussi grande quantité. Sur le littoral, on trouve du sel, des crevettes, des crabes, des mollusques et de grandes tortues.* »[79]

Les activités artisanales du peuple riverain et côtier alimentaient le supplément de finances à côté des recettes agricoles. Normalement, les artisans au Tonkin se détachaient rarement de l'économie principale, ils ne maintenaient que leur salaire malgré la haute qualité de leur technique. L'instabilité des revenus des paysans dans le métier artisanal ainsi que le manque

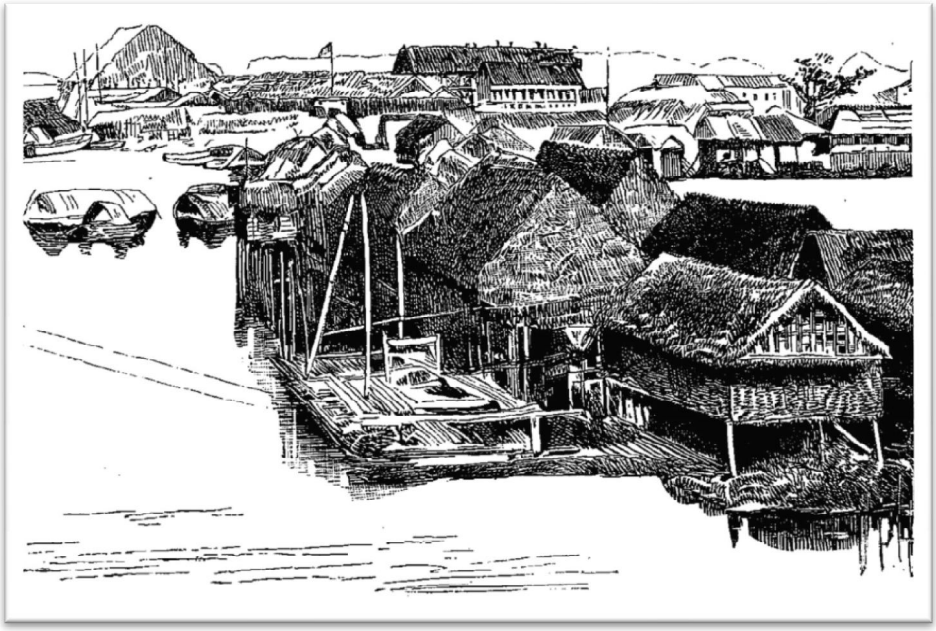
---

[78] *Đồng Khánh địa dư chí, op.cit.*, p. 1584 ; Voir *Histoire illustrée de l'expédition du Tonkin* [Exploits et aventures des Français au Tonkin, en Chine, en Annam]. Fécamp, 1886, p. 16 : « *Indépendamement du riz, dont on fait deux récoltes par an, en juillet et en novembre, on cultive encore au Tonkin le maïs, qui vient fort bien dans les terrains privés d'eau ; on y trouve l'igname, la patate et la pomme de terre. Il y a une quantité de légumes très différents de ceux d'Europe.* »

[79] *Đồng Khánh địa dư chí, op.cit.*

de marché et de ressources financières nécessaires n'étaient pas de bonnes conditions pour développer l'élevage ou l'artisanat. La plupart de ces métiers n'étaient que saisonniers. Cela ne témoigne pas d'une vie aisée pour les habitants ou du démantèlement de la monoculture du riz, mais ils savaient s'adapter très bien aux conditions géographiques et climatiques, comme on peut le voir par exemple avec le nourrissage des volailles : « *Les gardiens de canards font couver les oeufs de la manière suivante : dans une salle bien fermée, ils les recouvrent d'une couche de paille ou d'excréments de boeufs, épaisse en hiver, mince en été, et la cloison de la salle est percée d'un petit orifice par où ils projettent de la vapeur; juché sur une sorte de grand lit, placé au-dessus des oeufs, le gardien veille à maintenir la température égale; il tourne les oeufs une fois tous les trois jours et, lorsqu'après 21 jours le poussin brise la coquille, les gens des alentours se précipitent pour les acheter.* »[80]

Figure 1. *Haiphong, vue de la rivière Tam Bạc*



[Source : A.-M. G. (1886). *La France coloniale*. Tours, Alfred Mame et fils, p. 327.]

Ou une autre notation sur les pêcheurs qui étaient aussi des éleveurs de poissons. « *Il existe un poisson plat à petites écailles appelé « cá phường » qui est une sorte de tanche dont la queue rouge s'élève lorsqu'elle nage. Le frai a lieu aux quatrième et cinquième mois, comme pour les crabes de rizières, dans les nuages d'écume qui se trouvent près des sources. Les habitants ramassent dans leurs paniers les touffes d'herbe de la rive où se sont accrochés les oeufs portés par l'écume. Une fois les oeufs éclos, le fretin est versé dans les mares et les étangs. Il est alors nourri à l'aide de feuilles de lilas* [xoan] *que l'on laisse tremper dans la mare en prenant soin de bien les remuer une fois par jour. Les poissons sont élevés ainsi et*

[80] *Đồng Khánh địa dư chí, op.cit.*

grossissent peu à peu. Lorsqu'ils sont décidés à les vendre, les éleveurs jettent les poissons dans deux panniers étanches qu'ils portent à l'aide d'une palanche. Ils doivent alors marcher en agitant les paniers en permanence et, à l'arrêt, ils doivent encore remuer la surface de l'eau avec leurs mains, de manière à habituer les poissons aux mouvements. Après un mois ou un peu plus, un poisson d'élevage est gros comme le doigt et on peut alors le relâcher dans d'autres mares et étangs. »[81]

Les mauvaises récoltes, la situation sans terres des métayers au delta du Tonkin, la famine, ainsi que les antagonismes concernant des propriétés entraînaient une migration vers le marécage de la préfecture de Kiến Thụy. Cela se déroulait de la fin du XVIIIe siècle jusqu'au début du XIXe siècle.[82] Par exemple, des villages se sont créés autour du fleuve Cửa Cấm et Tam Bạc (district de An Dương) ; le quartier de « Thủy Cơ Trạm Bạc » était le refuge des pauvres qui avaient dû quitter leur pays natal. La concentration d'habitants de toutes provenances sur la langue de terre située au bord du fleuve permet d'en définir les bonnes caractéristiques.[83] Ces caractéristiques concordent avec les récits historiques concernant ce territoire. En fait, il n'y avait pas beaucoup de différence avec tout ce que les officiers militaires décrivaient dans les études générales sur le peuple du Tonkin et de l'Annam au milieu des années 1880.[84] « *Proches des pratiques cérémonielles, les usages en vigueur dans les préfectures de Nam Sách, Ninh Giang et Bình Giang sont pour la plupart empreints d'une certaine élégance. Ceux de Kinh Môn et Kiến Thuỵ sont en revanche assez frustes, quoique les gens agissent avec beaucoup de loyauté. Les habitants des communes de Bạch Sam et Dị Sử, dans le district de Đường Hào, et ceux de Đại Điền et Tiền Liệt, dans celui de Thanh Hà, sont madrés, mais ceux des districts de Thuỷ Đường et An Dương sont sans artifices.* »[85]

Les caractéristiques du peuple local se formaient sur plusieurs bases différentes, dont la migration des hommes de toutes provenances.

La zone du fleuve Cửa Cấm et Tam Bạc avait progressé par le trafic informel malgré la situation compliquée de la période de la première moitié du XIXe siècle. De même que les marchés de Gia Viên et Đông Khê (district de An Dương), le marché forain était ouvert tous

[81] *Đồng Khánh địa dư chí, op.cit.*
[82] Cao Huy Thuần (1969). *Les missionnaires et la politique coloniale française au Vietnam (1857-1914).* Paris, thèse de doctorat des Sciences politiques, p. 143 : « *La monarchie des Nguyễn, malgré quelques mesures draconiennes prises par Gia Long et Minh Mạng et destinées à lutter contre l'accaparement des terres par les riches et la constitution de grands domaines, n'améliore guère le sort du paysan. Et le 19ème siècle voit revenir les révoltes agraires suscitées, comme par le passé, par la famine, par des inondations, de graves sécheresses, d'invasions de sauterelles* ».
[83] Thái Hoàng (1987). « Hải Phòng – mảnh đất, con người xưa ». In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng.* Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, p. 16.
[84] *Histoire illustrée de l'expédition du Tonkin* (1886), *op.cit.*, pp. 13-15, les auteurs ont décrit les caractères distinctifs des habitants de l'Annam et du Tonkin.
[85] *Đồng Khánh địa dư chí, op.cit.*, p. 1583 ; *Đại Nam nhất thống chí*, t.3, *op.cit.*, pp. 452-454.

les cinq jours. Un quartier comportant environ 20 chaumières se forma sur la rive droite du fleuve Tam Bạc. Il s'agissait de l'habitat à demeure de centaines de personnes. Deux autres quartiers ont été créés sur la rive droite du fleuve Cửa Cấm et de la rivière Vạn Châu (dit quartier Chấn) où les habitants fournirent exclusivement des radeaux de bambous, trains de bois et autres produits forestiers. La physionomie de cette zone ne changea pas encore visiblement après le programme de construction inachevée d'un port dans les années 1869-1871 sous le commandement de Bùi Viện, en raison de la guerre franco-vietnamienne dans les années qui suivirent. [86]

B. LA DÉCENNIE CONFLICTUELLE (VERS 1873 - VERS 1884)

1. De Jean Dupuis à Paul-Louis-Félix Philastre et l'ouverture limitée du port de Haiphong de la Cour de Huế

L'ouverture des ports fluviaux avait démarré depuis 1866 par l'acceptation contrôlée de marchands chinois dans les provinces au sud-est de la Chine et les navires commerciaux des pays d'Asie du Sud-Est. Dans premières années de cette ouverture, les commerçants dans le domaine des céréales ne firent des transactions que dans un délai fixé à environ 8 ou 9 jours chaque mois. Les Chinois étaient encore liés par des tarifs douaniers assez élevés. En revanche, les Vietnamiens n'encouragèrent pas d'activité de commerce extérieur. Les produits agricoles et artisanaux vietnamiens n'étaient exportés que par la présence des étrangers. Considérant les huit inconvénients, en 1872, l'État monarchique s'appuya sur la souveraineté territoriale, l'ordre social, le manque d'argent, *etc.*, pour ouvrir largement la porte commerciale à la zone côtière du nord-est au Tonkin. Les craintes de la dynastie des Nguyễn ligotèrent l'économie du Đại Nam tout au long du XIXe siècle dans le retard et la pauvreté. Mais les Français ont petit à petit défait les obstacles par des mesures efficaces de conquête par la force, avec les arguments irréfutables des vainqueurs.

La première introduction française au golfe du Tonkin a été éffectuée par Vincent Senez avec le navire de guerre *Bourayne* sous le commandement de l'Amiral Marie-Jules Dupré dont l'objectif était : « *l'établissement français dans ce riche pays, limitrophe de la Chine et débouché naturel de ses riches provinces sud-occidentales était une question de vie ou de mort pour l'avenir de la domination française dans l'Extrême-Orient* »[87]. Le Capitaine de frégate Vincent Senez est parti de Saigon du 23 janvier 1873 avec le *Bourayne*. Après son voyage pendant près d'un mois, sa mission « *s'imposait pour éclairer le gouverneur de*

[86] Lê Quốc Khánh. « Sự xuất hiện cảng trên sông Cấm và hai chữ Hải Phòng ». In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng, op.cit.,* pp. 19-21.
[87] Citation selon de Cao Huy Thuần (1969). *Les missionnaires et la politique coloniale française…, thèse.cit.,* p. 155.

Saigon sur la situation exacte du Tonkin ».[88] Mais apparemment Senez n'obtenait encore aucun résultat appréciable dans les premiers jours. Cependant, il a rencontré Jean Dupuis à son retour vers la côte en octobre de la même année.[89] « *Le « Bourayne » arriva en octobre à Cát Bà, île voisine de la côte tonkinoise le repaire des pirates de mer, dans la description de Bonnal, et le commandant Senez commença aussitôt l'exploration des embouchures de fleuves se jetant dans le Golfe du Tonkin. Il reconnut le mouillage de Haiphong sur le Cửa Cấm, et remonta en baleinière, escorté de 20 matelots armés, le Thái Bình jusqu'à Hải Dương, guidé par un petit mandarin […] Le 6 novembre 1873, la petite expédition débarquait sans encombre à Hanoi en reprenant la route de Haiphong. Senez a demandé l'intervention des autorités vietnamiennes dans le conflit contre un groupe de soldats chinois de Bắc Ninh avant le retour à Haiphong.* »[90]

La présence de Jean Dupuis au Cửa Cấm depuis la fin de l'année 1872 a été le commencement de l'intervention française au Tonkin, de même que la relation franco-vietnamienne sur « l'affaire du Tonkin ». Au milieu du mois de mars 1873, J. Dupuis a découvert la voie du fleuve Rouge qui permettait de monter jusqu'à Yunnan.

Quand le chef de province de Hải Dương, Lê Hữu Thường, fit un rapport de ce problème, le souverain et mêmes ses dignitaires avaient des scrupules en raison de sa position diplomatique faible à côté de celles de la Chine et de la France. Alors les fonctionnaires vietnamiens au Tonkin refusaient les contacts et les demandes de Jean Dupuis afin d'isoler le voyage dans toutes sortes de difficultés. Lê Hữu Thường, dans sa lettre pour la Cour de Huế, voulait empêcher le transport des costumes de soldats et des armes pour le Yunnan. Mais, les mandarins vietnamiens au Tonkin ne sont pas parvenus à leurs fins, parce qu'à Hanoi, J. Dupuis a fait tirer la fusée de signal, ensuite il a loué le bateau pour monter au Yunnan.[91] « *Jean Dupuis quitta Yunnan-Sen le 29 mars, emportant des contrats très avantageux signés des principaux commerçants chinois. Il devait leur fournir du sel et recevoir en échange le même poids de cuivre, c'est-à-dire réaliser un bénéfice énorme. Un des ces contrats portait sur 12.000 picules, soit plus de 75.000 tonnes.* »[92]

Avant lui, la relation entre le Tonkin et les provinces méridionales en Chine était connue, mais les routes au nord-est n'étaient jamais faciles pour faire des transactions de marchandises

[88] M. Dutreb (1924). *L'Amiral Dupré et la Conquête du Tonkin*. Paris, pp. 8-9 ; Voir Cao Huy Thuần (1969). *Les missionnaires et la politique coloniale française…, thèse.cit.*, pp. 152-161, surtout voir Charles Fourniau (1983*). Les contacts franco-vietnamiens en Annam et au Tonkin de 1885 à 1896.* Thèse de Doctorat d'État, Université de Provence, Institut d'Histoire des Pays d'Outre-Mer, lettres et sciences humaines.
[89] Raoul Bonnal (1923-1925). *Au Tonkin…, op.cit.*, p. 295.
[90] Raoul Bonnal (1923-1925). *Au Tonkin…, op.cit.*, pp. 293-294.
[91] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 7, pp, 1364-1365.
[92] Raoul Bonnal (1923-1925). *Au Tonkin…, op.cit.*, p. 296.

avec les provinces de Yunnan, Sichuan, GuangDong et ChongQuing. « *Le Tonkin est relié à la province chinoise de KouangSi (ou GuangXi), par une grande route mandarine partant de Hanoi et passant par Bắc Ninh, Phù Lãng, Lang Kép, Bắc Lệ, Trường Khánh, Chu, Lạng Sơn, et Đồng Đăng. La route, à ce dernier point, voisine de la frontière, au reste, ne devient plus qu'une sorte de chemin rocailleux, et finit en un sentier assez peu praticable, aboutissant à une porte de bois, à double battant, encastrée dans un mur crénelé en briques, d'une hauteur de cinquante mètres : c'est la porte frontière.* »[93]

Il semble que le besoin impérieux d'approcher la Chine méridionnale en traversant la péninsule indochinoise a motivé le voyage de J. Dupuis et de ses accompagnateurs. Les Chinois et les Vietnamiens connaissaient la voie fluviale de Yunnan au delta du Tonkin, mais ils l'utilisaient rarement : par exemple lors de la transaction d'étain blanc en 1867 par le fleuve Thao (Sông Thao, fragment du fleuve Rouge de Lào Cai à Việt Trì) selon l'itinéraire : Yunnan - Hanoi - Thái Nguyên - (Hải Dương ?) - GuangDong. En effet, d'après le traité Pékin 1860, les Européens n'avaient pas le choix pour arriver au fleuve Bleu [sông Dương Tử ou sông Trường Giang] au-delà de Hankéou et la province du SiChuan connue par sa richesse en thés et en soies. En plus, ils voulaient chercher des voies fluviales de la péninsule indochinoise pour arriver au Yunnan.[94]

Dans les premiers jours où Jean Dupuis se trouvait à Cửa Cấm et ensuite montait à Hanoi, la Cour de Huế et les mandarins au Tonkin n'ont jamais traité énergiquement cette question. Il partit effectivement de Haiphong, le 4 décembre 1872, avec toute son escadrille. Cependant, Bùi Thức Kiên, chef par intérim de la province de Hanoi, envoyait au roi Tự Đức son rapport car il ne voulait pas l'entraver. Tự Đức a commandé à son entourage de fermer les yeux pour ne pas engendrer de difficultés pour J. Dupuis. Toutefois, il fallait espionner toutes ses actions et lui rapporter les faits avec exactitude. Le souverain a rétrogradé les mandarins au Tonkin et Lê Tuấn parce qu'ils avaient travaillé avec négligence.

La découverte par J. Dupuis de la voie fluviale remontant du Yunnan a donné une impulsion à l'invasion française au Tonkin, dans la situation de la présence partout de troupes chinoises dans les deux provinces en haute région du Tonkin. Bien qu'il n'ait pas voulu toucher à la question politique et ne se soit concentré que sur la mission commerciale, et sur les profits de la France au Tonkin, les Français en Cochinchine pensèrent que : « *Le Tonkin est ouvert de fait par les succès de l'entreprise Dupuis, dont les bateaux ont remonté le fleuve du Song-Koi [sông Cái ou sông Hồng] jusqu'aux frontières de l'Yunnan. Effet immense dans le commerce*

[93] *Histoire illustrée de l'expédition du Tonkin* (1886), *op.cit.*, p. 7.
[94] Voir Charles Fourniau (1983*). Les contacts franco-vietnamiens en Annam et au Tonkin de 1885 à 1896…, thèse.cit.*, pp. 391-396.

anglais, allemand, américain ; nécessité absolue d'occuper Tonkin avant la double invasion dont le pays est menacé par les Européens et les Chinois, et assurer à la France cette route unique. Demande aucun secours, ferai avec propres moyens. Succès assuré. »[95]

Francis Garnier était donc arrivé au Tonkin avec ses troupes pour remplacer la commissaire de Vincent Senez sous les ordres de l'Amiral Duperré avec des arguments très raisonnables pour résoudre le problème « des affaires de Jean Dupuis ».[96] En fait, F. Garnier a réalisé l'occupation du Tonkin pour le commerce.[97] Il ne fait aucun doute que J. Dupuis et F. Garnier ont marqué leur rôle dans la première intervention des Français au début les années 1870.

La faiblesse de la Cour de Huế dans les affaires du Tonkin pendant les années 1872-1873 était due à son échec à Hải Dương, Hanoi, Hưng Yên, Phủ Lý, Ninh Bình et Nam Định.[98] Enfin, les Français ont remporté une victoire très importante par le traité de 1874. Un message du vainqueur était envoyé aux Français : «… *il proclama la liberté de navigation sur le fleuve Rouge pour le commerce français, espagnol et chinois, depuis la mer jusqu'au Yunnan ; Haiphong et Thái Bình furent déclarés portes ouvertes, les droits à percevoir rigoureusement fixés, les douanes vietnamiennes supprimées, et les commerçants appartenant aux trois nations ayant des traités avec l'Annam, placés sous la protection du pavillon français. Enfin, les négociants de toute nationalité reçurent le droit d'acheter des terrains et des maisons à Hanoi pour leurs établissements.* »[99]

Dans les efforts diplomatiques afin de retourner au Tonkin, contrôler des profits ici et sauver l'honneur de Duperré de la situation difficile, Paul-Louis-Félix Philastre est arrivé à Hanoi à la fin décembre 1873. Après la convention avec Nguyễn Văn Tường sur la remise de la citadelle et de la province de Hải Dương le 31 décembre au gouvernement de Huế, le traité de mars 1874 représentait l'objectif de la guerre des Français au Tonkin : le point plus important était d'établir leur rôle à la porte d'entrée du Tonkin, la tête de la voie fluviale le rattachant au Yunnan.[100] La zone Cửa Cấm - Ninh Hải non seulement était un lieu important du gouvernement de Huế, un port pratique pour les Chinois, mais encore une position nécessaire dans la conquête du marché de la Chine méridionale. Cette ambition était manifestée dans le traité d'armistice de mars et celui commercial en août de la même année. La voie de

[95] *Histoire illustrée de l'expédition du Tonkin* (1886), *op.cit.*, p. 31
[96] Voir Raoul Bonnal (1923-1925). *Au Tonkin…*, *op.cit.*, pp. 299-300, 303. Il s'agit des canonnières de rivière, l'*Arc* (à la remorque du navire de guerre le d'*Estrées*), l'*Espingole* (à la remorque du navire de guerre le *Decrès*), et le *Scorpion* furent mises à la disposition de Francis Garnier.
[97] Voir Charles Fourniau (1983*). Les contacts franco-vietnamiens en Annam et au Tonkin de 1885 à 1896, thèse.cit.*
[98] Raoul Bonnal (1923-1925). *Au Tonkin…*, *op.cit.*, p. 46 : « *Pendant ce temps, les officiers de Garnier achevaient la conquête du Delta. Balny d'Avricourt soumettait Hưng Yên, Phủ Lý et Hải Dương ; Hautefeuille prenait Ninh Bình ; Garnier lui-même s'emparait de Nam Định* ».
[99] *Histoire illustrée de l'expédition du Tonkin* (1886), *op.cit.*, p. 40
[100] Cao Huy Thuần (1969). *Les missionnaires et la politique…, thèse.cit.*

pénétration au Tonkin et Yunnan était dégagée, selon des articles 11e-13e, avant le repli des troupes et les Français sont autorisés à établir leur consulat.[101]

Encore une fois, après la demande des Chinois, Paul Philastre représentant de l'ambition des colonisateurs français en Cochinchine a résolu le problème du Tonkin « dans l'honneur » et en faisant état de la puissance des Français. Ce lieutenant de vaisseau a évalué la position d'entrée du Cửa Cấm où les Français non seulement ont l'autorité sur le commerce, mais encore où ils peuvent pénétrer facilement dans l'optique de leur stratégie future. Le pouvoir de Tự Đức n'avait pas d'autre choix que d'accepter le traité avec la France. Il a perdu complètement la Cochinchine pour obtenir la paix au Tonkin et pour rétablir l'ordre. En fait, il remettrait petit à petit le Cửa Cấm entre les mains des Français puisque « *Cửa Cấm, où résideraient un agent français et une force militaire et navale pour contrôler les douanes, permettrait aux Français d'avoir un pied dans le pays, et serait un point relativement facile à ravitailler et dont les communications ne pourraient pas être coupées. Le principal agent pourrait être à Hanoi où il aurait plus d'influence, avec une très faible garde et soutenu par une forte canonnière* »[102]. Quant aux Français en Cochinchine, le contre-amiral Duperré se félicitait des résultats qu'il n'aurait jamais prévu auparavant, et pour lesquels Garnier et Philastre ont joué un grand rôle. Néanmoins, dans ce contexte, la Cour de Huế pensait que la situation actuelle au Tonkin ne serait que provisoire, il contrôlait bien la souveraineté territoriale malgré l'ouverture des deux ports de Hanoi et Ninh Hải pour la liberté commerciale des étrangers.

À la fin d'août 1874, le « *Traité de commerce conclu entre la France et l'Annam* », comportant 29 articles, était rédigé comme l'engagement de la Cour de Huế pour l'acceptation de la demande des marchands étrangers. Dès l'article premier, deux gouvernements rappelaient l'accord précédent de la convention signée au mois de mars 1874, dont « *[…] le roi de l'Annam ouvre au commerce étranger, sans distinction de pavillon ou de nationalité, ses ports de Thị Nại dans la province de Bình Định, de Ninh Hải dans la province de Hải Dương, la ville de Hanoi et le fleuve de Nhị Hà depuis la mer jusqu'à la frontière chinoise.* »[103]

Le tarif fixé s'appliquait pour toutes les marchandises (sauf les interdictions, les munitions de guerre).

---

[101] « Traité politique conclu entre la France et l'Annam le 15 Mars 1874 ». Dans Ministère des Affaires étrangères (1883). *Affaires du Tonkin,* première partie (1872 - décembre 1882). Paris, Imprimerie Nationale, pp. 1-10. La version en vietnamien de ce traité a été notée dans *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.,* vol. 8, pp. 9-15.

[102] Cao Huy Thuần (1969). *Les missionnaires et la politique coloniale française…, thèse.cit.*, pp.195-196.

[103] Ministère des Affaires étrangères (1883). *Affaires du Tonkin…, op.cit.,* p. 10.

Tableau 4. *Le tarif importé et exporté depuis le traité de commerce (1874)*

Marchandises et Navires	**Taxe**
Les grains, le riz importé	5%
Le riz exporté, le sel	10%
La soie et le go-liem	5% + taxe des produits agricoles locaux (1)
Les droits de phare et d'ancrage en deux vers chargés	Trois dixièmes de taël par tonneau de jauge
Les droits de phare et d'ancrage en un vers seulement chargé	Quinze centièmes de taël par tonneau
Les navires au vingtième de leur jauge (cinq francs par tonneau en valeur) et les navires sur lest	ne payent aucun droit
Les marchandises expédiées de Saigon pour un des ports ouverts du Royaume de l'Annam ou à destination de la province du Yunnan en transit par le Nhị Hà, et celles qui sont expédiées de l'un de ces ports ou de la province du Yunnan pour Saigon	ne seront soumises qu'à la moitié des droits frappant les marchandises de toute autre provenance ou ayant une autre destination (2)

(1) L'exportation de la soie et du bois dit go-liem ne sera permise chaque année qu'après que les villages qui payent leurs impôts avec ces deux denrées auront totalement acquitté cet impôt en nature, et que le Gouvernement annamite aura acheté les quantités indispensables à son propre usage.
(2) Pour éviter toute fraude et constater qu'ils viennent bien de Saigon, ces bâtiments y feront viser leurs papiers par le capitaine du port de commerce et les y feront timbrer par le consul d'Annam. La douane pourra exiger des bâtiments, à leur départ pour Saigon, caution pour la moitié des droits auxquelles il ne sont pas soumis en vertu du paragraphe 1er du présent article, et, si la caution ne paraît pas valable, la Douane pourra exiger le versement en dépôt de cette moitié des droits, qui sera restituée après justification.

[Source : Ministère des affaires étrangères (1883). *Affaires du Tonkin,* première partie (1872 - décembre 1882), *op.cit.,* pp. 10-12]

En comparaison avec les tarifs douaniers des années 1866-1868 et de l'époque précédente, il existait des changements très visibles pour la dynastie des Nguyễn. Au lieu de fiscaliser sur la dimension du navire, elle a abaissé la jauge des marchandises de 30 pour cent environ à 5-10% environ et diminué la taxe d'abordage selon le tonnage. Les sanctions pour non respect des déclarations étaient élevées, jusqu'à 500 piastres, afin de réduire le commerce clandestin et les marchandises interdites. Les statuts sur l'organisation douanière, les méthodes de travail et le contrôle étaient fixés de façon plus méticuleuse et claire, dont les mandarins vietnamiens avaient autorité dominante dans le processus du travail. La gestion du personnel et de la finance au port Cửa Cấm était dirigée par un fonctionnaire annamite en concertation avec les Français.[104]

Les deux points importants obtenus par les Français à Hải Dương, au travers de ce traité, étaient une concession d'une superficie de 5 acres (mẫu)[105] ainsi qu'un consulat qui dirigeait les Européens dans la douane de Ninh Hải, avec une petite garnison. Dès l'arrivée à cet

[104] Voir les articles de 7è à 10è du traité 31 août 1874, « Traité de commerce conclu entre la France et l'Annam le 31 Août 1874 ». Dans Ministère des Affaires étrangères (1883). *Affaires du Tonkin…, op.cit.*, pp. 13-14.
[105] Quelques chercheurs vietnamiens ont informé le chiffre de 2,5 ha.

estuaire, la mission française utilisait le système de forts pour assurer la police et la sécurité du commerce avant l'occupation plus tard sur le terrain de la concession. Les points remarqués dans l'article additionnel laissaient une capacité ouverte sur le remplacement de la douane de Ninh Hải par celle de Hanoi « *si, par la suite, on reconnaissait que la douane de Hanoi est inutile et que celle de Ninh Hải suffit, la douane de Hanoi pourrait être supprimée…* ».[106] Les deux traités ont commencé à entrer en vigueur au début de 1875.

Aussitôt après le traité de commerce, en août 1874, « Lại bộ Thị lang » Nguyễn Tăng Doãn (directeur de bureau de ministère de l'Intérieur) était envoyé à Hải Dương accompagnant la lettre du gouvernement de la Cochinchine française pour discuter avec le répresentant français sur la poursuite des pirates et choisir le terrain de construction pour les Français. En septembre, Nguyễn Tăng Doãn était arrivé à Hải Dương. Après avoir examiné l'état de la zone Ninh Hải - Cửa Cấm et les zones alentours, il a fait achever la carte topographique de cette province.[107]

À une époque précise, le dignitaire Nguyễn Văn Tường exposait la création du centre commercial Cửa Cấm - Ninh Hải, la construction des maisons au long du fleuve Cửa Cấm, et surtout le fait d'avoir permis aux habitants d'autres provinces de Hanoi, Nam Định de s'installer et de faire du commerce.[108] Naturellement, les positions de Nguyễn Văn Tường n'étaient pas nouvelles par rapport à celles de 1866, même si elles étaient données dans un contexte plus limité. La dynastie des Nguyễn avait changé d'avis sur le commerce extérieur parce qu'elle en était contrainte par les Français ; elle n'avait pas d'autre choix à l'exception du développement du port Cửa Cấm. Elle souhaitait que la troupe française chasse les pirates de la région côtière du Nord-Est, sempiternel problème existant depuis plusieurs décennies. Nguyễn Hữu Độ, mandarin chargé des relations extérieures à Hải Dương avait exposé ce problème à Tự Đức, fin 1874, à son retour à la capitale de Huế. Le commerce extérieur, a-t-il expliqué, auquel les Français s'intéressaient beaucoup dès leur arrivée ne progressait pas malgré un grand investissement. Les Français non seulement voulaient monter vers la haute région du Tonkin, mais encore chercher les riches gisements des produits minéraux.

Au milieu de janvier 1875, le ministre de la Marine et des Colonies, l'Amiral de Montaignac a envoyé un télégramme à l'Amiral Duperré pour le presser de déléguer les garnisons françaises aux provinces de l'Annam et du Tonkin et la fourniture de finances par le gouvernement de France après les ratifications du traité politique et du traité commercial passés avec la Cour de Huế. L'exécution du traité réclamait les missions imédiatement afin de bien contrôler les

[106] « Traité de commerce conclu entre la France et l'Annam le 31 Août 1874, article additionnel ». Dans Ministère des Affaires étrangères (1883). *Affaires du Tonkin…, op.cit.,* p. 24.
[107] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 8, p. 65.
[108] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 8, p. 67.

conflits de la France à l'Annam et au Tonkin. Dans ce contexte, le destin de Haiphong se rattacha avec Hanoi sur la base de l'activité commerciale et le calcul profitable des Français. Les logements avaient été construits pour les troupes. La France y a envoyé un consul, un agent inspecteur en plus du cadre, un secrétaire, deux lettrés et 100 hommes de troupes. Le consul français a reçu le traitement normal de 18.000 francs, la somme de 12.000 francs comme frais de représentation et un secrétaire européen à 5.000 francs et 2 lettrés (un Vietnamien et l'autre Chinois) auxquels on attribuerait la solde des interprètes auxiliaires du gouvernement, soit 4.500 francs. Enfin les dépenses occasionnées par la présence de 100 hommes de troupe dans chacune de ces localités devraient, au point de vue des vivres, des hôpitaux et du casernement, entrer dans les prévisions résultant de l'application des traités.[109]

Par ailleurs, Le duc Decazes, ministre des Affaires étrangères, envoyait un télégramme au Comte de Rochechouart, chargée d'Affaires de France en Chine le 27 février 1875, afin de signaler les succès de la France au Tonkin. Les fonctionnaires civils français à la métropole ainsi que les officiers aux colonies montraient une attitude zélée pour les affaires du Tonkin, surtout pour le problème du fleuve Rouge. Le duc Decazes donnait son appui sans hésiter à l'accaparement français de la voie fluviale au Tonkin en vue du commerce et de la concurrence profitable avec les Chinois.[110]

Pour la Cochinchine, dans la réponse de l'Amiral Duperré à l'Amiral de Montaignac, quand il parlait de la situation au Tonkin, le nom « Haiphong » était utilisé pour la zone Cửa Cấm - Ninh Hải. Il a souligné que : « *en faisant savoir que l'ouverture des ports du Tonkin et la libre navigation dans le Song Koi jusqu'au frontières chinoises ne modifient en rien les restrictions que renferme le traité de Tientsin, et que nous avons acceptées, nous pourrions en même temps faire valoir les avantages de l'ouverture de nouveaux ports au commerce étranger et témoigner, dès à présent, l'espoir que le libre accès dans la province du Yunnan sera prochainement accordé. En émettant ce vœu, nous ne ferions que nous associer à des démarches déjà faites par le gouvernement Britanique, qui poursuit le projet d'établir une route commerciale entre Birmanie et les provinces occidentales du Céleste Empire.* »[111] Et selon l'ambition des Français au Tonkin, en mars 1875, le consul français à Hải Dương a demandé à chercher le gisement au Đông Triều (Quảng Yên).

---

[109] Voir les détails dans « Lettre de l'Amiral de Montaignac, Ministre de la Marine et des Colonies, à l'Amiral Duperré, Gouverneur de la Cochinchine française (Paris, le 15 janvier 1875) ». Dans Ministère des Affaires étrangères (1883). *Affaires du Tonkin…*, *op.cit.*, pp. 25-27.

[110] « Lettre du Duc Decazes, Ministre des Affaire étrangères, au Comte de Rochechouart, Chargé de France en Chine (Versailles, le 27 février 1875) ». Dans Ministère des Affaires étrangères (1883). *Affaires du Tonkin…*, *op.cit.*, pp. 30-31.

[111] « Lettre de l'Amiral Victor Auguste Duperré, Gouverneur de la Cochinchine française, à l'Amiral de Montaignac, Ministre de la Marine et des Colonies (Saigon, le 27 février 1875) ». Dans Ministère des Affaires étrangères (1883). *Affaires du Tonkin…*, *op.cit.*, pp. 32-33.

En résumé, à partir de 1866, le gouvernement de l'Empire contrôlait souvent le commerce de riz pour les Chinois.[112] Dès le traité du commerce de 1874 les obstacles dans ce domaine étaient dégelés par l'ouverture des ports pour étrangers mais la Cour de Huế fermait encore la route d'exportation du riz. En mai 1876, en raison de la situation des contrebandiers, suite à la demande du gouverneur de la province de Hải Dương, Phạm Phú Thứ, Tự Đức a accepté la création du marché de riz au village de An Biên (district de An Dương) et à Đồ Sơn (district de Đông Triều). À l'exception d'une quantité de moins d'un « phương » (environ 30 litres) qui était gratuite, le tarif de cinq pour cent était ulitisé selon le traité du commerce. Des taxes pour les produits locaux étaient baissées de moitié dans les six provinces où il y avait plusieurs marchands annamites. Au milieu de l'année 1878, Phạm Phú Thứ continuait à demander que les marchands puissent exporter du riz pendant 1 mois, mais le roi refusait parce que le prix du riz en ce temps-là était assez élevé. Ce fait provoquait les débats à la Cour de Huế jusqu'à l'automne 1879, les dignitaires inculpèrent Phạm Phú Thứ d'avoir fermé les yeux sur l'exportation du riz des marchands chinois, cependant, grâce à la mansuétude de Tự Đức, le gouverneur de la province de Hải Dương échappa à une punition.

La demande d'exportation de riz des Français au travers de Phạm Phú Thứ était encore une fois refusée au début 1880, en raison d'une famine grave dans cette province. À cette époque, la fabrication industrielle et l'exploitation des mines de charbonnages ne faisaient que commencer. Au Tonkin, le riz était le produit principal avec lequel les marchands chinois et européens pouvaient faire du profit. Même la transaction de riz entre les provinces n'était jamais libre sans l'acceptation du roi et du gouvernement de la province. En fait, les marchands de riz français exportaient ce produit plusieurs fois en dépit des réglementations de la dynastie des Nguyễn, qui alors a interdit aux habitants de vendre et de transporter du riz pour les Français.[113]

L'ouverture limitée du port n'avait pas encore permis le développement de Haiphong, mais il attirait de plus en plus les marchands étrangers, malgré les obstacles du pouvoir central de Huế. Les effets se manisfestaient par le grand nombre de navires de commerce au détriment du port de Trà Lý pendant les années 1880-1883. Cette ouverture du port de Haiphong constituait un signal positif par la ratification du traité du commerce avec l'Espagne à la fin de 1879, comportant 12 articles, conformément aux stipulations de l'article 11 du traité du 15 mars avec la France. Les marchands et les industriels espagnols avaient toutes les

[112] Julia Martínez (2007). « Chinese Rice Trade and Shipping from the North Vietnamese Port of Hải Phòng », *art.cit.*

[113] Voir *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 8, q. LXVIII, q. LXIX. En novembre 1882, par exemple, les habitants de la province de Quảng Yên arrivaient au marché de An Dương pour acheter du riz avec l'accord du gouvernement de cette province. Mais Tự Đức refusait la demande de construction des barques pour transporter du riz de Haiphong à l'estuaire de Thuận An en févier 1883.

autorisations principales commerciales comme les Français, sauf les privilèges de la concession et une troupe de 100 hommes maximum.

2. La concession en marécage : la construction et l'engagement des Français

Quelques mois après le traité, le capitaine Dupommier (du Génie de Cochinchine) a été envoyé à Haiphong pour chercher les matières premières nécessaires aux travaux coloniaux. Un an plus tard, en janvier 1875, le lieutenant-colonel Varaigne, directeur de Service du Génie français de Cochinchine y arrivait pour améliorer la mission d'installation et de consolidation de la position française. Ils ont examiné le territoire de la concession française sur une superficie de 2,5 ha au terme du traité.[114] Les Français investirent une somme de 50.000 francs pour construire les bureaux temporaires du consulat et de la douane ainsi que les infrastructures pour un port commercial et militaire. En échange, ils s'engageaient sur les deux points ci-après : « *paix, amitié et alliance perpétuelles entre la France et le Royaume d'Annam* » et « *promet aide et assistance et s'engage à lui donner sur sa demande, et gratuitement, l'appui nécessaire pour maintenir dans ses États l'ordre et la tranquillité, pour le défendre contre toute attaque, et pour détruire la piraterie qui désole une partie des côtes du Royaume.* »[115] Ils se montraient sages et conciliants afin d'atteindre leur but : dégager la voie du fleuve Rouge, de la mer jusqu'à la frontière avec le Yunnan, vers le marché de la Chine méridionale.

La présence française a créé le nouvel aspect extérieur de Cửa Cấm - Ninh Hải par la construction des infrastructures pour le développement économique. Les travaux publics, d'abord, étaient réalisés sur la base de conditions géographiques particulières des sites marécageux au bord de mer. Du point de vue français, à cette époque, cet estuaire était le premier que les Européens rencontraient sur la terre tonkinoise. « *C'était par là que pénétraient toutes les marchandises d'Europe, de Chine, etc., et c'était aussi par là que tout voyageur doit passer, pour se rendre ensuite à l'intérieur du Tonkin.* »[116] Les petits fortins de terre et le marché, peut-être grand pour la population locale, ainsi que les chaumières situées à l'embouchure de la rivière Tam Bạc se situaient au milieu d'un quartier misérable. En vue générale, à la fin de 1874, Haiphong était un point de ralliement de peuplement au carrefour de la rivière Tam Bạc et du fleuve Cửa Cấm. Ce lieu était entouré de quelques villages du district de An Dương, avec au centre les deux villages de An Biên et Gia Viên.[117]

---

[114] Lã Trọng Long (2008). « Cảng Hải Phòng với sự ra đời của thành phố ». In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn*. Hải Phòng, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản.

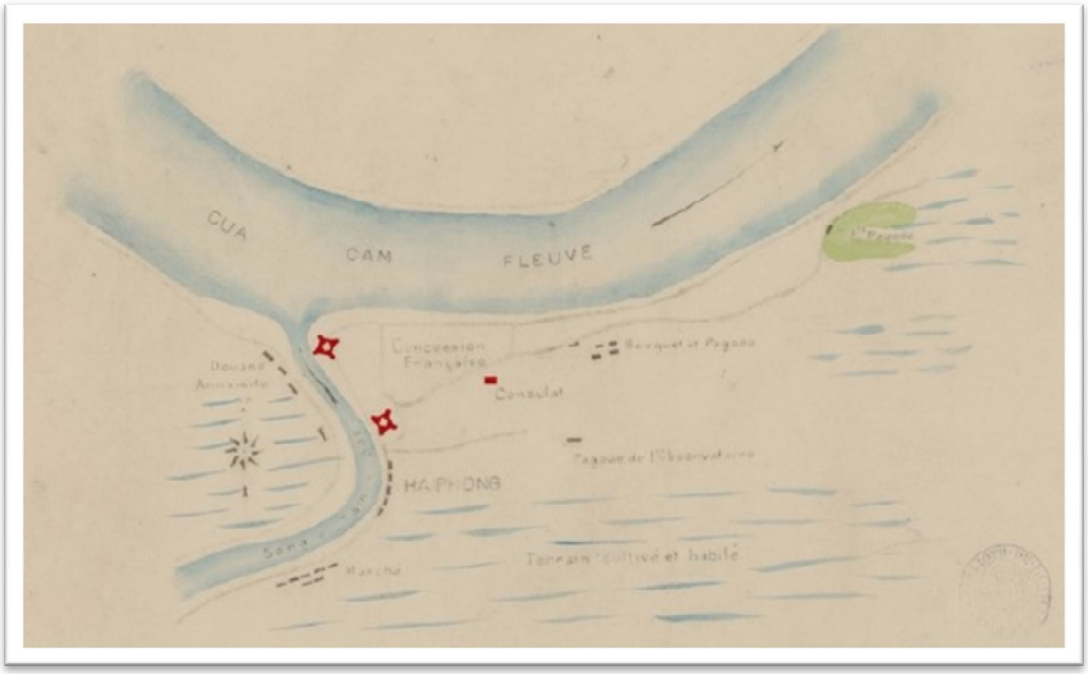
[115] Ministère des Affaires étrangères (1883). *Affaires du Tonkin…*, *op.cit.*, p. 1.

[116] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900*. Exposition universelle de Paris. Paris, Société française d'Éditions d'Art, p. 284

[117] *Một số tư liệu lịch sử Hải Phòng*. Hải Phòng, Sở Giáo dục phát hành, 1986, pp. 3-10 ; Ban chấp hành Đảng bộ thành phố Hải Phòng (1991). *Lịch sử Đảng bộ cảng Hải Phòng*, *op.cit.*, p. 28.

En avril 1875, Dupommier revenait à Haiphong avec une caisse de piastres et un interprète vietnamien pour la question de transformation du Camp des Lettrés en concession française. Au contact avec le gouverneur de Hải Dương, Trần Đình Túc lui a présenté un entrepreneur local pour les travaux de l'expédition. « *Lors des travaux, le commandant de la compagnie d'infanterie de la marine refuse de détacher quelques hommes pour assurer la garde des chantiers ; les sapeurs est alors obligés d'embaucher des miliciens locaux armés de lances. Peu après, une épidémie de choléra entraîne le décès du chef de la garnison française. La Capitaine Dupommier, le plus ancien dans le grade le plus élevé, lui succède dans son commandement.* »[118]

Carte 1. *Carte de la ville de Haiphong en 1874*



[Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-27963]

La fondation de la concession française donnait vraiment le point de départ du processus de fixation française par les grands travaux coloniaux qui servaient les missions militaires et économiques de la France en Extrême-Orient. Le capitaine Espitallier présent au Tonkin a pris la succession de Dupommier. À ses yeux, il ne voyait pas de traces du port commercial, il disait que ce n'était qu'une « *misérable bourgade sans commerce ne communiquant avec Hanoi que tous les mois et avec Saigon tous les deux mois* ».[119] Il recruta 150 maçons locaux armés « *d'une petite truelle triangulaire* » pour construire les bâtiments. Il comprenait bien que les difficultés provenaient de la nature vaseuse des terrains situés dans la zone

[118] Maurice Rives (2008). « Le Génie Militaire en Indochine (1858-1945) ». *Bulletin de L'A.N.A.I,* 1er janvier, N0 12 (publié par L'Association Nationale des Anciens et Amis de l'Indochine et du Souvenir Indochinois), p. 4.
[119] Maurice Rives (2008). « Le Génie Militaire en Indochine (1858-1945) », *art.cit.*

marécageuse. Ces travaux étaient achevés le 11 août 1875, avec un constat : « *il n'existait point d'entrepreneurs dans un tel pays et tout devait être fait en régie directe* »[120].

Après avoir signé le traité du 13 mars 1874, les colons français ont commencé à construire leurs bâtiments dans la concession à Haiphong, comportant une maison pour le consulat, deux casernes pour le corps expéditionnaire, l'hôpital, des hangars. Les marchands chinois et vietnamiens y ont sédentarisé par la construction de maisons et par le mouillage à côté de la concession ou au bord de la rivière Tam Bạc. Ils ont aussi loué des comptoirs, des magasins pour développer le commerce avec les commerçants européens. Sur la rive droite de la rivière Tam Bạc, l'aspect urbanistique a été donc bâti de plus en plus en fixe, avec l'apparition de plusieurs magasins, des maisons et l'augmentation continue des habitants.[121]

Le renforcement des fondations des nouveaux bâtiments devenait une exigence incontournable. Les populations locales, elles, ne construisaient que des chaumières en fonction de leur condition de vie pauvre. Cependant, pour les Français, il s'agissait de trouver les solutions techniques ainsi que les matières premières afin de renforcer solidement les bâtiments à cet endroit, dans un terrain très boueux (région marécageuse avec des eaux stagnantes). C'était là le problème essentiel qui posait beaucoup de difficultés et de complications aux autorisés, aux ingénieurs de génie civil et aux bâtisseurs. Les constructeurs exploitaient également quelques méthodes traditionnelles des paysans du delta.

À la première période de l'urbanisation, les services publics n'étaient abrités en général que dans des chaumières, les autorités ne s'étaient donc pas occupées des fondations de ces bâtiments. Mais depuis 1874, sur le terrain de la concession, les Français ont fait construire le bâtiment du consulat, deux casernes pour le corps expéditionnaire, l'hôpital, des hangars. À côté de chaque bâtiment, apparaissait une mare pleine d'eaux stagnantes parce que les pionniers bâtisseurs avaient creusé la terre pour en renforcer les fondations.[122] Depuis 1875, les ingénieurs européens ont dû examiner des catégories de pierre à Haiphong et à Quảng Yên pour en choisir les plus appropriées. Cependant, dans de telles conditions, ils ont encore utilisé des planches en bambou et du sable pour le renforcement des fondations lors de la construction des grands monuments. À titre d'exemple, le bâtiment du consulat, le premier grand monument à Haiphong s'est affaissé de 0,4 m et il avait déjà glissé d'environ 1 m pendant les années 1877-1878, trois ans après sa construction.[123] Ces difficultés ont constitué des expériences réelles pour eux.

---

[120] Claude Manceau (1886). « Les constructions militaires au Tonkin et en Cochinchine ». *Le Génie civil* [Revue générale des industries françaises et étrangères], t. IX, N^0 4, 22 mai, p. 53.
[121] Vũ Thị Thơm (1987). « Sông Tam Bạc ». *NCLSHP*, N^0 2, p. 59.
[122] Phạm Bá Chi (1987). « Những bài học lịch sử về xây dựng nền móng thời kỳ đầu đô thị hóa Hải Phòng vẫn còn nóng bỏng ». *NCLSHP*, N^0 3, p. 21.
[123] Lã Trọng Long (2008). « Cảng Hải Phòng với sự ra đời của thành phố », *art.cit*.

La concession française a été élargie en 1877 sur une superficie de 12 ha avec les rivières d'alentour. Elle était semblable à un radeau à embouchure sous la marée montante, puisqu'il y avait plusieurs marécages. Le chiffre des investissements atteignait la somme de 700.000 francs, soit le montant que les Français avaient déboursé pour outiller la concession sur une superficie 18 ha à Hanoi. En 1878, Jean Renard, ingénieur d'hydrologie française, est arrivé à Haiphong où il a rencontré des difficultés qu'il craignait : premièrement le creusement de mares pour élever les fondations, deuxièmement la surélévation de la digue autour de la concession pour la protéger et pour contrer les « voleurs » ou « bandes de malfaiteurs ». Grâce à ces grands efforts, les autorités françaises ont enfin fondé des bases pour permettre le processus d'urbanisation une ville portuaire (en bord de mer). Cette ville était vraiment devenue l'accès reliant le Tonkin au monde entier.

En 1883, Haiphong occupait une plus grande étendue qu'auparavant, mais on continuait à faire face au grave problème des marécages. Le consulat, le bâtiment le plus lourd à ce moment-là, s'est affaissé de 0,5 m. Les dépenses pour les fondations de ce bâtiment de deux étages étteingnaient la moitié du coût total d'investissement. Les conditions étaient vraiment difficiles pour permettre la construction d'une ville coloniale en Extrême-Orient. Il fallut renforcer le sol par l'enfoncement de piquets en bois : à titre d'exemple, 6.000 piquets de 6 m de longueur et 80.000 m de grands bambous ont été utilisés dans les travaux de la *Banque de l'Indochine*, soit 116 km de longueur, avant la construction d'une fondation en béton armé ; ou encore, les fours verticaux de la cimenterie furent établis sur une multitude des bambous enfouis sous la boue ; le four vertical de la verrerie a coûté de 80.000 piastres, et le coût de ses fondations était de 83.000 piastres, à cette époque.[124]

Le démarrage de ces grands travaux publics semblait rencontrer beaucoup de difficultés insurmontables. Mais les actives impulsions de Dupommier et Espitallier permettaient d'installer des constructions sur un terrain en plein milieu des rizières, avec l'utilisation de la main-d'œuvre locale, parmi laquelle il y avait des femmes. Environ 14 bâtiments étaient installés dans la concession française, dont la plupart servaient à un usage commercial. Évidemment, les constructions du port s'étaient effectuées rapidement parce que ce territoire *« n'était qu'un amas de quelques canias ou cases en paillottes, groupées au confluent du Cửa Cấm et du Sông Tam Bạc. Malgré la barre qui en défend l'accès aux navires de fort tonnage, le Cửa Cấm semblait la meilleure voie pour pénétrer dans le Delta* »[125]. Cette concession ressemblait aux quartiers isolés des villages des Vietnamiens.

[124] Phạm Bá Chi (1987). « Những bài học lịch sử về xây dựng nền móng thời kỳ đầu đô thị hóa Hải Phòng vẫn còn nóng bỏng », *NCLSHP*, *art.cit*.
[125] Claude Manceau (1886). « Les constructions militaires au Tonkin et en Cochinchine », *art.cit.*, pp. 53-55.

Dupommier et Espitallier se montrèrent satisfaits dans l'utilisation des ressources locales, en particulier avec la main-d'œuvre, les matériaux et des techniques de maçonneries vietnamiens. Ainsi, dans des conditions inconfortables, 20 maisons s'élevèrent en moins de dix huit mois. D'ailleurs, « *Les ressources n'étaient pas grandes auprès d'un village aussi peu important : on y construisait généralement en bambous, torchis, nattes et paillotes ; quelques fours à chaux d'un mètre cube environ, quelques briqueteries, suffisaient largement aux besoins de la contrée, à l'édification et à l'entretien des pagodes disséminées dans les environs. Les bois durs descendaient lentement du haut fleuve et il n'en existait aucun approvisionnement. Quant à la pierre, les montagnes de marbre de la province de Quảng Yên ne sont pas éloignées ; mais les Annamites ignoraient absolument l'emploi du moellon ou de la pierre de taille dans la maçonnerie ; on ne désespéra cependant pas de les dresser à ce genre de travail.* » [126]

Les prix des matériaux et les salaires des ouvriers à Haiphong à cette époque-là étaient assez raisonnables. Selon quelques statistiques des années 1886, on ne dépassait pas les prévisions au début. Le salaire des ouvriers représentait toujours une faible part, en comparaison corrélative avec les autres dépenses. En revanche, le salaire des contremaîtres vietnamiens en général, était 5 à 7 fois plus élevé que celui des manœuvres et maçons. En comparaison, le niveau du salaire des ouvriers de construction était plus élevé que celui des métayers, selon la description d'Yves Henry dans le livre « *Économie Agricole de l'Indochine* »[127].

Tableau 5. *Les prix des matériaux et les salaires des ouvriers à Haiphong* (en francs)

Les matériaux et les ouvriers	**Prix**
Salaire Manœuvres (par jour)	0,50 – 0,60
Salaire Maçons (par jour)	0,70 – 1,00
Salaire Contremaîtres annamites (amenés de Saigon) (par jour)	3,50 – 5,50
Chaux grasse (les 100 kg)	4.75
Pouzzolane (les 100 kg)	3,60
Sable (le mètre cube)	2,25
Moellons (le mètre cube)	2,50
Briques ordinaires (le mille)	15,00
Briques moulurées (le mille)	18,00
Briques creuses (le mille)	20,00
Carreaux 20 x 20 (le mille)	30,00
Sapin en grume, la pièce de 5 m, 25 à 30 centimètres de diamètre	3,00

[Source : Claude Manceau. « Les constructions militaires au Tonkin et en Cochinchine », *art.cit.*, p. 55.]

[126] Claude Manceau (1886). « Les constructions militaires au Tonkin et en Cochinchine », *art.cit.*
[127] Yves Henry (1932). *Économie Agricole de l'Indochine*, *op.cit.*, pp. 30-33.

Toutefois, on peut se poser la question suivante : est-ce que l'installation de la concession française et du port de Haiphong s'effectuait à la hâte pour les besoins de l'expédition ?[128] En réalité, les Français avaient fixé leur localisation à Haiphong pour plusieurs raisons différentes. Sur la base du traité, ils réalisaient les engagements de maintien de la sécurité dans cet estuaire ainsi que sur la mer pour lutter contre les pirates. Mais ils n'avaient pas encore circonscrit ce problème, exception faite de leur succès en mars 1880, par l'arrestation du bateau de pirate de Trương Bá Phước, Chu Nghĩa Hợp (plus de dix personnes chinoises) sur la mer de Hải Dương[129]. Pour cette raison, en mars 1883, le Résident général de l'Annam et du Tonkin a dû demander au roi d'envoyer environ 200 soldats de la province de Hải Dương pour repousser les pirates[130]. Cependant, les Français ne cachaient pas leur ambition d'accaparer complètement cet endroit afin de servir l'expansion coloniale et le développement commercial, bien que cela soit à l'opposé de leurs promesses dans le traité de 1874. En ce qui concerne la navigation et l'économie, ils considéraient ce port vers une activité commerciale, parallèlement à la progression de la conquête française au Tonkin depuis le début des années 1880 et à la pacification des révoltes pendant les deux décennies suivantes. En réalité, les transactions commerciales de la France à Haiphong augmentaient sans cesse pendant les années 1874-1883.[131] Ninh Hải - Haiphong était devenu la porte d'entrée du marché potentiel, sous l'influence de la France, dans la perspective de la communication avec la Chine méridionale.

Figure 2. *La rivière Tam Bạc en 1883*



[Source : M. Rollet de L'Isle (1886). *Au Tonkin et dans les mers de Chine - souvenirs et croquis (1883-1885).* Paris, Plon-Nourrit et Cie, p. 17.]

[128] E. de Fages (1890). « Les ports du Tonkin ». *Le Génie civil*, t. XVI, N^0 13, 25 janvier 1890, p. 289.
[129] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 8, p. 409.
[130] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 8, p. 604.
[131] Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions et modalités…, thèse.cit.*, pp. 78-88, 121-130.

Dans la description des Français, quelques constructions existaient à Haiphong malgré leur simplicité ; devant l'embouchure de nombreux petits arroyos vaseux dans le Cửa Cấm, à la gauche d'un vieux « fort annamite » en ruine, dont l'entrée était reliée à la berge par une petite digue où le mandanrin de la douane pouvait contrôler les jonques les droits de circulation et où se trouvaient les vieux canons du fort destinés à intimider les récalcitrants. L'apparition de quelques maisons européennes et de la résidence informe la présence des Français avec les pavillons français déployés au milieu des petites cases en chaume des Vietnamiens. D'autre part, quelques autres bâtiments militaires ou de commerce étaient construits sur la rade du fleuve Cửa Cấm.[132]

3. Henri Rivière : l'achèvement de l'itinéraire de la conquête

La concession et l'ouverture des ports de la Cour de Huế ne purent jamais retenir l'expansion française au Tonkin pendant les années 1882-1884. Le plus gros obstacle dans la voie fluviale de Haiphong jusqu'à la frontière de Yunnan était la force des « Pavillons Noir » (ou Drapeaux Noirs) sous la direction de Liu Yongfu (Lưu Vĩnh Phúc).[133] L'urgence de s'emparer de cette voie était devenue l'objectif principal dans la stratégie de conquête de l'Amiral-Gouverneur de la Cochinchine, Charles Marie Le Myre de Vilers et de l'Amiral Jauréguiberry, ministre de la Marine de la France. Le capitaine de vaisseau Henri Rivière était choisi pour réaliser ce programme en tant que chef de Division, Commandant la station navale de Cochinchine à Hanoi.[134] La protestation faible de la Cour amenait son échec au Tonkin et à l'Annam pendant les années 1882-1885. Le *Traité Harmand* (Préliminaire de paix entre la France et l'Annam ou traité de protectorat de l'Annam et du Tonkin, signé à Huế en août 1883) et le *Traité Patenôtre* (Traité conclu à Huế en juin 1884 pour consacrer le protectorat de la France sur le royaume d'Annam) avaient établi le Protectorat français au Đại Nam, dont le port de Haiphong était la « *tête de pont de la pénétration française* ».[135] Il s'agissait de la porte d'entrée habituelle du corps expéditionnaire, puisqu'il avait le droit d'exploiter pendant dix ans le fleuve Rouge ainsi que la région côtière du Nord-Est au Tonkin. Dans sa lettre à M. Le Myre de Vilers, Gouverneur de la Cochinchine française à Saigon, Henri Rivière a décrit l'attaque à Haiphong, avec la coopération de Kergaradec, Commandant de Vilers et

[132] Rollet de l'Isle (1886). *Au Tonkin et dans les mers de Chine : souvenirs et croquis (1883-1885).* Paris, Plon-Nourrit et Cie, pp. 14, 15, 16, 18, 19.

[133] Voir « Les correspondances Paris - Saigon - Hanoi - Pékin de janvier à octobre 1882 », In Ministère des Affaires étrangères (1883). *Affaires du Tonkin…, op.cit.*, pp. 201-327, dont « la lettre de l'Amiral Jauréguiberry, Ministre de la Marine, à M. Le Myre de Vilers, Gouverneur de la Cochinchine (Saigon, 4 mars, 1882) », p. 206 : « … *En prescrivant à cet officier supérieur de n'avoir recours à la force que dans le cas de nécessité absolue, vous avez exactement suivi les intentions de mon Département et j'ai tout lieu d'espérer que M. Rivière saura faire face à la situation délicate que nous crée au Tonkin la présence de nombreuses bandes armées qui occupent ce pays sous divers pavillons.* »

[134] Charles Fourniau (1983*). Les contacts franco-vietnamiens en Annam et au Tonkin de 1885 à 1896…, thèse.cit.*, t.1.

[135] Expression de Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions et modalités…, thèse.cit.*, p. 8

Dupommier : « *Nous sommes arrivés à Haiphong le samedi 1er avril à 5 heures du matin. M. le Délégué du service administratif a pu réunir quatre petits navires à vapeur, et le soir à 7 heures toutes les troupes partaient pour Hanoi…* »[136]

En août 1883, le commissaire de la France au Tonkin faisait pression sur les mandarins de la province de Hải Dương, en les astreignant à livrer les dossiers de cadastre et la liste des contribuables à Haiphong. Cependant, ces mandarins : Vũ Túc (le mandarin chargé des finances (Bố chính), né à Nam Định), Lê Điền (le gouverneur de province (Tổng đốc)) et Nguyễn Văn Phong (le remplissant les fonctions de gouverneur (Tuần phủ)) refusaient obstinément. En octobre de la même année, ce commissaire faisait poursuivre Nguyễn Văn Phong, Hoàng Vỹ (mandarin remplissant les fonctions de gouverneur de Quảng Yên), Vũ Ích Khiêm (chargé de la justice de Hưng Yên) et Nguyễn Văn Thận (remplissant les fonctions de gouverneur de Hưng Yên, né à Quảng Bình) à Gia Định (Cochinchine), soupçonné par les Français d'être en relation avec les révoltes à Sơn Tây.[137] Les Français avaient recueilli des témoignages selon lesquels Nguyễn Văn Thận faisait transporter de la poudre à fusil et des vivres à Sơn Tây. Il fut condamné et décapité. Cela démontrait que les Français cherchaient par tous les moyens à rejeter le pouvoir des mandarins vietnamiens au Tonkin afin d'obtenir le contrôle, tout d'abord, des provinces du delta. Ils ne faisaient aucune exception, applicant l'arrestation et la peine de mort aux mandarins provinciaux.

L'accaparement de pouvoir des Français au Tonkin se réalisait de plus en plus manifestement, surtout après les deux traités Harmand et Patenôtre. En février 1885, ils faisaient détruire une partie de construction au sud-est de la citadelle de Hải Dương, environ 5 ou 6 toises (*trượng*), pour reconstruire les murs en briques et les casernes. Ils utilisaient deux bateaux, ainsi que 5 à 6.000 soldats et 300 chevaux afin de contrôler le chef-lieu de cette province et les fortins à Haiphong. Ils demandaient aussi aux mandarins vietnamiens de recruter environ 6.000 jeunes hommes pour réparer leur bureau (l'ancien bureau mandarin vietnamien) à Ninh Hải et les routes liées à la zone côtière. Il semblait que ces activités ne provoquaient aucun refus de la Cour de Huế qui a même accepté de fournir 800 ligatures d'argent (quan) et 100 « phương » de riz (environ 30 litres) chaque jour pour ces travaux.[138]

La construction à la concession française commençait dans une nouvelle époque de vie économique, sous l'influence du développement libre des Européens et Chinois. Ch. Grall nous précisait qu'à côté du quartier de la concession, une rue chinoise apparaissait le long de

[136] « La lettre du Capitaine de vaisseau Rivière, chef de division, commandant la station navale de Cochinchine à Hanoi, à M. Le Myre de Vilers, Gouverneur de la Cochinchine française à Saigon (Hanoi, le 10-18 avril 1875) ». In Ministère des Affaires étrangères (1883). *Affaires du Tonkin…, op.cit.,* p. 218.
[137] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 8, p. 608.
[138] *Đại Nam thực lục chính biên, op.cit.*, vol. 9, pp. 126-127.

la rive droite de la rivière Tam Bạc, et sur la rive opposée, une agglomération des artisans et ouvriers locaux. À l'extrémité de cette rue, avaien été édifiés de grands magasins par une compagnie chinoise. Mais plus tard, cet emplacement fut occupé par les services et les ateliers de la Marine par les magasins généraux du corps d'occupation.[139]

C. LA VILLE PORTUAIRE DE HAIPHONG : NOUVEAU FACTEUR DE L'URBANISATION ET DE L'ADMINISTRATION

1. Raoul Bonnal et le canal de ceinture (en 1885)

> « *Hanoi est une ville ancienne que l'Européen a transformée, mais qu'il n'a pas bâtie de toutes pièces ; la ville de Haiphong est au contraire une ville nouvelle, sortie des mares et des marécages qui entouraient la concession française.* »[140]

Né en 1847 à Toulouse, Raoul Bonnal est arrivé en Conchinchine au début 1876 en tant qu'administrateur des affaires indigènes. Après son travail à Sơn Tây, en 1885, Raoul Bonnal fut nommé Résident de la ville de Haiphong, où il était arrivé en juillet 1883, la première fois. Il sentait que c'était un « *poste plus important et surtout plus intéressant* »[141] et il s'y rendait en compagnie de sa famille.

À Haiphong, Bonnal a constaté que le consulat était occupé par le commandant militaire de la ville, remplissant les fonctions consulaires, bien que ce local fût réservé officiellement pour le Résident. Il s'apercevait que cet endroit n'avait guère changé depuis dix-huit mois, notamment le mode de construction des maisons des Européens, exceptionnellement les grands bâtiments dans la concession : le consul français, la garnison d'infanterie. Bonnal faisait observer que : « *À l'heure actuelle, comme dix huit mois auparavant, ce qui manquait le plus dans ce qu'on appelait la ville de Haiphong, c'était des maisons, et même un terrain sec sur lequel on pût en bâtir.* »[142] Il a bien compris les problèmes de cette ville avec les trois points essentiels, surtout les questions sainitaires et les conditions pour réaliser les travaux publics. D'ailleur, ce qui rendait la vie difficile pour les Français, c'était, à son avis, la situation misérable et incontrôlable en dehors de la concession française, dans les villages vietnamiens. Malgré tout cela, en effet, Haiphong attirait toujours les Français et ils croyaient

---

[139] Ch. Grall (1908). *Hygiène de l'Indochine*. Paris, J. – B. Baillière et fils, p. 115.
[140] Ch. Grall (1908). *Hygiène de l'Indochine, op.cit.*
[141] Raoul Bonnal (1923-1925). *Au Tonkin…, op.cit.*, pp. 30-31.
[142] Raoul Bonnal (1923-1925). *Au Tonkin…, op.cit.* « *À côté de là, il y avait quelques maisons en briques des Chinois sur les deux rives de la rovière Tam Bạc, surtout sur la rive gauche dans le quartier de Hạ Lý. Il semblait que Haiphong manquait d'initiative pour le changement et le développement, pour dépasser le cercle de la concession et du port fluvial inconfortable. En outre, les Européens n'avaient pas l'autorisation de construire dans les villages à l'extérieur car le consulat français n'avait aucune autorité en dehors des limites de la concession française. De leur côté, les mandarins provinciaux de Hải Dương se désintéressaient d'un nouveau centre de population qui était dirigé par des Français.* »

en ses perspectives. Alors, Bonnal exprimait : « *Quant à moi, Résident, il me semblait que mon devoir était d'améliorer ce qui existait déjà, sans me préoccuper des décisions futures relatives au déplacement du port et je ne tardai pas à constater que mes efforts seraient approuvés et soutenus par tous les Français de Haiphong.* »[143] Cela incitait fortement à mettre en place les meilleures conditions de confort et d'hygiène pour les Européens. Il avait pour ambition d'amélioration de ce territoire en installant de nouvelles conditions de vie pour les Français qui travaillaient à Haiphong et pour construire la ville future. Évidemment, il a compris les difficultés auxquelles il devrait faire face.

Tout d'abord, il a effectué une enquête discrète sur la propriété foncière dans le territoire voisin de la concession, qui lui permettait d'éxaminer deux moyens pour mettre en place son idée. Enfin, il a décidé de « … *creuser, du Cửa Cấm à la rivière Tam Bạc, un canal d'une longueur, d'une largeur et d'une profondeur telle que les déblais fournis fussent suffisants pour créer une plate-forme qui serait comprise entre les deux cours d'eau et le canal lui-même […] le niveau moyen de la plaine, au-dessous du sommet des digues, ne dépassait pas 1,5 m. En fixant à 70 ha l'étendue de la plate-forme à créer, le canal devrait donc avoir : 2.800 m de longueur, 70 m de largeur au plafond, 50 m au niveau de l'eau et 7 m de profondeur, donnant ainsi 1.1760.000 cubes de remblai.* »[144] Ce canal constituait une ceinture d'eau très solide pour protéger la ville d'un état incontrôlable. Il pouvait partager la circonstance des bateaux commerciaux sur la rivière Tam Bạc.[145] À partir de ce moment-là, ces travaux non seulement amélioraient la base de terre solide qui permettrait aux ingénieurs de bâtir les grands bâtiments, mais aussi ils jouaient un rôle primordial pour améliorer les conditions sanitaires de la ville de Haiphong.

R. Bonnal a effectué les trois étapes nécessaires pour atteindre son but. Dans un premier temps, toutes les transactions de terrain étaient interdites dans la limite de ces travaux dès le moment où il présentait son projet. Puis, il a bien profité du régime de la corvée pour les agriculteurs vietnamiens au Tonkin et des milliers habitants locaux furent occupés dans les travaux de la ville. Ensuite, il a réussi à convaincre des mandarins provinciaux à Hải Dương à fournir une partie de la nourriture pour les travailleurs. Le résultat le plus significatif de R. Bonnal a été de construire de nouvelles conditions d'habitation pour les Européens à Haiphong ainsi que d'installer les infrastructures pour la création la ville et le développement de ce port qui bénéficiait d'une position géographique favorable. Dans son écrit autobiographique, on peut lire : « *Le nom de Bonnal est celui d'un des premiers administrateurs civils au Tonkin : il désignait, hier encore, le canal qui entoure la partie*

[143] Raoul Bonnal (1923-1925). *Au Tonkin…, op.cit.*, p. 32.
[144] Raoul Bonnal (1923-1925). *Au Tonkin…, op.cit.*, p. 33.
[145] E. L. « Le Canal de Ceinture ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 26 octobre 1895.

centrale de Haiphong et qui, après avoir puissamment contribué à l'édification de la ville, vient d'être comblé. »[146]

Le canal de ceinture, appelé ensuite « canal de Bonnal », amenait des nouvelles perspectives pour les Français à Haiphong. Les observations d'Emond Courtois sur le développement de Haiphong exprimèrent indirectement les changements positifs des travaux de Bonnal : « *C'est aujourd'hui le grand port du Tonkin et une véritable ville qui en une seule année (1886) avait pris un tel développement que je ne la connaissais plus un an après ma première visite.* »[147] En fait, les travaux de Bonnal ont commencé à changer la ville de Haiphong en établissant partout des rues larges et propres. La ville était certainement la plus propre et la plus agréable que toutes celles au Tonkin. Elle offrait, par sa situation, par sa population et par ses constructions, beaucoup plus d'avantages et de facilités d'installation que toute autre ville. Les travaux de Bonnal ont permis de remblayer toutes les mares, tracer les rues principales et assainir les quartiers chinois et vietnamiens. Défense a été faite de réparer les maisons en torchis et ordre a été donné de se conformer pour les nouvelles constructions à certaines conditions de solidité et d'alignement. « *Des avenues spacieuses ont été ouvertes dans les quartiers indigènes où il n'y avait que d'étroits passages, un quai est en train de se faire le long du sông Tam Bạc, et une vaste chaussée de 15 à 18 m de large suivra le canal devant réunir le Cửa Cấm avec la rivière Tam Bạc.* »[148]

En 1886, Rollet de l'Isle a décrit le développement de la concession française à Haiphong où se trouvaient plusieurs nouveaux bâtiments modernes à peu près la limite nord de la ville. Sur les rives de la la rivière Tam Bạc, les Français avaient bâti : *« … la maison du représentant de la Compagnie des Messageries maritimes, grande bâtisse blanche à véranda et à deux étages, qui a, jusqu'à présent, résisté aux typhons les plus violents ; l'arsenal ou plutôt l'assemblage de cases et de madriers qui en porte le nom. Les ateliers ont été tant bien que mal installés dans une ancienne pagode ; l'ingénieur s'est construit une petite case, et, grâce à deux grosses digues qui se dressent sur la berge et aux ancres qui garnissent le terrain, l'établissement a fini par prendre une certaine tournure […] L'arsenal et la maison des Messageries sont sur la rive gauche ; sur la rive droite, on trouve le sémaphore, la maison des douanes françaises, simple bicoque en ruine ; le fort, annamite autrefois, devenu caserne de l'infanterie de marine, grand carré entouré d'un fossé, d'un mur en terre et d'une palissade, à l'intérieur duquel d'élèvent quelques cases en bambous et en torchis ; plus loin, sur cette même rive, s'élèvent plusieurs maisons de commerçants chinois, bâties en briques,*

[146] Raoul Bonnal (1923-1925). *Au Tonkin…, op.cit.*, p. 287.
[147] Edmond Courtois (1891). *Le Tonkin français contemporain*. Paris-Limoges, Henri Charles-Lavauzelle, p. 81.
[148] Voir le rapport d'Alcide Bleton envoie pour le Ministre de la Marine et des Colonies dans *Journal officiel de la République française*, 6 septembre 1885, pp. 4947-4950.

couvertes en tuiles vernisées, présentant enfin un certain sapeur de confortable au milieu des déplorables « canias » qui les entourent. »[149]

Alors qu'au Cửa Cấm, *« … on rencontre sur la rive droite les magasins chinois : c'est le dépôt des approvisionnements du corps expéditionnaire que l'on a installé dans d'anciennes maisons chinoises… Quelques maisons européennes, construites par des Annamites, abritent les principaux services, les fonctionnaires et leurs familles. Quelques hôtels et beaucoup de marchands de vermout. À part un ou deux grands bazars où l'on trouve les choses le plus variées et qui, par cela même, rendent ici d'énormes services, tous les établissements commerciaux français sont débits de liqueur…* »[150]

Bien que l'intérieur de Haiphong soit peu intéressant, à l'époque, si les Français voulaient y construire une ville européenne, mais, en fait, les Français construisaient petit à petit un centre commercial et industriel à territoire où ils suggéraient la perspective d'un grand port au Tonkin.

2. Municipalisation : la machine centrale (dès 1886)

Il faut rappeler que les deux traités Harmand et Patenôtre imposaient de dures clauses à la Cour de Huế par le protectorat français, qui couvrait les trois pays en Indochine. Les Français se sont emparés du pouvoir à Haiphong par l'installation d'une ville maritime sous la gestion des fonctionnaires français, les contrôles des douanes du port ouvert et la jouissance d'une entière liberté des citoyens ou sujets français, *etc*. À partir de 1883, la formation de l'appareil administratif sous le régime du résident mettait fin à l'ancien régime de consulat temporaire à Haiphong. La fonction du résident permettait de surveiller les responsables locaux et pouvait les substituer dans les cas urgent. En outre, il avait un rôle d'intermédiaire obligatoire entre les services civils français, les militaires, (poste, télégraphe, trésorerie, douane, service des travaux publics, écoles, etc) et avec les mandarins vietnamiens de sa province.

Le pouvoir de résident français, à l'époque, avait encore des limitations. Alors, dans le développement économique, l'investissement français a augmenté pour renforcer les influences à Haiphong. La *Chambre de commerce de Haiphong*, qui comptait de 14 membres, a été créée, puis la *Chambre de commerce du Tonkin*, a été fondée à Haiphong sous la direction du résident français, son directeur et cinq membres (4 français et un étranger).

Paul Bert, Résident général de l'Annam-Tonkin, avait un grand rôle dans l'établissement de l'appareil administratif au Tonkin en appliquant la méthode assimilationniste. « *Pour lui,*

[149] Voir le rapport d'Alcide Bleton envoie pour le Ministre de la Marine et des Colonies, *Journal officiel de la République française*, 6 septembre 1885, *op.cit.*
[150] *Journal officiel de la République française*, 6 septembre 1885, *op.cit*.

l'idéal consistait à mener progressivement les populations tonkinoises, par la diffusion de la langue et de mœurs françaises, à sympathiser avec elles et ainsi à s'accoutumer peu à peu à l'idée d'une administration directe. »[151] Dans ce contexte historique, Hanoi et Haiphong continuaient à se mettre en place dans « l'administration directe » en qualité des concessions françaises et des centres commerciaux. Quant à la dynastie des Nguyễn, elle accepta le protectorat français au Tonkin, c'est-à-dire qu'elle remit son indépendance dans les mains des Français. Dès ce moment-là et jusqu'en 1903, après les onze documents administratifs et diplomatiques, rappelés ci-après, les Français achèvent l'organisation administrative et la municipalisation à Haiphong qui était une vraie ville coloniale en Indochine française.[152]

1. Arrêté du 3 juin 1886 du Résident général de l'Annam et du Tonkin sur la fondation de la *Chambre de commerce Haiphong* et celle de Hanoi ;[153]
2. Arrêté du 11 septembre 1887 du Résident général de l'Annam et du Tonkin sur la séparation de la province de Hải Dương en deux régions administratives indépendantes dont une région était sous la direction du Maire de Haiphong ;[154]
3. Arrêté n° 97 du Gouverneur général de l'Indochine du 19 juillet 1888 sur l'institution de commissions municipalités des villes de Hanoi et Haiphong ;[155]
4. Décret présidentiel du Président de la France du 8 septembre 1888 sur l'organisation judiciaire au Tonkin dont la fondation de Tribunal de première instance à Haiphong ;[156]
5. Ordonnance royale du 1er octobre 1888 du roi Đồng Khánh, dit 26 août 1888 au calendrier lunaire en troisième année de Đồng Khánh sur les concessions françaises de Hanoi, Haiphong et Tourane (Đà Nẵng) ;[157]

---

[151] Cao Huy Thuần (1969). *Les missionnaires et la politique…, thèse.cit.*, p. 318.

[152] Sur la municipalisation, quelques chercheurs vietnamiens ont pensé que dès la présence française jusqu'à l'amélioration de la machine administrative de la ville de Haiphong, on pouvait diviser l'histoire de la municipalisation en trois étapes.

(1) *Étape de Consulat temporaire* à Haiphong a été commencée par la présence administrative française selon le Traité de 1874 ;

(2) *Étape de Résident de la province* a commencé en 1883 dès le Traité « Harmand » qui a mis fin au régime de consulat temporaire et a élevé de la fonction de responsable à Haiphong à la dignité de Résident, après l'établissement de l'administration provinciale ;

(3) *Étape de Maire et de Commission Municipale*. En effet, la Commission Municipale de la ville de Haiphong était établie par le décret au 19 juillet 1888. Après cela, au 1er janvier 1888, le Roi Đồng Khánh a édicté une ordonnance royale pour ériger en concession française le territoire de la ville de Haiphong et le céder en toute propriété au Gouvernement français, renonçant à tous ses droits sur ce territoire.

[153] Dương Kinh Quốc (1999). *Việt Nam – Những sự kiện lịch sử (1858-1918)*. Hà Nội, nxb. Giáo dục, p. 168.

[154] Voir dossier ANV1 RST 140 ; Dương Thị The, Phạm Thị Thoa (1981). *Tên làng xã Việt Nam đầu thế kỷ XIX thuộc các tỉnh Nghệ Tĩnh trở ra (các tổng trấn xã danh bị lãm)*. Hà Nội, nxb. Khoa học Xã hội, pp. 33-36 ; Hội đồng Lịch sử thành phố Hải Phòng. *Địa chí Hải Phòng*, t.1, *op.cit.*, pp. 141-142 : cette province d'alors était formée par 5 districts, soit 50 cantons et soit 301 villages, communes et corporations dont le chef-lieu, ville de Haiphong, était trop petit. L'histoire de création des villages suit exactement le processus de défrichement au travers de plusieurs siècles et de la migration incessante.

[155] Voir les informations dans les dossiers ANV1 RST 5755 ; ANV1 MHN 03

[156] *Bulletin officiel l'Indochine française, 1889*, pp. 62, 641.

6. Arrêté du 20 janvier 1889 du Résident supérieur du Tonkin sur la fixation des limites de la ville de Haiphong ;[158]
7. Arrêté du 16 février 1889 du Gouverneur général de l'Indochine sur la fonction de la *Chambre de commerce Hanoi* et celle de Haiphong ;[159]
8. Arrêté du 20 avril 1893 et arrêté du 27 mai 1893, modification du premier article de l'Arrêté au 20 avril 1893 sur l'organisation des quartiers administratifs à Haiphong concernant la fiscalité du terrain ;[160]
9. Arrêté du 31 janvier 1898 du Gouverneur général de l'Indochine sur la séparation de la ville et de la province de Haiphong dès le 1 février 1898 ;[161]
10. Arrêté du 4 décembre 1901 du Gouverneur général de l'Indochine sur la fondation de la zone suburbaine de la ville de Haiphong ;[162]
11. Message officiel n° 84 du 21 avril 1903 du Résident supérieur du Tonkin envoyé au Maire de Hanoi et au Maire de Haiphong sur le changement de « Résident-Maire de Haiphong » en « Maire de Haiphong » dès le 1903.[163]

À partir du 23 février 1886, par les ratifications à Huế, la dynastie des Nguyễn reconnut et accepta le protectorat de la France. « *La France représentera l'Annam dans toutes ses relations extérieures. Les Annamites à l'étranger seront placés sous la protection de la France* ».[164] Les clauses de commerce et de douane posaient les bases d'établissement de l'organe commercial et douanier français jusqu'en 1884 dans la fonction d'un organe pour protéger les intérêts commerciaux et industriels de leur circonscription.

Les prédécesseurs des commissions municipales de Hanoi et de Haiphong étaient fondés par l'idée première de Jules Silvestre, directeur des affaires civiles et politiques au Tonkin. Néanmoins, en raison de l'organisation des opérations de conquête au Tonkin, jusqu'au 08 janvier 1886, le généralissime (commandant en chef) de l'armée française au Tonkin, le

---

[157] Citation dans ANV1 RST 78647
[158] Citation dans ANV1 RST 994
[159] *Bulletin officiel l'Indochine française, 1889*, N°2, pp. 209-213.
[160] Citation dans ANV1 RST 1011
[161] Citation dans ANV1 RST 1034 ; Paul Doumer (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901)*. Hanoi, F.-H. Schneider, p. 400 : « *C'est pour obéir à des considérations de cette nature que les récents événements venaient de justifier, que l'Administration de la province de Haiphong a été détachée de celle de la ville par arrêté du 31 janvier 1898. La nouvelle circonscription dont le chef-lieu est à Phủ Liễn, non loin de la Montagne de l'Eléphant, a été placée sous le même régime que les autres provinces et dotée, dès sa création, de tous les services nécessaires au fonctionnement de l'administration française et indigène. La séparation de la ville et de la province de Haiphong a eu pour résultat d'accroître l'action administrative dans les districts de l'intérieur, et de rendre plus riche et plus prospère cette région, à la suite des travaux de digues, de canalisation et de routes qui y ont été exécutés* ».
[162] Citation dans ANV1 RST 1043
[163] Citation dans ANV1 MHN 16
[164]« Traité conclu à Huế le 6 juin 1884 ». Marcel Dubois, Auguste Terrier (1901). *Les colonies françaises : un siècle d'expension coloniale* [Exposition universelle de 1900]. Paris, Augustin Challame, pp. 873-875.

Général Henri Roussel de Courcy, a signé un arrêt pour l'établissement à Hanoi et Haiphong d'une commission municipale provisoire chargée de faire des recherches et de rédiger un projet de loi sur l'organisation et sur l'action de la commission municipale définitive.[165]

Aux deux séances de la Municipalité de Haiphong, du 14 janvier et du 01 février 1886, les commissions municipales provisoires ont soumis au Résident général de l'Annam et du Tonkin un projet de loi sur l'organisation, les droits et les fonctions de la commission municipale définitive. Ce projet a été accepté par l'arrêté « numéro 2 » du 1er mai 1886 du Gouverneur général de l'Indochine, Paul Bert. Après quoi, la commission municipale définitive pouvait statuer sur plusieurs domaines concernant la gestion de la ville, notamment des rues, la sécurité et tout ce qui concerne la situation sanitaire de la ville. Après le vote de ses membres, ces avis seraient soumis au Résident supérieur du Tonkin, mais ils n'étaient que de valeur consultative, non décisionnaire. C'est pourquoi elle se nommait au début « commission consultative ».

En mai 1886, le Gouverneur général Paul Bert établit la commission consultative municipale de Haiphong. Cependant, l'organisation du gouvernement, selon la constitution de la France, était réalisée après des élections de la population. La structure administrative était composée du conseil municipal et de la commission municipale. Le conseil municipal selon les règles du régime français en Indochine était élu par la population, sous la direction du Résident, nommé par le Gouverneur général après la présentation du Résident supérieur du Tonkin. La commission municipale fonctionnait sous la direction du Maire. Les deux adjoints au Maire étaient présentés par le conseil municipal et nommés par le Résident supérieur du Tonkin. Tous les processus de fondation de ces deux organisations étaient reconnus par les décrets du Gouverneur général de l'Indochine.

Le 11 septembre 1887, l'arrêté du Paul Louis Georges Bihourd, Résident général de l'Annam et du Tonkin, divisait en deux circonscriptions administratives la province de Hải Dương et fondait la province de Haiphong. Celle-ci comportait les districts de An Dương, An Lão, Nghi Dương et des villages de Tả Quan, Lôi Dương, Lâm Động et Bính Động (détachés du district de Thủy Đường).[166] À partir de ce moment-là, Haiphong apparaît officiellement en tant que province, détachée de Hải Dương et en corrélation avec Hanoi. En effet, la commission municipale de la ville de Haiphong était établie par le décret du 19 juillet 1888. Ensuite, le

[165] Đào Thị Diến (2008). « Một vài ý kiến xung quanh việc xác định ngày thành lập thành phố Hải Phòng ». In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm …, op.cit.* ; Đinh Xuân Lâm (2008). « Thành phố Hải Phòng được thành lập năm nào? ». In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm …, op.cit*. Voir Serge Dubreil (1998). *Jules Silvestre, un soldat en Indochine, 1862-1913 ou la diffusion de l'idée coloniale*. Toulouse, thèse doctorat en histoire, université Toulouse 2.

[166] *Moniteur du Protectorat de l'Annam et du Tonkin*, septembre 1887, pp. 334-335.

1er octobre 1888, Đồng Khánh édictait une ordonnance royale « *pour ériger en concession française le territoire de la ville de Haiphong et le céder en toute propriété au gouvernement français, renonçant à tous ses droits sur ce territoire.* »[167]

Carte 2. *Carte de la ville de Haiphong en 1887*



[Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-27964]

Le système administratif français à Haiphong à partir de l'année 1888 remplaçait le régime provisoire par la nouvelle structure. À partir de l'année 1888, cette ville avait un Maire, des adjoints au Maire et une commission municipale : 1) le Maire français était à la tête de la ville. Il était proposé par le Résident supérieur du Tonkin, nommé par le Gouverneur général de l'Indochine et touchait sa solde par le budget de la ville. Les droits et les fonctions du Maire étaient semblables à celui de gouverneur de province, à savoir qu'il promulguait les arrêtés municipaux, prenait les décisions concernant sa ville et présidait les séances de la commission municipale. Deux adjoints assistaient le Maire, un Français et un Vietnamien ; 2) La commission municipale comptait des membres élus et avait trois fonctions : a) la délibération, le vote et la décision des questions de la ville ; toutefois, ces décisions n'étaient

[167] Voir *Haiphong illustré*. Le Courrier d'Haiphong supplément 1886-1895, *op.cit.*, p. 1 ; *Moniteur du Protectorat de l'Annam et du Tonkin*, octobre 1888, pp. 604-605.

réalisées qu'après ratification du Résident supérieur du Tonkin ou l'homologation du Gouverneur général de l'Indochine sur la base des questions importantes ; b) la présentation de son opinion sur les questions que son autorité supérieure posait ; c) la présentation de demandes relatives à l'intérêt de la ville (sauf les questions politiques ou les questions de compétences du gouvernement d'un pays).[168]

Ainsi, du 17 août 1875 au 19 juillet 1888, la nouvelle organisation administrative française était constituée complètement, surtout après la conquête française en 1884, pour le développement de la ville. Cette organisation administrative fonctionnait par l'observation de la constitution de la France.[169] Bien que le Gouverneur général de l'Indochine ait signé le décret de formation de la « ville de Haiphong » et qu'elle ait été acceptée par une ordonnance royale de Đồng Khánh, le chef-lieu de province de la « province de Haiphong » était encore placé dans cette ville. Cela montrait que cette ville était ainsi encore une partie de la province. Le 31 août 1898, le Gouverneur général de l'Indochine promulguait l'arrêté visant à séparer la ville de la province et à établir une division administrative indépendante. Ainsi, le nom de « province de Haiphong » exista pendant environ 25 ans (de 1887 à 1902) tandis que la ville de Haiphong exista du 19 juillet 1888 au 31 août 1898. Cette ville devint une division administrative indépendante sans d'être tributaire de cette province dès le 30 août 1898.[170]

Les premiers travaux étaient effectués dans le programme de développement d'un port commercial sous les noms « *magasins généraux* » et « *magasins centraux* » et le système de matériel fixe et roulant pour un grand port au Tonkin. Le 6 août 1886, la *Société Ulysse Pila & Cie*, représentée par Ulysse Pila, a signé un contrat avec Boulanger, sous-intendant militaire, directeur des services administratifs de la division d'occupation de l'Annam et du Tonkin, agissant au nom et pour le compte du Protectorat de l'Annam et du Tonkin, autorisé par le Général commandant la Division et par le Résident général de l'Annam et du Tonkin, pour construire des magasins centraux du service des subsistances et des magasins de transit de l'administration militaire à Haiphong pour approvisionner le corps expéditionnaire français. Deux semaines après, le 18 août 1886, il a établi un contrat de construction des magasins généraux avec le gouvernement du Protectorat de l'Annam et du Tonkin, représenté par le Résident général de l'Annam et du Tonkin Paul Bert, pour entreposer toutes les marchandises d'exportation et d'importation.[171]

---

[168] Bùi Xuân Đính (2008). « Vài ý kiến xác định thời điểm thành lập thành phố Hải Phòng ». In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm …*, *op.cit.* ; Dương Kinh Quốc (1999). *Việt Nam – Những sự kiện lịch sử (1858-1918)*, *op.cit.*, p. 108.
[169] Lã Trọng Long (2008). « Cảng Hải Phòng với sự ra đời của thành phố », *art.cit*.
[170] Nguyễn Văn Nhật, Nguyễn Đức Nhuệ (2008). « Một vài suy nghĩ về việc xác định ngày thành lập thành phố Hải Phòng ». In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm …, op.cit.*
[171] Voir ANOM GGI 9915 les magasins généraux de Haiphong (1886-jan. 1889)

* *

*

Pour les Français, Ninh Hải - Cửa Cấm était vraiment la porte d'entrée du Tonkin. C'est pourquoi, aussitôt après la conquête, ils ont commencé à construire d'une ville portuaire en tant que port principal pour les marchandises au Tonkin et au Yunnan. Haiphong a attiré de plus en plus un grand nombre de commerçants européens qui ont développé fortement le commerce avec l'extérieur de ce pays.

Chapitre 2 : L'industrialisation en Indochine du conflit au test : le cas de Haiphong

Dans ce chapitre, nous voulons montrer que la mise en port a été nécessaire non seulement pour le commerce au Tonkin, mais encore elle a construit les infrastructures pour l'installation des entreprises françaises à Haiphong. La question de l'industrialisation à Haiphong en particulier avait été posée lors de l'apparition quelques ateliers et manufactures pour répondre aux besoins des Français pendant le développement du port commercial.

A. LA STRATÉGIE DU SYSTÈME DE PORT MARITIME

1. Du petit port au bord de fleuve Cửa Cấm

Avant l'année 1875, les équipements au port de Ninh Hải étaient très simples. Durant la Cour de Huế, les descriptions sur ce territoire concernaient seulement le grand marché et le trafic avec les marchands chinois. Ninh Hải n'était, en réalité, qu'un port fluvial spontané, qui ne disposait pas d'infrastructures. En effet, la dynastie des Nguyễn limitait toujours l'arrivée des marchands étrangers et contrôlait étroitement les cours d'eau ainsi que l'arrivée par la mer afin de lutter contre le fléau des pirates. Mais, au point de vue géographique et bien qu'il ne soit pas très profond, Ninh Hải disposait de plusieurs avantages pour la communication entre les navires de commerce avec l'arrière-pays comme Hanoi et les provinces du delta.

La présence française y a introduit les nouvelles conditions permettant le développement de ce port, pour en faire un grand port commercial, avec les constructions nécessaires. Les Français ont choisi ce territoire, car non seulement il représentait la porte d'entrée pour la pénétration du corps expéditionnaire, mais encore c'était le nœud pour la circulation matitime.[172] Quelques Français ont indiqué que ce port a été ouvert officiellement en 1875 au commerce européen. Cependant les Vietnamiens disent qu'il a commencé à fonctionner en 1876, année de la construction du port de Haiphong. Les grands travaux n'étaient pas encore entrepris et il était encore de petite taille lors de la conquête française au Tonkin.[173]

Néanmoins, lorsque les officiers français ont fait construire les bâtiments dans la concession, ils ne sont concentrés d'abord sur les bâtiments pour l'armée et le consulat afin d'avoir une

[172] Voir les travaux : Charles Fourniau (1983*). Les contacts franco-vietnamiens…, thèse.cit. ;* Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions et modalités…, thèse.cit. ;* Delphine Boissarie *(*2015). *La maison Denis-Frères…, thèse.cit.*

[173] Ban chấp hành Đảng bộ thành phố Hải Phòng (1991). *Lịch sử Đảng bộ Hải Phòng*, tập 1 (1925-1955). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, p. 31.

position solide. « *Quand on construit en pays conquis, il semble que l'on doive faire des bâtiments solides pour bien attester que l'installation est définitive, et leur donner un certain cachet d'élégance, pour montrer aux indigènes que les envahisseurs ne sont point des barbares et frapper les imaginations par l'appareil de la puissance et de la richesse.* »[174] Mais, afin de transporter les matériaux de Quảng Yên, les briques, des bambous verticaux par les habitants locaux ou les matériaux de l'étranger, ils établissaient les premiers appontements fixés par les techniques des Européens et les outillages des Vietnamiens.

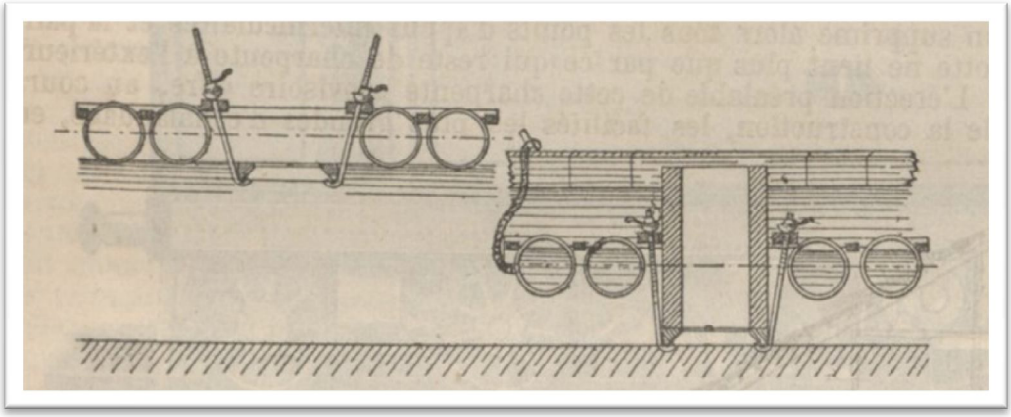
Selon Claude Manceau, dès le début, il avait fallu construire sur le fleuve un appontement pour l'accostage des jonques chargées de matériaux. « *À la hâte, on avait bâti des pieux de sapin (par des moyens très primitifs), mais l'appontement fut détruit au bout de six mois par les tarets. On résolut de le remplacer par un ouvrage plus durable et d'y employer un certain nombre de colonnes en fonte qu'on avait sous la main. Il ne s'agissait plus que de fonder les massifs inférieurs et c'est à quoi l'on s'appliqua par le procédé suivant. Un rouet carré, en bois, 1,2 m de côté, était suspendu par des crochets de fer à un double radeau de tonneaux. Une murette en briques fut montée sur ce rouet, émergeant de l'eau et s'élevant peu à peu, tandis qu'on faisait descendre le rouet en desserrant les écrous supérieurs des barres à crochet. À bout de course, on obtenait la descente, d'abord par le propre poids du caisson en maçonnerie qui faisait enfoncer le radeau de tonneaux, puis en remplissant peu à peu ceux-ci d'eau par un petit tube d'adduction. Les ouvriers se tenaient alors sur un radeau auxiliaire en bambous. Enfin, on achevait de couler le caisson à marée basse ; le rouet mordant dans la glaise formait un joint étanche : il était alors facile d'épuiser et de foncer comme un puits ordinaire jusqu'à 3 m de profondeur suffisante.* »[175] Et en comparaison avec l'ancienne méthode, les techniciens français appréciaient ce procédé, selon la description que Claude Manceau nous a présentée ci-dessus.

À côté de l'élévation des bâtiments dans la concession, quelques petits équipements apparaissaient sur l'îlot de Hòn Dấu pour les navires la nuit venant de Saigon ou de Hongkong.[176] Cela marquait le processus de la modernisation du système de port maritime de Ninh Hải - Haiphong et montrait clairement que les Français avaient de vraies ambitions dans cet estuaire. C'était un petit phare sur l'îlot de Hòn Dấu, distance du port de Ninh Hải - Haiphong d'environ 30 km.[177] D'après les précisions de Claude Manceau, « *À l'entrée de l'estuaire, ils entouraient le terrain concédé d'une digue destinée à l'abriter contre le flux ; à l'intérieur du quadrilatère ainsi délimité, il fallut remblayer sur 2 à 3 m de haut, un rectangle*

[174] Claude Manceau. « Les constructions militaires au Tonkin et en Cochinchine ». *Le Génie civil*, 22 mai 1886, *art.cit.*, p. 55.
[175] Claude Manceau (1886). « Les constructions militaires au Tonkin et en Cochinchine », *art.cit.*
[176] Un Marin « Le phare de Hòn Dấu : double emploi ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 18 juillet 1896.
[177] De nos jours, cet endroit s'appelle « l'îlot du phare », ce phare a été modernisé en 1995.

de 300 m de long et de 80 m de large, qui devait servir à l'assiette des bâtiments. La terre nécessaire à ce remblai fut prise le long et à l'intérieur des digues, de manière à ménager autour de la concession un fossé minimum de 40 m de large. Ce travail fut distribué à la tâche aux ouvriers locaux accourus dans l'espoir d'un gain, et qui, presque nus, coupaient la glaise à la bêche et la portaient sur l'épaule. »[178]

Figure 3. *Constructions des fondations d'un appontement*



[Source : Claude Manceau. « Les constructions militaires au Tonkin et en Cochinchine », *Le Génie civil*, t. IX, N^0 4, 22 mai 1886, p. 55.]

Depuis août 1884, la *Chambre de commerce de Lyon* et la *Chambre de commerce et d'industrie de Marseille* ont étudié la situation du Tonkin pour la fondation d'établissements français.[179] Le rapport de Paul Brunat pour la *Chambre de commerce de Lyon* en février 1885[180] parlait de la présence de la voie commerciale de Haiphong se reliant avec le port de Saigon et les ports européens. Paul Brunat indiquait que Haiphong était à l'époque le seul port directement accessible de la mer pour les navires d'un certain tonnage et communiquant directement avec l'intérieur du pays par le système fluvial du Tonkin. En effet, les diverses embouchures du fleuve Rouge et du fleuve Thái Bình pouvaient à la rigueur donner accès à des navires d'un faible tirant d'eau lorsque la mer était calme, mais ces embouchures n'étaient pas suffisamment abritées. Par ailleurs, elles étaient de plus d'un accès difficile pour l'établissement d'un port proprement dit.

La construction des infrastructures de port ne soulevait aucune opposition de la dynastie des Nguyễn ni des mandarins provinciaux. Pourtant, de l'aspect extérieur, ce port ne dépassait pas

[178] Claude Manceau (1886). « Les constructions militaires au Tonkin et en Cochinchine », *art.cit.*, p. 53.
[179] Voir la lettre de Chambre de commerce de Lyon à Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, le 29.04.1885, ACCIM MQ 54/39 Commerce international – Vietnam, *op.cit.* ; le rapport le 09.08.1884, ACCIM MQ 428/01 Commerce international – relation avec la France d'Outre-Mer, rapport avec l'ancien Empire colonial – Indochine (1865-1922), *op.cit.*
[180] Paul Brunat (1885). *Exploitation commerciale du Tonkin* (Rapport à la Chambre de commerce de Lyon, séance du 18 janvier 1885). Lyon, Pitrat Ainé, p. 8.

le cadre d'un port fluvial parce qu'il lui manquait encore beaucoup d'éléments nécessaires. Depuis la description de 1888, la situation de l'estuaire n'avait guère changé. Trois ans plus tôt, Haiphong n'était encore qu'un marécage avec de simples dispositifs comme « *quelques misérables digues, quelques rares maisons en briques et des paillottes disséminées : une seule rue chinoise, étroite, tortueuse et défoncée […] de nombreux bourbiers et marqués par des poteaux au-dessus desquels des écritaux ci et là, indiquaient : « parc d'artillerie », « douane », etc.* »[181]

2. Au port maritime au Tonkin

> « *Les colonisateurs français ont fait l'investissement des fonds dans les domaines importants afin d'instaurer un endroit stratégique militaire et d'économie. Ils ont construit le port commercial et aussi le port militaire de Haiphong qui était un des plus grands ports en Indochine.* »[182]

Paul Bert est arrivé en Indochine en 1886 où il fut nommé Résident général de l'Annam et du Tonkin. Son projet a permis de démarrer la construction du port et de la ville de Haiphong afin d'instaurer une position importante au point de vue militaire et économique. Après les appontements de ciment de 1885 et jusqu'en 1887, il a fait établir un système de phare au fleuve Cửa Cấm, construire des docks, des entrepôts, des magasins, des dépôts et continuer le projet de construction du port.[183]

Les notes de M. A. Bouinaïs, capitaine d'infanterie de la Marine et membre de la commission de délimitation des frontières du Tonkin, et de M. A. Paulus, agrégé de l'université, professeur d'histoire et de géographie à l'école Turgot, faisaient les descriptions des constructions sur mer pendant l'année avant 1886.[184] Ils constataient qu'une partie des embouchures du delta avaient été balisées, un service de pilotes bien organisé s'exercait entre Cát Bà et Hòn Dấu et qu'un phare était projeté aux îles Norway [Long Châu],[185] un est placé sur l'île de Hòn Dấu. Néanmoins, le rapport de la *Chambre de commerce de Haiphong* informait que de nombreux travaux s'imposent encore pour améliorer le régime de bouches des fleuves. Dans la construction de phare des îles Norway, ce rapport a appelé pour tous les capitaines de steamers, fréquentant le port de Haiphong, sur la pointe de Đồ Sơn ou l'entrée dans la baie d'Halong.[186]

---

[181] E. Litre « Haiphong en Décembre 1888 », *op.cit.*, p. 108.
[182] Đoàn Trường Sơn (1987). « Quá trình phát triển từ "tự phát" đến "tự giác" của công nhân Hải Phòng ». In *Quá trình hình thành phát triển thành phố…*, *op.cit.*, p. 75.
[183] Nguyễn Thừa Hỷ, Trịnh Ngọc Viện (1986). « Vài nét về sự ra đời của thành phố Hải Phòng ». *NCLSHP*, N^0 3, p. 25.
[184] A. Bouinais, A. Paulus (1886). *La France en Indochine.* Paris, Challamel Ainé, p. 332.
[185] « Phare des iles Norway ». *Le Courrier d'Haiphong*, mercredi 4 juillet 1894.
[186] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la séance du 13 mars 1894*, p. 3.

L'apport d'investissement français à Haiphong a amené des effets positifs aux niveaux sociaux et économiques. Les spécialistes vietnamiens pensaient que le but des colonisateurs français en choisissant Ninh Hải était d'ouvrir un accès au Tonkin, afin de pouvoir par la suite monter jusqu'au Yunnan. Il était évident que les Français avaient investi des fonds, depuis longtemps, dans les travaux publics afin de transformer Haiphong de l'état de marécage à un grand port pour pouvoir le rendre tout de suite opérationnel à leurs visées dans les domaines militaire, politique et économique.[187]

En février 1887, à la *Société de Géographie de l'Indochine*, Jean Renaud a parlé de l'accès du port de Haiphong dont il a déjà accentué le dragage des barres aux embouchures du fleuve Nam Triệu et du fleuve Cửa Cấm. Un pont en bois traverse le canal, c'est le pont de Đồ Sơn. Selon des pointages effectués par le service du Protectorat, au mois de juin 1888, il passe sur ce pont une moyenne de 13.477 piétons les jours ordinaires, et 30.000 les jours de grand marché qui ont lieu six fois par mois. À ces chiffres, il faudrait ajouter les Vietnamiens qui, en grand nombre, traversent le canal en sampan, ce qui donne une idée de l'activité commerciale de Haiphong. En 1889, il a fait établir le système de signal au large pour les activités maritimes de nuit. En 1890, les appontements fixes de ciment armé ont été placés pour remplacer les appontements en bois.[188] Les travaux du balisage et de l'éclairage du Cửa Cấm ont été initiés en 1892 et ont prévu de s'achever en 1893.[189] D'ailleurs, des quais et des appontements ont été construits, par diverses entreprises privées, en bordure sur le Cửa Cấm, avec un quai sur la rive droite de la rivière Tam Bạc, le long du square Paul Bert, et un autre sur la rive gauche pour desservir le quartier chinois.[190]

Afin que les grands navires puissent embarquer au port Cửa Cấm, la *Chambre de commerce de Haiphong* et les ingénieurs maritimes en 1894 combinèrent deux projets de dragage autour des îles Cát Bà et l'amélioration de deux canaux reliant Lạch Huyện et Cửa Cấm pendant environ dix huit mois, et utilisant 4 dragues.[191] Ces travaux, d'un montant de 3.700.000 francs, étaient présentés par Jean Renaud. Un autre projet était exposé par le représentant de la *Chambre de commerce de Lyon*, en janvier 1888. Il prévoyait de creuser un chenal qui reliait Cửa Nam Triệu avec Cửa Cấm,[192] profond de 8 à 10 m à la marée plus basse pour une somme de 6.000.000 francs. Sous la direction de Charles Vézin, président de la *Chambre de commerce de Haiphong*, cet organe exposait le projet de développement du port de Haiphong.

---

[187] Đinh Xuân Lâm (1987). « Hải Phòng những năm đầu chiếm đóng và đầu tư của tư bản Pháp ». *NCLSHP*, N^0 3, p. 9.
[188] Chu Viết Luân et alii (2003). « Thành phố Hải Phòng qua các giai đoạn hình thành và phát triển ». In *Hải Phòng thế và lực mới trong thế kỷ XXI*. Hà Nội, nxb. Chính trị quốc gia, pp. 29-30.
[189] *Situation de l'Indochine française au commencement de 1894*. Hà Nội, F. - H. Schneider, p. 147.
[190] Toutes les sociétés et entrepreneurs chinois ont demandé l'autorité à installer des quais et des appontements sur la rivière Tam Bạc, les documents d'archives au ANV1 nous ont informé.
[191] Un ingénieur. « Haiphong : port en eau profonde ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 7 avril 1894.
[192] Voir « Le port d'Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 19 mai 1894.

Ces travaux seraient réalisés au début du XXe siècle. En outre, suivant le contrat qui était passé avec MM. Marty et d'Abbadie, une somme de 50.000 piastres était également prévue pour l'annuité à payer à l'ancienne *Société des Docks* pour les travaux de quais, appontements et autres à éxécuter au port de Haiphong.[193]

Figure 4. *Le fleuve Cửa Cấm en 1889*



[Source : Louis Henrique (1889). *Les colonies françaises : notices illustrées*, t.III : Colonies et Protectorats d'Indochine. Paris, Maison Quantin, p. 105.]

Jean-Louis de Lanessan croyait, lors de son mandat en Indochine, dans le développement du port Haiphong.[194] Il reconnaissait que cette ville réclamait depuis bien des années des travaux d'aménagement indispensables. En effet, elle avait besoin d'appontements, de quais, d'un phare à l'entrée du Cửa Cấm, sur les îles Norway [Long Châu], distance du port de Haiphong d'environ 50 km, alors qu'il était acheté depuis plusieurs années. La construction de ce phare et des appontements en ciment armé établis par la *Société des Docks* était achevée en 1895. Haiphong était vraiment « *le port principal* » ou « *le port d'aboutissement naturel des marchandises de tout le Tonkin et du nord de l'Annam* » ainsi que celui de « *transit naturel de toutes les marchandises allant de Hongkong vers Lào Cai, ou Longtchéon et inversement* ».[195] Grâce aux équipements modernes, la position importante du port de Haiphong se trouvait confirmée, au premier rang dans le système portuaire au Tonkin. « *Dans les conditions actuelles, le port de Haiphong est abordable en tous temps et à toutes les marées par les navires ne calant pas plus de 2,5 à 3 m ; ceux qui calent de 4 à 5 m peuvent y pénétrer tous les jours à marée haute ; ceux qui calent entre 5 et 6 m ne peuvent entrer qu'à certaines*

[193] *Situation de l'Indochine française au commencement de 1894, op.cit.*, p. 160 et les rapports de la Chambre de commerce de Haiphong en 1894.
[194] Voir « Haiphong : port de commerce et port de guerre ». *Le Courrier d'Haiphong*, jeudi 11 juin 1896.
[195] Jean-Louis de Lanessan (1895). *La colonisation française en Indochine*. Paris, Félix Alcan, p. 299.

marées. Ces entraves à la navigation sont occasionnées par les barres du Cửa Cấm qui se trouvent l'une au-delà de la presqu'île de Đồ Sơn, l'autre en deçà. Ce sont des barres molles, apportées par le Cửa Cấm et le Lạch Tray. »[196]

En 1896, on a fait construire le barrage immergé à l'embouchure de Hoàng Châu, fait draguer le port de Haiphong et dresser le phare sur l'île Hòn Dấu qui marquait l'entrée du Cửa Cấm. En outre, « *Une série de balises, de bouées d'amarre soigneusement entretenues et de feux permettent aux navires de remonter la rivière à toute heure de nuit. Un poste télégraphique installé à Hòn Dấu faisait connaître à Haiphong l'état de mer et signalait les navires en vue* ».[197] Enfin, un sémaphore installé permettait d'échanger des dépêches avec les navires en rade de Hòn Dấu, du lever au coucher du soleil.[198]

Les équipements des Français transformaient le port fluvial de Haiphong qui devenait ainsi un grand port au Tonkin aussi bien pour les produits européens que pour les marchandises vietnamiennes et chinoises à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle.[199] Dans la plupart des descriptions sur le Tonkin ou même sur l'Indochine, les Européens reconnaissaient le rôle important de ce port commercial. Le canal Đình Vũ était en cours d'exécution pour relier directement Haiphong au Cửa Nam Triệu. En 1900, les appontements flottants furent remplacés par des appontements fixes de 280 m de long. Pendant les années 1902-1907, les aménagements du port de Haiphong étaient minutieusement examinés afin de donner au commerce les facilités et qu'ils ne grèvent pas trop lourdement le budget. La commission d'étude de développement du port a proposé de compenser les dépenses de 7 millions de francs pour les nouveaux travaux de cette ville dans les limites des ressources budgetaires, avec l'acceptation de la Chambre de commerce, à travers la création d'un certain nombre de taxes portuaires. Parmi ces travaux, quelques uns étaient exécutés à partir d'un emprunt de 3.275.020 francs, remboursable en vingt ans, avec intérêt de 4%, avec l'assurance d'un revenu annuel de 167.400 francs, amortissement compris. Ils consistaient à prolonger vers l'amont de l'appontement actuel des docks sur une longueur de 150 m et à renforcer l'appontement actuel, construire une gare maritime et un bassin de radoub.[200]

Le rapport de la commission chargée d'étudier la question de la réorganisation des Services maritimes postaux entre la France et l'Extrême-Orient en 1908 a décrit en détail l'état de ce port de Haiphong. L'accès du port de Haiphong, en état actuel des choses, était parfaitement

[196] Jean-Louis de Lanessan (1895). *La colonisation française en Indochine, op.cit.*, pp. 299-230.
[197] Pierre Nicolas (1900). *Notices sur l'Indochine*. Indochine, Publiées à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1900, p. 198.
[198] Pierre Nicolas (1900). *Notices sur l'Indochine, op.cit*.
[199] Voir Civis. « L'outillage du Port d'Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, jeudi 19 janvier 1899. La Chambre de commerce de Haiphong a fait la construction d'une grue flottante de 25 tonnes par une somme 180.000 francs, réalisée par les ateliers de M. Porchet.
[200] Paul Beau (1908a). *Situation de l'Indochine française de 1902 à 1907*, t.1. Saigon, Marcellin Rey, p. 31.

possible aux navires du type « Tourane » et « Tonkin » qui ne dépassaient pas 145 m de la longueur et 7 m de tirant d'eau.[201]

3. Le petit port ou le grand port ?

Dès la construction du port commercial au début des années 1880, Haiphong était mis en comparaison avec les autres estuaires, Quảng Yên et Hòn Gai, parce qu'il comportait plusieurs inconvénients pour les grands navires de commerce. Pierre Gourou rappelait les termes du consul temporaire français à Haiphong, Louis Turc, en 1876, qui disait dans son discours : « *Haiphong est le meilleur et peut-être le seul véritable port de la côte.* »[202]

Paul Brunat a présenté un rapport détaillé sur la question du port de Haiphong en 1885, après les études pour au port commercial du Tonkin. Il notait plusieurs inconvénients pour la marine de guerre et les grands navires de commerce, surtout les difficiles pour la construction des quais et des docks sur un terrain d'alluvions de formation très récente. Les navires étaient souvent obligés d'attendre plusieurs jours en dehors de la barre, le moment favorable pour entrer. « *Le mouillage en dehors de la barre n'étant pas abrité, les navires étaient souvent obligés d'aller chercher un abri aux îles Norway* [Long Châu] *situées à 20 milles de là, ou mieux, dans la baie d'Halong qui était merveilleusement abritée et parfaitement sûre, mais qui, à cause des longs détours à faire, se trouve à plus de 30 milles de l'embouchure du Cửa Cấm et à plus de 40 milles de Haiphong. Pour les chaloupes, la baie d'Halong pouvait communiquer avec Haiphong par Quảng Yên.* »[203] Malgré la position de la clef du système fluvial du Tonkin, d'après lui, en effet, les Français devraient investir une somme considérable et pendant une longue durée afin d'obtenir les intérêts du commerce s'ils décidaient de créer un grand port commercial pour le Tonkin et Yunnan.[204]

En ce qui concerne l'aspect maritime, Jean Renaud avait la même opinion que P. Brunat quand il analysait les avantages et les inconvénients des trois ports au Tonkin, Haiphong, Quảng Yên et Hòn Gai.[205] Le plus grand obstacle pour le commerce à Haiphong était les difficultés dans l'embarquement pour les grands navires.[206] Et même avec les paquebots spéciaux, il fallait parfois attendre la montée de l'eau sur la barre, ou la pleine mer d'une

---

[201] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 290e séance du 8 août 1908*, pp. 456-457.
[202] Pierre Gourou (1931). *Le Tonkin.* Hà Nội, IDEO, pp. 324-329.
[203] Paul Brunat (1885). *Exploitation commerciale du Tonkin, op.cit.*, p. 8.
[204] Voir Paul Brunat (1885). *Exploitation commerciale du Tonkin, op.cit.*
[205] Voir J. Renaud. « Note sur un projet de Canal permettant l'accès des grands navires au Port d'Haiphong par M. Renaud, ingénieur hydrographe de la Marine ». Supplément au *Courrier d'Haiphong*, N^0 774, samedi 14 avril 1894.
[206] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 290e séance du 8 août 1908, op.cit.*, p. 458 : « *Monsieur le Ministre des Colonies dit également que la création du service sur le Tonkin serait singulièrement facilitée si le débarquement pouvait être opéré à Hòn Gai, une fois ce point relié à Haiphong par voie ferrée. Tel n'est pas notre avis : il n'existe à Hòn Gai que les travaux exécutés, pour son usage particulier, par la Société des Charbonnages du Tonkin et il n'y a à Hòn Gai ni port de commerce ni atterrisage.* »

marée plus forte, ou l'accalmie de la houle du large. L'entrée des bâtiments était toujours commandée par l'heure de la marée et par l'état de la mer au large. Alors, il pensait que Haiphong était incontestablement le plus mauvais des trois. C'est pourtant là qu'ils étaient établis.[207] Il a donné ses remarques générales : « *Nous avons donc d'une part deux ports Haiphong et Quảng Yên, où les navires d'un tirant d'eau de 5 à 6 m ne peuvent entrer qu'à certains jours et à certaines heures, et où jamais n'arriveront les navires qui calent plus de 6 m, et d'autre part Hòn Gai, et la rade d'Halong accessibles à tous les bâtiments de mer. C'est là le point capital, le fait qui domine tout.* »[208]

Paul Brunat a aussi présenté en détail dans son rapport deux solutions pour les les navires qui débordaient au port de Haiphong : l'une de creusage ou de dragage de la barre, l'autre concernant le petit canal relié la rivière de Quảng Yên à celle de Haiphong. Cette solution serait permettre les débarquements fréquents des navires de 20 à 22 pieds par les hautes marrées.[209] Cela signifie que le développement de ce port au bord du fleuve Cửa Cấm est rattaché aux ports à Quảng Yên ou à la baie d'Halong.[210] Il semble que P. Brunat posait les nouvelles conditions pour la mise en port. Néanmoins, les Français étaient toujours intéressés par la capacité du port Haiphong dans les relations avec les ports de la Chine, bien que ce port ne permette pas d'utiliser le matériel commercial économique en usage partout. Pour les communications du Tonkin avec l'Europe ou l'Amérique, Haiphong était impraticable.[211]

L'abandon du port de Haiphong et le choix un autre port, par exemple Hòn Gai ou Quảng Yên, restait vraiment une question insoluble. Les contradictions dans le choix du port profond ou de la capacité des relations avec l'intérieur du pays par chemin de fer ainsi que les intérêts privés des habitants à l'ancien port, méritaient d'être pris en considérations.[212] Si Quảng Yên était le plus avantageux dans les relations avec l'intérieur du pays, Hòn Gai était le port le plus profond au Tonkin, et Haiphong possédait alors des constructions françaises déjà créées, avec les intérêts des Européens, notamment l'esprit d'initiative des premiers commerçants. Albert Puyon de Pouvourville a noté le gros inconvénient du port de Haiphong lors d'une étude sur le Tonkin pendant les années 1887-1890 : « *il n'est pas accessible aux marées basses ; la barre*

---

[207] Jean Renaud (1887). *La question des ports du Tonkin (Haiphong, Quảng Yên, Hòn Gai)*. Extrait du Bulletin de la Société de Géographie. Paris, Société de Géographie, pp. 6-12, L'auteur analysait les obstacles à l'embouchure de Cửa Cấm.

[208] E. M. « Le Port d'Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, mercredi 18 avril 1894.

[209] Paul Brunat (1885). *Exploitation commerciale du Tonkin, op.cit.*, pp. 8-9 ; Par ailleurs, dans Jean Renaud (1887). *La question des ports du Tonkin, op.cit.*, p. 11, on parle de l'attente de navire l'Ilissus devant le port de Haiphong pour pouvoir entrer et pouvoir sortir.

[210] Voir J. Renaud. « Note sur un projet de Canal permettant l'accès des grands navires au Port d'Haiphong par M. Renaud, ingénieur hydrographe de la Marine ». Supplément au *Courrier d'Haiphong*, N^0 774, samedi 14 avril 1894.

[211] Jean Renaud (1887). *La question des ports du Tonkin, op.cit.*, p. 12.

[212] « Haiphong peut-il rester le port du Tonkin ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 29 janvier 1921.

du Cửa Cấm en interdit l'entrée ; les transports un peu chargés ne peuvent jamais la franchir, et sont obligés de débarquer troupes et marchandises en baie d'Halong ; ces troupes et ces marchandises sont ensuite transportées à Haiphong par des bateaux à fond plat. »[213]

Figure 5. *Port de la batellerie fluviale à Haiphong en 1897*



[Source : Paul Doumer (1905). *L'Indochine française (souvenirs).* Paris, Vuibert et Nony, p. 111.]

C'est pourquoi Haiphong n'était pas « en odeur de sainteté » auprès de la marine et des officiers de la flotte. Leur port préféré était Hòn Gai, grande baie ouverte, très sûre, que peu de travaux rendraient très bonne et qui avait l'avantage de se trouver près des charbonnages.[214] Jean-Louis de Lanessan, Gouverneur général de l'Indochine, reconnut en 1889 que : « *un certain nombre de personnes ont proposé de créer à Hòn Gai un port et d'y placer l'arsenal maritime qui est actuellement à Haiphong. Je ne pense pas que ce projet soit mis à exécution.* »[215] Il prétendait toujours que c'était la ville européenne par excellence du Tonkin et son seul port actuel et fournissait les explications détaillées pour argumenter. En effet, « *Haiphong a prospéré et prospère chaque jour ; mais il a prospéré malgré ses inconvénients, grâce à la vitalité même de la colonie, et à la nécessité où elle se trouvait de se servir du seul port que lui a imposé le traité.* »[216]

En 1894, de Lanessan nommait une commission présidée sous la direction du capitaine de frégate Paupy, commandant de la marine du Tonkin pour examiner les projets d'amélioration du système de ce port. Toutes les personnes les plus compétentes du pays étaient demandées

[213] Albert Puyon de Pouvourville (1891). *Le Tonkin actuel (1887-1890).* Paris, Albert Savine, p. 15.
[214] Albert Puyon de Pouvourville (1891). *Le Tonkin actuel (1887-1890), op.cit.*
[215] Jean-Louis de Lanessan (1889). *L'Indochine française : étude politique, économique et administrative sur la Cochinchine, le Cambodge, l'Annam et le Tonkin.* Paris, Félix Alcan, p. 152.
[216] Jean-Louis de Lanessan (1889). *L'Indochine française…, op.cit.*

de participer à cette commission. Elles conclurent en faveur de l'amélioration de l'entrée du Cửa Cấm, comme étant le procédé le plus simple, le moins coûteux et celui, par conséquent, qu'il serait le plus le facile d'exécuter sans retard. Mais, il ne s'agissait absolument pas de travaux simples et la progression du projet n'atteignit pas le meilleur résultat. Donc, après un accident devant Haiphong en 1895, Le Marquis de Barthélemy proféra : « *Bas et ensablé, l'estuaire de Haiphong est d'une entrée difficile ; la barre, assez mauvaise, ne peut être franchie qu'à mer haute et bien souvent les navires y échouent… Créer un port abordable pour de grands navires ! Cette idée aurait été reçue à Haiphong avec un sourire de mépris ! Viendra-t-il jamais du commerce au Tonkin, dans un pays pareil ?* »[217]

Il semblait que les efforts de la commission d'amélioration entraînèrent quelques changements à partir de l'année 1897. Mais, en France et aussi en Indochine, plusieurs personnes doutèrent encore de l'avenir de ce port.[218] Dès que Paul Doumer effectua deux voyages à Cửa Nam Triệu et à Cửa Cấm, il qualifia sans doute le choix de création d'un port à Haiphong comme « étant une faute » et il rappelait les mêmes critiques sur la position de cet endroit que l'on a choisi sans beaucoup d'études. « *Si c'est une faute qu'on a commise en plaçant le port où il est, et si c'est une autre faute que de persister dans l'erreur première et de dépenser des millions encore aujourd'hui à Haiphong, il est à croire qu'un avenir lointain ne sera pas appelé à nous juger. Au dire des indigènes, qui connaissent leur pays, la ville de Haiphong et tous nos travaux sont appelés à être emportés par un raz de marée. C'est malheureusement une éventualité à craindre.* »[219]

En fait, tout en reconnaissant les inconvénients résultant de cette position défavorable, les gouverneurs généraux hésitaient à appliquer autre chose qu'un remède local, à cause des grosses sommes déjà dépensées pour faciliter l'accès du port. Par ailleurs, les navires calant de dix-huit à vingt pieds pouvaient monter jusqu'à la ville. En 1902, P. Doumer réunit une commission chargée d'examiner si Haiphong devait être le port du Tonkin, ou si un autre port devait être choisi. La réponse de la commission fut favorable à Haiphong. Une somme de 4 millions francs était votée pour l'amélioration du port et un million francs pour celui de Hòn Gai, quand Doumer proposait la création d'un nouveau port au Tonkin et d'un canal reliant à

---

[217] Pierre Sauvaire Marquis de Barthélemy (1901). *En Indochine (1896-1897): Tonkin, Haut Laos, Annam septentrional*. Paris, Plon-Nourrit et Cie, p. 7.

[218] Voir Un ami d'Haiphong. « Opinions : encore le port d'Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, jeudi 16 mars 1899.

[219] Paul Doumer (1905). *L'Indochine française*. Paris, Vuibert et Nony, p. 111 : « *J'avais entendu depuis longtemps, en France, exprimer les mêmes critiques sur la position de Haiphong, que nous avons choisie, sans beaucoup d'études, en 1874, et parler des éventualités de sa destruction. Cela ne rendait pas plus aisée la solution du problème de la création au Tonkin d'un port, facilement accessible. M. Armand Rousseau s'y était attaché, et le programme cependant bien modeste qu'il avait adopté ne le satisfaisait pas, lui laissait des doutes sur la voie même dans laquelle il s'engageait. Dire que le spectacle de l'erreur commise ne saurait subsister longtemps et qu'il serait couvert par un désastre.* »

Haiphong, parce que la distance entre deux ports n'était que d'environ vingt-cinq milles. Heureusement, la plupart des négociants de Haiphong approuvèrent ce projet puisqu'il amenait le développement de la colonie et qu'ils pouvaient en bénéficier individuellement.[220]

En 1908, la commission chargée d'étudier la question de la réorganisation des Services maritimes postaux entre la France et l'Extrême-Orient voulait examiner à nouveau le projet de J. Renaud préconisant l'entrée par la baie d'Halong depuis 1885.[221] La réalisation de ce projet entraînait évidemment des dépenses importantes, mais avait un énorme avantage : les travaux faits seraient définitifs et d'un entretien peu coûteux. Ce projet très séduisant méritait une étude complète d'autant plus qu'elle pourrait se faire à peu de frais.[222] En fait, la commission de 1903 n'avait pas voulu se prononcer sur ce projet et elle avait préconisé l'entrée par le Cửa Nam Triệu, parce qu'elle avait à faire face à des nécessités immédiates ; elle avait néanmoins fait remarquer que l'entrée par la baie d'Halong pouvait être la solution dans l'avenir. Par conséquent, aucune difficulté n'était à craindre pour l'accès du port de Haiphong aux paquebots de types précités dont cette commission était d'autant plus fondée à demander la mise en service sur la ligne Marseille-Haiphong que, en cas d'accident au chenal de la barre du Cửa Nam Triệu, il resterait le ressource de l'entrée par la baie d'Halong.[223]

Pendant que la *Chambre de commerce de Haiphong* faisait un emprunt 1.500.000 francs pour l'amélioration du port,[224] le Service de la navigation a décidé de draguer la barre du Cửa Nam Triệu afin que les navires de 7,4 m de tirant d'eau puissent passer même dans les pires conditions. Il veut pousser les dragages par trois campagnes qui seront terminées en 1911. À partir de cette époque il y a toujours eu les conditions les plus favorables pour les navires de 7,9 m tirant d'eau sur la barre. C'est pourquoi, les paquebots type « Tonkin » et « Tourane » de 145 m de longueur, avec un tirant d'eau de moins de 7 m, peuvent arriver ou partir à Haiphong. Même les paquebots, comme le « Polynésien » de 153 m de longueur, peuvent fréquenter le port sans avoir de difficultés à craindre. Les navires de moins de 160 m de longueur n'éprouvent aucune difficulté à manœuvrer sur la barre et dans le port. En outre, des navires avec un tirant d'eau au départ de 7,4 m qui fréquentent le port de Haiphong, comme l'« El-Kantara », l'« Euphrate », l'« Himalaya », peuvent sortir du port sans encombre, même avec les navires lourds de 7.000 tonnes environ.[225]

---

[220] D'après Alfred Cunningham (1903). *Les Français au Tonkin et dans la Chine méridionale*. Hanoi, Crébessac, p. 58.
[221] L. Gallois. « Haiphong – port en eau profonde : Le projet Renaud ; Réunion de la Grande Commission – 21 millions de travaux ». *Le Courrier d'Haiphong*, mardi 18 février 1902.
[222] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 290e séance du 8 août 1908*, op.cit., p. 457.
[223] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 290e…, op.cit.*
[224] Citation dans Henri Brenier (1914). *Essai d'Atlas statistiques de l'Indochine française*. Hanoi-Haiphong, IDEO, p. 45.
[225] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 290e…, op.cit.*, pp. 456-457.

Les équipements du port de Haiphong ont reçu des améliorations à partir de 1919. Les travaux étaient effectués au port de Cửa Cấm « *où la batellerie se presse chaque jour plus grouillante et au port maritime où les paquebots trouvaient désormais des aménagements de plus en plus perfectionnés. Les dragues enfin se mettent à l'œuvre, ouvrant un chenal des gisements de charbonnages à la mer, qui viennent dresser leurs ponts superposés au-dessus des plus hautes toitures des maisons.* »[226] En octobre 1921, la *Chambre de commerce de Haiphong* a reçu une somme de 3 millions de francs par un emprunt pour l'exécution des travaux d'aménagement des installations du port pendant 4 ans (1921-1925). Les résultats sont les suivants : « *dans le prolongement de l'appontement des Docks, cela a permis d'obtenir un front d'accostage de plus de 800 m, de l'autre côté, la construction de 200 m de murs de quais et le remblaiement des terres-pleins, etc. […] L'outillage du port se développe assez rapidement, il comprend, outre les 550 m d'appontement, une dizaine de postes d'amarrage, une grue de 20 tonnes, 5 autres grues de 1 à 3 tonnes, un ensemble de docks et hangars couvrant environ 20.000 m^2, et un important matériel flottant composé d'un baliseur, de cinq dragues, cinq porteurs, cinq chalands à clapets, 3 chaloupes. Ce matériel va d'ailleurs être augmenté d'une nouvelle drague marine, de 4 porteurs de 300 m^3 et d'un remorqueur de 400 chevaux.* »[227]

En ce qui concernait l'avenir du port au Tonkin, on réfutait encore le port unique à Haiphong. Clodion rappelait les vives oppositions dans *L'Éveil économique de l'Indochine* en 1923 : « *Demander que le port se limite à cette partie du Cửa Cấm qu'on peut embrasser d'un coup d'œil en se promenant le long des quais, c'est vouloir enfermer un éléphant dans une niche à chiens. Un port qu'on embrasse d'un coup d'œil, dont les navires sont tous à bonne porté des bistros et des cinémas de la ville est un tout petit port ; si l'on entend se contenter d'un tout petit port, on ne peut tout de même pas demander aux grands paquebots d'en faire une de leurs principales escales. […] Que si l'on a l'ambition de faire de Haiphong un grand port, il faut se demander d'abord ce que c'est qu'un grand port. Ce que ce n'est sûrement pas, c'est une longueur de 2 km d'une petite rivière boueuse. Ce que ce n'est généralement pas, c'est : un seul port. En fait, la plupart des grands ports comprennent plusieurs ports parfois très éloignés l'un de l'autre…* »[228] Il était hors de doute que pour le maintien de la position du port de Haiphong, la solution nécessaire était les dragages ruineux afin de protéger l'intérêt général de la France et de la colonie.

En réalité, les membres de la *Chambre de commerce de Haiphong* avaient le même avis. Henri Cucherousset et Clodion ont précisé cela dans leurs articles dans *L'Éveil économique de*

[226] Henri Russier et alii (1931). *L'Indochine française*. Hanoi-Haiphong, IDEO, p. 38.
[227] A. A. Pouyanne (1926). *Les travaux publics de l'Indochine*. Hanoi, IDEO, pp. 170-171 ; Voir encore R. Le Gac. « L'accès du port de Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, mardi 20 septembre 1921.
[228] Clodion (1923). « Le port de Haiphong ». *EEIC*, N^0 296, 11 février 1923, p. 3.

l'Indochine en 1923. Les conflits entre les « Grand-Haiphonnais » et les « Petites-Haiphonnais » ont posé des questions sur l'avenir du port au fleuve Cửa Cấm. Ils ont discuté sur l'investissement pour le maintenir à travers les dragages de la barre ou l'installation d'un port maritime à la Rade du Crapaud, en baie d'Halong. Est-ce que dans la perspective d'avenir, Haiphong pouvait devenir un « second Bordeaux » comme un port industriel pour les grands navires ?[229] Par ailleurs, sur la série de revues à *L'Éveil économique de l'Indochine* en novembre 1925, Henri Cucherousset et les personnes ayant la même opinion présentaient les projets d'extension de la ville et du système de port dans le futur.[230]

Malgré l'amélioration des équipements et des outillages pour le grand port jusqu'en 1929, parmi les Grand-Haiphonnais qui voulaient toujours développer la ville et les ports sur mer, la plupart étaient les compagnies de transports maritimes. Le discours de P. A. Lapicque, capitaine au long cours, armateur en Extrême-Orient, rappelait encore ce problème, à la conférence faite à la *Société de Géographie* de Hanoi le 22 février 1932. En effet, à cette époque, les Français à Haiphong ont soulevé un débat passionné sur les solutions techniques concernant des accès du port, notamment le dragage du chenal Lạch Huyện. La mission de Perrier, ingénieur des ponts et chaussées, et Derouville (assistant) avait accepté le programme de dragage des chenaux Cửa Cấm, Cửa Nam Triệu et Lạch Huyện du conseil du port autonome et de la *Chambre de commerce de Haiphong* lorsqu'elle examinait tous les ports en Indochine en 1930. D'autres ont proposé le nouvel accès à travers la baie d'Halong avec la création des deux ports auxiliaires Hòn Gai et Lục Đầu parce qu'ils faisaient des prévisions sur l'envasement au Lạch Huyện, semblable aux Cửa Cấm et Cửa Nam Triệu.[231] Sur cette base, pour la protection des intérêts des Français dans cette ville, le gouvernement général de l'Indochine a décidé de maintenir le port maritime comme le plus grand port au Tonkin.

En 1928, d'après Henri Gourdon, la capacité de ce port a augmenté, mais il en soulignait aussi les inconvénients pour les navires.[232] De son côté, Pierre Gourou l'appelait « le grand port » même si les inconvénients lui sont apparus très tôt : « *On a constitué un port moderne à Haiphong parce que c'était le port où se faisait le médiocre commerce du Tonkin au moment*

---

[229] Clodion (1923). « Le port de Haiphong », *art.cit.*, p. 5 ; Henri Cucherousset (1923). « Les Grand-Haiphonnais et les Petit-Haiphonnais ». *EEIC*, N^0 299, 4 mars 1923 ; Henri Cucherousset (1923. « Le port de Haiphong trop petit ». *EEIC*, N^0 304, 8 avril 1923.

[230] Henri Cucherousset (1925). « L'extension future de Haiphong ». *EEIC*, N^0 438, 01 novembre 1925, pp. 7-8.

[231] Voir P. –A. Lapicque (1932). *Le port du Tonkin* (conférence faite à la Société de Géographie de Hanoi, le 22 février 1932). Cahiers de la Société de Géographie de Hanoi.

[232] Henri Gourdon (1931). *L'indochine*. Paris, Larousse, pp. 152-154. « *Le port de Haiphong peut recevoir les navires calant 8m. Il compte 800 m de quais et d'appontements et un outillage moderne. Il est fréquenté annuellement par 800 navires au long cours, jaugeant 800.000 tonneaux ; le cabotage et la navigation fluviale sont représentés par 17.000 navires jaugeant 2.700.000 tonneaux. Malheureusement le port s'envase avec rapidité et l'on ne peut en maintenir l'accès facile aux grands navires que par d'incessants travaux de dragage qui ont atteint parfois un million et demi de mètres cubes de déblais dans une seule année.* »

où il fut décidé de pourvoir le Tonkin d'un port bien installé. »[233] D'après lui, Haiphong était le seul port possible du Tonkin et se trouvait appelé à un grand avenir. [234] Les statistiques de Pierre Gourou nous informaient que ce port faisait un commerce extérieur en 1929 de 103.000.000 piastres, soit 23% du commerce extérieur de l'Indochine, dont les importations s'élèvaient à 63.000.000 piastres, soit 30% des importations indochinoises ; les exportations à 40.000.000 piastres, soit 17% des exportations indochinoises.[235]

Figure 6. *Le port de Cửa Cấm*



[Source : Henri Russieur et alii (1931). *L'Indochine française*. Hanoi-Haiphong, IDEO, p. 38.]

Le port de Haiphong avait donc un rôle important au Tonkin et en Indochine à l'époque coloniale. C'était le premier facteur objectif pour définir l'aspect urbain de la ville portuaire de Haiphong. Đặng Phong a concentré ses arguments autour du rôle économique du port pour analyser les influences du marché dans l'histoire de cette ville : l'importation et l'exportation à Haiphong se sont développées assez fortement durant la première moitié du XXe siècle puisque cette ville était un grand centre industriel, un grand port maritime et aussi la tête de pont du chemin de fer Haiphong-Yunnan. La ligne de Haiphong à Lào Cai a été inaugurée en 1907, celle vers Kunming a été finie tard, en raison d'un manque de la stimulation pour le développement. Le rôle commercial du port de Haiphong a donc eu une influence principale sur le Tonkin. Les statistiques du commerce estiment que 95% des marchandises du Tonkin transitaient par le port de Haiphong.[236]

[233] Pierre Gourou (1929). *Indochine française*. Hà Nội, Lê Văn Tân, pp. 322-323.
[234] Voir les statistiques des marchandises à Haiphong dans les ouvrages de Pierre Gourou (1931). *Le Tonkin, op.cit.*, pp. 325-329, 626 ; Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions…, thèse.cit.*
[235] Pierre Gourou (1929). *Indochine française, op.cit.*, p. 54.
[236] Đặng Phong (2003). « Thương cảng Hải Phòng trong 70 năm thuộc Pháp, 1874-1944 ». In *Cảng Hải Phòng những chặng đường lịch sử*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 23-24.

B. L'INDUSTRIALISATION COLONIALE EN INDOCHINE : LES OPINIONS CONFLICTUELLES ET LA PERSPECTIVE

> « *Après l'Algérie, l'Indochine a donc été pendant longtemps l'entreprise coloniale la plus profitable pour les groupes financiers français, surtout au cours des années qui précédèrent la grande crise universelle.* »[237]

> « *L'amélioration du port se poursuivit, l'agrandissement de la ville continua ; un programme de travaux est en cours qui fera de Haiphong une ville coloniale industrielle, commerciale et maritime de premier ordre.* »[238]

Dès la présence française jusqu'aux années de la fin du XIXe siècle, Haiphong se développait sans cesse, de la concession militaire française à la ville portuaire du Tonkin.[239] Cette ville tenait plusieurs rôles de par sa position particulière : l'embouchure unique était facile à aborder par de grands bateaux de commerce[240]. Tout comme à Hanoi, les travaux publics des Français à Haiphong transformaient ce territoire en une « ville européenne ». Le changement de l'aspect extérieur de la ville concernait tous les grands centres économiques en Indochine qui adoptaient une structure urbaine générale comme en Europe. Dans l'ouvrage « *En Indochine 1896-1897 (Tonkin, Haut-Laos, Annam septentrional)* », Le Marquis de Barthélemy a fait la synthèse des résultats généraux : « *Haiphong a l'aspect d'une ville presque européenne. Les quartiers indigènes n'y existent pas à proprement parler ; par contre, une grande activité y règne. On entend battre le fer de tous côtés, aux chantiers de construction de M. Porchet, aux ateliers de MM. Marty et d'Abbadie, des Messageries fluviales, etc. Le voyageur sent bien qu'il arrive dans un pays où vivent plus de colons et où l'administration n'est pas tout, comme Saigon.*»[241]

Après la conquête par la force militaire et la mission, la question économique devenait l'un des facteurs les plus importants pour la France en Indochine, notamment au Tonkin. Léon Gambetta, un des partisans de la politique d'expansion coloniale française pendant les années

---

[237] Jean-Pierre Aumiphin (1996). *La présence financière et économique française en Indochine (1859-1939).* Hà Nội, nxb. Thống kê, pp. 262-263.
[238] P. –A. Lapicque (1920). *À propos du Golfe du Tonkin*. Hanoi, IDEO, p. 5.
[239] Voir les limites du Tonkin dans Jean-Louis de Lanessan (1886). *L'expansion coloniale e la France : étude économique, politique et géographique sur les établissements français d'Outre-Mer*. Paris, Félix Alcan, pp. 413-414.
[240] Voir Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions…, thèse.cit.* ; Chambre de commerce de Haiphong (1903). *L'exposition de Hanoi 1902, le port de Haiphong*. Haiphong, F.-H. Schneider, quelques synthèses parlent du nombre de bateaux à Haiphong : 1895 - 346 ; 1896 - 392 ; 1897 - 600 ; 1898 - 613 ; 1899 - 632 ; 1900 - 847 ; 1901 - 907 ; 1902 - environ 1200. Notamment en 1901, il y avait 2031 jonques à voiles. Les grandes compagnies ont eu des activités à Haiphong : (1) Compagnie des Messageries Maritimes, (2) Compagnie Nationale de Navigation, (3) Compagnie des Chargeurs Réunis, (4) Compagnie Est-Asiatique, (5) Compagnie des Vapeurs de Charge Français, (6) Correspondances Fluviales du Tonkin, (7) Société de navigation tonkinoise.
[241] Pierre Sauvaire Marquis de Barthélemy (1901). *En Indochine 1896-1897…, op.cit.*, p. 8.

1860-1870 disait : « *Le Tonkin, voilà l'avenir véritable de la France* »[242]. Dans la stratégie française en mer de Chine, vers le marché de la Chine méridionale et pour le Tonkin, Haiphong constituait la vraie « tête de pont » de la pénétration française.[243] En effet, les voies fluviales de la péninsule indochinoise se trouvaient en droite ligne pour se rendre maître du marché.

Depuis l'année 1887, quand le port de Haiphong commençait une modernisation, « *l'activité française s'est manifestée dans sa clarté créatrice, et sur le sol déjà se dessine le tracé de la cité naissante* »[244]. Son développement économique se justifitait comme faisant partie de la stratégie générale française pour bien occuper une position stable et « pérenne »[245] en Asie-Pacifique après avoir échoué en Inde. En réalité, les Français n'investissaient que dans le port, ils n'avaient pas encore prévu son urbanisation. Les activités commerciales extérieures de cette ville donnaient un signal de forte progression, en effet, ses produits minéraux bruts étaient exportés en France et dans les marchés asiatiques. L'abord des navires de guerre dans les années précédentes ainsi que des bateaux de commerce avaient développé la création des ateliers de construction navale et de constructions mécaniques. Cette ville attirait non seulement les marchands européens, chinois, ou les messageries françaises, mais encore elle était la halte des industriels, entrepreneurs et banquiers. L'installation des entreprises, le développement des gisements et du chemin de fer faisaient apparaître sur la carte économique de l'Union indochinoise les zones industrielles et les points industriels. La question de l'industrialisation coloniale devenait un sujet d'actualité pour la France et pour ses colonies.

Les débats sur la question économique de l'Indochine, notamment l'industrialisation (les facteurs fondamentaux : les industries européennes, la mécanisation de la production coloniale), concernaient la politique coloniale française, ce que les auteurs vietnamiens ont appelé « le Protectorat ». Il semblait que les Français à la colonie n'avaient pas maintenu une politique suivie sur l'économie industrielle en Indochine, ou bien n'avaient pas eu la patience de la poursuivre. Rassemblant des données diachroniques concernant les discours des politiciens pour concevoir initialement un système d'opinion sur l'industrie coloniale, les questions de recherche se sont concentrées sur les deux points principaux :

(1) Est-ce que la politique industrielle existait en Indochine ?
(2) Est-ce que l'industrialisation s'est réalisée en Indochine (le cas de Haiphong) ?

Jusqu'à nos jours, on reconnaît sans aucun doute la présence financière et économique française en Indochine à l'époque coloniale. Cette fondation rudimentaire constituait les

[242] Nguyễn Thế Anh (1970). *Việt Nam thời Pháp đô hộ*. Sài Gòn, Lửa Thiêng, pp. 35-36.
[243] Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions…, thèse.cit.*
[244] P. –A. Lapicque (1920). *À propos du Golfe du Tonkin, op.cit.*, pp. 2-3.
[245] Le mot dans l'article de Maurice Rives « Le Génie Militaire en Indochine (1858-1945) », *art.cit.*

prémisses importantes pour réaliser la politique économique, notamment celle de l'industrie et de l'industrialisation. Dans sa thèse, Jean-Pierre Aumiphin formulait une critiqué : « *La présence financière et économique française n'aurait pas été la présence du peuple français, mais de grandes sociétés anonymes. Il fallait installer un cadre législatif, suffisamment structuré, pour permettre aux capitaux privés de s'investir et aux capitaux publics d'outiller économiquement le pays* »[246]. La production industrielle a été installée en Indochine par les Français, les efforts des Chinois et des Vietnamiens également. Mais quelle politique économique indiquait l'installation industrielle en Indochine ? Quel était le rôle des industriels métropolitains, notamment des grands capitalistes ?

1. Jean-Louis de Lanessan avec ses idées sur l'industrie en Indochine

Dès l'avant le Protectorat français, l'état de l'industrie indochinoise était très modeste, comme l'indiquait Jean-Louis de Lanessan, nommé Gouverneur général de l'Indochine en 1891 : « *son industrie étant à peu très nulle* »[247] hormis les techniques pour construire des navires à vapeur dans les chantiers du gouvernement vietnamien. En France, le conflit des deux partis « l'assimilation » et « l'association » entraînait une « politique élastique » de l'autorité française en Indochine en fonction des opinions politiques « dépendant beaucoup, très peu d'autonomie, peu d'assimilation ».[248] En effet, au commencement du protectorat colonial, les hommes poliques ne discutaient pas encore beaucoup sur l'industrialisation jusqu'au moment du programme de « mise en valeur coloniale » de Paul Doumer. Les colons ne se préoccupaient que d'intérêts commerciaux pour développer la consommation de produits français, ou uniquement du développement de l'industrie métropolitaine.

Ce phénomène était bien envisagé sous l'aspect de l'intérêt, ce que les autorités coloniales craignaient : « *La perspective de voir se fermer des débouchés à des productions de la Métropole et de voir disparaître des courants commerciaux bien établis, militaient certes puissamment contre le développement de l'industrie* »[249]. K. M. Panikkar pensait que « *De politique indochinoise, nous n'en avons pas. Nulle direction, nulle méthode. Et ces négations ne sont pas phrases de polémique mais constats irréfutables. Les points de vue varient avec les gouverneurs, et plusieurs fois avec les mêmes gouverneurs quand changent les*

[246] Jean-Pierre Aumiphin (1996). *La présence financière et économique française en Indochine (1859-1939), op.cit.*, p. 22.
[247] Jean-Louis de Lanessan (1886). *L'expansion coloniale e la France : étude économique, politique et géographique sur les établissements français d'Outre-Mer, op.cit.*, p. 497.
[248] Henri Grimal (1965). *La décolonisation, 1919-1963.* Paris. A. Colin., p. 64 ; D. Ganter (1891). *Recueil des lois, décrets, arrêtés, décisions et circulaires en vigueur en Annam et au Tonkin, depuis le 7 juin 1883, jusqu'au 1er juillet 1890* (collationnés sur les documents officiels et classés dans l'ordre alphabétique). Hanoi, F.-H. Schneider, p. 37 : Au 18 juin 1886, le Comité agricole et industriel fut créé par une decision portant création d'un comité d'études agricoles, industrielles et commerciales par Paul Bert.
[249] I.G.M.E.I. (1943). « L'effort d'industrialisation de l'Indochine ». *BEIC*, fascicule 2, p. 161.

ministres »[250]. Les Français peut-être n'avaient pas encore précisé une politique générale pour l'Indochine, mais de temps en temps nous rencontrons fortuitement les opinions économiques des hommes politiques, notamment des hauts fonctionnaires du gouvernement indochinois. Ces opinions politiques ont-elles orienté la politique économique et administrative de la colonie ?

Débattant sur la destinée de la colonie indochinoise quand les Français se plongeaient dans la conquête au Tonkin et en Annam à la fin du XIXe siècle, les politiciens métropolitains ont précisé la situation de cette colonie. Ils montraient que les membres du « Parti colonial » avaient considéré « le pour et le contre » dans leurs expéditions d'Extrême-Orient. Les Français appuyant la fabrication métropolitaine voulaient que les colonies soient absolument réservées au marché français.[251]

Ceci rejoint les questions que Robert Dubois, auteur du livre : « *Le Tonkin en 1900* », avait posées que « *Pourquoi le Tonkin n'est-il pas un débouché pour le trop-plein de population française ? Pourquoi n'est-ce pas ici, comme par exemple dans les Amériques, où de malheureux émigrants ont souvent réussi de la façon la plus heureuse ?* » [252] Bien plus : « *La réponse à cette question primordiale est bien simple, et elle est unique : la main-d'œuvre annamite remplace trop avantageusement la main-d'œuvre européenne.* »[253] Il montrait que les Français se sont occupés spécialement du marché indochinois, surtout de la main-d'œuvre. Il semblait que la politique économique française ait eu uniquement pour but « le marché » et tournait autour de ce point de capital et d'investissement à l'étranger.

En Indochine, Jean-Louis de Lanessan (1891-1894) était peut-être le premier homme politique qui ait parlé de l'industrie coloniale. À son époque, la question de l'industrie en Indochine n'est pas encore évoquée, lorsque ce secteur était inhérent à l'action militaire. Après lui, les Gouverneurs généraux de l'Indochine Paul Doumer (1897-1902) et Albert Sarraut (1911-1914, 1917-1919) ont aussi eu le même avis. En revanche, le Gouverneur général Maurice Long (1920-1923) ne s'occupait que des intérêts que la France pourrait recevoir à la colonie.[254]

---

[250] K. M. Panikkar (1953). *L'Asie et la domination occidentale du XVè siècle à nos jours.* Paris, le Seuil, p. 204. Voir encore les anlyses de Jean-Pierre Aumiphin (1996). *La présence financière et économique française…, op.cit.*, p. 264.

[251] Nguyễn Khắc Đạm (1958). *Những thủ đoạn bóc lột của tư bản Pháp ở Việt Nam*. Hà Nội, Văn - Sử - Địa xuất bản, p. 150. (H. Mosca. *Revue Les temps modernes*, Paris, N^0 93-94, 8 septembre 1953).

[252] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900, op.cit.*, pp. 320-321.

[253] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900, op.cit.*

[254] Voir Ch. Bénard (1931). *Au service de l'Indochine : l'oeuvre de Maurice Long (1919-1923).* Paris, Larose, p. 75 : « *En même temps qu'il cherchait à résoudre les questions financières et monétaires pour avoir une situation de trésorerie absolument saine et nette, en même temps qu'il s'attaquait à l'exécution du programme de vaste travaux publics, condition nécessaire du développement intensif de notre colonie, Maurice Long se préoccupait dès son arrivée des problèmes d'ordre économique.* »

Quand il fut nommé Gouverneur général de l'Indochine, Jean-Louis de Lanessan, qui était professeur agrégé à la faculté de médecine de Paris et député de la Seine, a présenté la situation de l'industrie indigène. En comparant les techniques entre les tisseurs vietnamiens et l'industrie de la cotonnière en France, il a perçu les conditions pour introduire les industries françaises en Indochine. D'ailleurs, à travers l'industrie européenne au Tonkin, il pensait que : « *Si l'Administration de l'Indochine prend des mesures pour favoriser le développement de l'industrie du jute au Tonkin, elle devra donc se préoccuper, en même temps, des moyens à employer pour protéger la métropole* »[255] et pour profiter du faible coût de la main-d'œuvre vietnamienne. C'est essentiellement une grande ressource humaine pour les usines métropolitaines et évidemment, cette question peut être examinée et prise en compte dans la politique coloniale de la France pour l'Indochine.

Il a mentionné le fait de la situation de l'industrie européenne en Indochine en 1889 : « *Un petit nombre d'industries européennes ont été créées dans l'Indochine. La plupart y ont perdu plus d'argent qu'elles n'en ont gagné.* »[256] Il pensait, cependant, aux intérêts des Français en Indochine dans le domaine industriel. Mais à ce moment-là, la capacité des quelques manufactures en Indochine ne produisait qu'une minime partie des objets nécessaires à sa propre consommation et une petite quantité de produits pour l'exportation. Toutes ces observations sont-elles contradictoires avec ce qu'il a écrit depuis 1895 ? En fait, il a accepté l'apparition de quelques industries européennes en Indochine, par exemple la Manufacture d'allumettes de Hanoi, inaugurée en octobre 1892. À ce sujet, le Régent d'Annam, le Général en chef et tous les notables civils et militaires de la ville de Hanoi faisaient observer : « *Cette fête de l'industrie - disait dans un toast à M. de Lanessan, le Directeur de la nouvelle usine - marque le commencement d'une période de paix et de travail destinée à prouver à nos compatriotes de la Métropole que le Tonkin offre des ressources à ceux qui ont foi dans son avenir.* » [257]

Au commencement du protectorat, les industriels métropolitains et les colons se sont occupés de la question de l'industrie en Indochine parce que c'était un des outils économiques dans la mise en valeur coloniale française. Jean-Pierre Aumiphin l'a qualifiée de « *secteur moderne, pôle d'attraction pour l'investissement de capitaux publics et privés* »[258]. Les ressources en matières premières étaient abondantes, contrairement à leur pénurie en France. Les actions industrielles ont commencé à apparaître en Cochinchine depuis les années 1880, avec l'ouverture des chemins de fer et des ateliers militaires qui ont servi la conquête française de

[255] Jean-Louis de Lanessan (1895). *La colonisation française en Indochine, op.cit.*, pp. 255-256.
[256] Jean-Louis de Lanessan (1889). *L'Indochine française : étude politique, économique et administrative sur la Cochinchine, le Cambodge, l'Annam et le Tonkin.* Paris, Félix Alcan, p. 353.
[257] *Situation de l'Indochine française au commencement de 1894, op.cit.*, pp. 127-128.
[258] Jean-Pierre Aumiphin (1996). *La présence financière et économique française…, op.cit.*, p. 236.

ce pays. Les autorités coloniales ont cherché plusieurs ressources financières pour leurs projets ambitieux tout comme les dépenses énormes engagées pour la conquête en Indochine. Dans les décennies suivantes, les investissements sont concentrés dans l'industrie extractive minière[259] parce qu'elle permettait de rapporter de grands revenus pour la France et les colons, ainsi que pour les nouveaux riches vietnamiens au début du XXe siècle.

Mais, la production des Vietnamiens n'a pas encore été mécanisée parce que ce n'était pas la politique économique française à cette colonie. À côté des « industries » (techniques) vienamiennes[260], « *la plupart de ces industries et exploitations sont à développer par les Européens, abstraction faite des industries artistiques.* »[261] À l'exception des industriels chinois, les industries européennes pourraient concurrencer les industries indigènes, grâce à leurs procédés perfectionnés et leur expérience. Elles arriveraient prochainement à produire, à des prix très bas pour le consommateur, et en même temps rémunérateurs pour le fabricant. En ce moment-là, Haiphong était surtout une ville de grand commerce, quoiqu'il existât aussi des ateliers de réparation de navires et de construction de chaloupes à vapeur.

Avant l'année 1897, il semblait que les Français n'avaient donc pas une politique économique claire en Indochine. La mécanisation de la production a été réalisée par les efforts individuels parce que les autorités publiques poursuivaient la conquête au Tonkin et faisiaent face aux révoltes indigènes. En effet, les Français ont été attentifs dans la prospection du marché indochinois ainsi que dans la législation de protection de l'industrie européenne en Indochine (en ce qui concerne la production française, par exemple la fabrication des allumettes au

---

[259] Voir Jean-Louis de Lanessan (1895). *La colonisation française en Indochine, op.cit.*, pp. 243-251. « *Il existe déjà dans l'Indochine plusieurs industriels européens importants* » et « *Parmi les industries actuellement existantes en Indochine, les une fournissent à la France des matières premières dont elle a besoin, d'autres ne fabriquent rien qu'elle puisse utiliser mais ne risquent pas de faire concurrence aux industries métropolitaines, d'autres enfin procurent aux consommateurs de l'Indochine des produits qui leur viennent aujourd'hui de l'étranger ou de la France, mais que cette dernière peut avoir la légitime prétention de leur fournir exclusivement. Il est manifeste que le gouvernement de l'Indochine devra protéger très inégalement ces trois catégories d'industries.* » En outre, les chercheurs vietnamiens ont classifié l'industrie de l'Indochine en 9 branches : 1. *L'industrie extractive de produit minéraux* (cimenterie, établissement de filtrage de zinc, fonderie phosphate, *établissement* de briques et de tuiles, verrerie (bouteilles)… ; 2. *L'industrie extractive de produits agricoles* (deux petits établissements de décorticage du paddy) ; 3. *L'industrie extractive de grains huileux* : savonnerie (fabrication de savon et d'huile) ; 4. *L'industrie extractive de fil, de coton, de soie et de laine* (filerie de Haiphong) ; 5. *L'industrie extractive d'autres produits* (Société d'oxygène et d'acétylène d'Extrême-Orient, Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient (industrie chimique), manufacture de boutons… ; 6. *L'industrie électrique et l'industrie des eaux* ; 7. *L'industrie de construction navale, de réparation de machine*s (entretien de navires),… ; 8. *L'industrie d'imprimerie* ; 9. *L'industrie de construction* : par exemple l'agence Porchet fait de la construction et du dragage à Haiphong.

[260] Voir les listes des arts et des industries vietnamiennes dans *Situation de l'Indochine française au commencement de 1894*, *op.cit.*, pp. 118-137. Encore dans *Les colonies françaises: notices illustrées* [Exposition Internationale 1889], op.cit., p. 82 : « *Les industries indigènes sont de peu d'importance. Chaque producteur exploite sa matière première, vend lui-même les produits qu'il fabrique, comme il l'entend et aux prix qu'il en trouve. Ce sont généralement les Chinois qui font ces achats, au détail, sur les nombreux marchés de la Cochinchine ; ils les soldent, soit en espèces, soit en marchandises.* »

[261] *Situation de l'Indochine française au commencement de 1894*, *op.cit.*, p. 125. Voir les industries européennes en Indochine aux pages 126-128.

Tonkin de 1891 à 1893). Cela était confirmé par Jean-Louis de Lanessan.[262] Les industriels français et le gouvernement de France, à l'époque, craignaient-ils la conccurence de l'industrie en Indochine envers la production industrielle métropolitaine ? Malgré tout, de Lanessan s'est intéressé à l'installation des petites manufactures des Français en Indochine.

2. Dans la première mise en valeur coloniale française (Paul Doumer, Paul Beau, Albert Sarraut)

L'avenir de l'industrie indochinoise a été soulevé dès le programme de Paul Doumer en 1897. Dans son ouvrage : « *Situation de l'Indochine (1897-1901)* », il a analysé la situation financière de l'Indochine pour commencer un grand programme de la mise en valeur (dit la première mise en valeur de la colonie française)[263] « … *aussi n'est-il pas surprenant de voir les déplorables résultats financiers et économiques auxquels nous sommes arrivés. L'état des finances, à l'heure présente, est mauvais partout, même en Cochinchine, où la terre est merveilleuse de fécondité, où la richesse se produit et se multiplie sans efforts, même au Cambodge, l'on a laissé jusqu'alors le peuple endormi dans son apathique torpeur, où l'on n'a à faire face qu'à des dépenses extrêmement faibles. Au Tonkin, ce n'est pas encore la menace de la faillite qui se dresse de nouveau devant le Protectorat, aussi imminente qu'en 1891 ou en 1895, quand le gouvernement et le parlement ont été obligés d'y parer d'urgence par des sacrifices qu'il ne faudrait pas essayer d'imposer de nouveau à la Métropole.* »[264] D'après lui, la situation financière de l'Indochine était d'autant plus fâcheuse, d'autant plus inquiétante, que les budgets des divers états n'étaient pas obérés par des entreprises de travaux publics. En outre, la part de ces budgets consacrée aux travaux était extrêmement faible, dérisoire même, quand il s'agissait de pays neufs où tout était à créer.

Sur la base de l'observation et de l'analyse de la situation indochinoise, Paul Doumer a présenté un programme qui comportait 7 points principaux pour bien exploiter la colonie indochinoise française. Son opinion était très claire, mais elle n'abordait pas directement l'industrie ou l'industrialisation, bien que le cinquième article concerne « *le grand outillage économique nécessaire à sa mise en valeur* » et le sixième article confirme l'accroissement de la production et du commerce dans le contexte où « *l'œuvre économique, but principal de la colonisation, est à peine ébauchée en Indochine.* »[265] Sur la base de l'étude à laquelle il se

[262] Voir Jean-Louis de Lanessan (1895). *La colonisation française en Indochine, op.cit.,*, pp. 250-263 ; Gilles de Gantes (1994). *Coloniaux, Gouverneurs et Ministres. L'influence des Français du Vietnam sur l'évolution du pays à l'époque coloniale*. Thès de Doctorat, Académie de Paris, Université de Paris VII, pp. 56-58.
[263] Louis Durand (1905). *L'Œuvre coloniale de M. Paul Doumer en Indochine*. Tarbes, Croharé, p. 31 : « *L'Indochine manquait d'unité politique et administrative. Paul Doumer créa l'Union indochinoise par l'institution d'un Gouvernement général et de services généraux*. »
[264] Paul Doumer (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901), op.cit.*, p. 3.
[265] Paul Doumer (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901), op.cit.*

livrait, au commencement de l'année 1897, son programme conduisait à examiner les multiples questions que la situation de l'Indochine posait avec plus ou moins d'urgence, et à envisager les solutions nécessaires aux principales d'entre elles.

Néanmoins, ce programme a commencé officiellement la mise en valeur française en Indochine. Il a indiqué aussi les grands investissements des financiers français bien que ces derniers fussent hésitants, parce qu'il était nécessaire de bien comprendre ce marché. Au chapitre « *Note sur le développement du Tonkin de 1897 à 1901* » dans le même ouvrage, Paul Doumer a expliqué les hésitations des capitalistes français avant de faire de grands investissements au Tonkin. Il a remarqué aussi l'état embryonnaire de l'industrie du Tonkin, en effet : « *les capitalistes français, effrayés par la mauvaise réputation qu'avaient dans la Métropole les finances du Tonkin, n'osaient-ils s'aventurer dans un pays qui se trouvait dans l'impossibilité d'équilibrer son budget. La colonisation agricole faisait peu de progrès, le commerce était stationnaire et l'industrie n'existait qu'à l'état embryonnaire.* »[266]

Paul Doumer a encore expliqué que, dans ce contexte, une usine importante s'est construite à Haiphong pour la fabrication de la chaux hydraulique et des ciments en raison de bonnes conditions. Par ailleurs, parmi les établissements industriels de premier ordre, il faut citer les *filatures de coton Meiffre et Cousins* à Hanoi, de la *Société Cotonnière de Haiphong* ou l'usine cotonnière de Dupré à Nam Định, les briqueteries et fabriques de produits céramiques *Blazeix* à Đáp Cầu, *Meiffre et Bourgouin* à Hanoi, *etc.*, ou les innombrables briqueteries des Vietnamiens réparties sur le delta et toutes en pleine activité, suffisant à peine aux besoins de la consommation à ce moment-là.[267]

Pour l'industrie locale, Paul Doumer donnait des descriptions précises sur l'industrie de la ville de Haiphong. Il a bien connu la présence de la production moderne à Haiphong ; il a félicité les « efforts individuels » des finances françaises, et les initiatives louables qui avaient été prises avec deux ateliers de construction de chaloupes à vapeur. Ces chantiers étaient nécessaires pour l'entreprise des services de navigation ainsi que pour les travaux publics au Tonkin, même en Indochine. « *Cela ne représentait pas, au total, une grande activité*

---

[266] Voir la situation financière du Tonkin à la fin de l'année 1896 dans Paul Doumer (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901), op.cit.*, p. 385. Dans ce rapport, il a parlé aussi de l'état industriel au Tonkin, notamment la ville de Haiphong. La production industrielle coloniale était vraiment de peu d'importance puisque par arrêté du 30 avril 1900, le Gouverneur général de l'Indochine a institué l'ordre du mérite pour récompenser les services rendus à l'agriculture, au commerce, à l'industrie par les Vietnamiens et asiatiques étrangers. La plupart des titulaires de la croix du mérite de 1ère, 2e et 3e classe auront respectivement rang, dans les cérémonies publiques, des mandarins provinciaux. Et la croix du mérite peut être également accordée aux personnes qui ont libéralement exécuté des œuvres d'intérêt public ou fondé des institutions de bienfaisance.

[267] Paul Doumer (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901), op.cit.*, p. 420 ; Pierre Nicolas (1900). *Notices sur l'Indochine…, op.cit.*, p. 202 : « *L'industrie locale est encore peu développée. En dehors des ateliers de construction, il n'existe que des tanneries chinoises et quelques autres établissements sans grande importance.* »

industrielle ; mais c'était un bon début et qui promettait, à condition que les industriels fussent capables d'agir par eux-mêmes, sans attendre tout du Protectorat. »[268]

Le gouvernement colonial français n'avait-il pas de projet sur l'industrialisation en Indochine ou ne fondait-il jamais la base des secteurs de l'industrie ? Est-ce qu'il ne développait pas les infrastructures principales de l'industrie telle que l'industrie électrique, la métallurgie, la mécanique ? Cette situation avait raison du programme de mise en valeur des colonies françaises pour garantir les intérêts suivis du capitalisme français, de l'accaparement du capital financier et de la faiblesse du capital industriel privé à la colonie.[269] D'un point de vue général, Pierre Brocheux et Daniel Hémery qualifiaient l'Indochine de « *colonisation ambiguë* ».[270]

Louis Durand, vice-président de la Société académique et Président de la Commission syndicale de Saint-Savin-Cauterets, a analysé les opinions de P. Doumer à travers son regard en matière de colonisation industrielle : « *Il était cependant guidé, dans cette question, par des principes très sages. Il ne voulait pas que l'Indochine fît concurrence à la Métropole, par ses industries. Elle devait simplement fabriquer ce que la France ne pouvait manufacturer ou ce qu'elle n'envoyait point. Doumer espérait cependant qu'avec la création des voies ferrées, l'âge de l'industrie viendrait pour la colonisation française : en cela d'accord avec les plus récents publicistes qui appellent en Indochine surtout des industriels.* »[271]

Il semble que les opinions de ce Gouverneur général de l'Indochine n'aient pas encore passé le cadre de la théorie de son prédécesseur. Ils ne sont pas encore sortis de « la duplicité » de la politique française sur l'industrie coloniale. Le monopole français dans le commerce existait absolument de concert avec la limitation du développement de l'industrie. C'était la duplicité de la politique française de l'industrie et du commerce au Vietnam. Il fallait seulement limiter le développement de l'industrie au Vietnam, le commerce français bénéficierait donc de bonnes conditions pour se développer par la méthode du commerce bilatéral franco-vietnamien et pour se procurer des revenus. En revanche, cette progression du commerce pouvait assister la politique de limitation industrielle, puisqu'elle contribuait à la consommation des matières premières à la colonie et satisfaisait le marché colonial pour les produits nécessaires qui y étaient fabriqués.[272]

---

[268] Paul Doumer (1905). *L'Indochine française, op.cit.*, p. 112.
[269] Tạ Thị Thúy et alii (2007). *Lịch sử Việt Nam,* tập VIII (1919-1930). Hà Nội, nxb. Khoa học xã hội, pp. 137-138.
[270] C'est le titre du livre de Pierre Brocheux, Daniel Hémery (2001). *Indochine, la colonisation ambiguë : 1858-1954, op.cit.*
[271] Louis Durand (1905). *L'Œuvre coloniale de M. Paul Doumer en Indochine, op.cit.*, p. 40.
[272] Nguyễn Khánh Toàn et alii (2004). *Lịch sử Việt Nam,* tập II (1858-1945). Hà Nội, nxb. Khoa học Xã hội, p. 122.

Paul Doumer voulait toujours permettre le développement de l'industrie en Indochine dans les intérêts des industriels et commerçants métropolitains. Si le profit de la colonie grâce à l'établissement d'industries sur son sol n'était pas douteux, encore fallait-il mettre, en regard de son intérêt, celui des producteurs métropolitains. Parmi eux, plusieurs personnes « *demandent qu'on ne leur crée pas, dans des pays acquis par la France, souvent à grands frais, des concurrences insoutenables et désastreuses.* »[273]

À propos du comportement des capitalistes français sur l'industrialisation de l'Indochine, les capitalistes français ont buté sur une grande contradiction dans le domaine industriel, quand ils voulaient eux-mêmes investir de grands capitaux en Indochine pour faire des affaires dans l'industrie, pour obtenir de grands bénéfices, et concurrencer les autres étrangers sur le marché asiatique. Toutefois ils craignaient que le prix des produits ne puisse être inférieur à celui de la France, parce que la main-d'œuvre était à vil prix à la colonie, « *des prix dérisoires* ».[274] Cette classe sociale laissait voir des divisions intestines concernant l'investissement dans le domaine industriel en Indochine. Les personnes qui voulaient développer fortement l'industrie en Indochine ont expliqué que les produits français en Indochine et sur le marché asiatique étaient moins nombreux que ceux des autres pays, donc l'impulsion du capital dans ce domaine était très logique et aurait ramené d'un bon chiffre d'affaires pour eux. Ils pouvaient exploiter librement les matières premières industrielles avec leurs investissements et dans leur colonie ; en outre, en raison des avantages au niveau de la main-d'œuvre vietnamienne avec les autres facteurs, pendant quelques décennies jusqu'avant la grande crise économique mondiale dès 1931, la production française en Indochine avait fait des progrès.

Cependant, de leur côté, les grands capitalistes de l'industrie et de la finance, poursuivant leur volonté de protection de la production industrielle métropolitaine, ne souhaitaient pas le développement de la colonie. Ils voulaient vendre leurs produits français aux colonies, qui étaient des vrais marchés de la France, au lieu de les vendre aux autres pays, ou aux colonies des autres grandes puissances. Les Français pouvaient donc investir en Indochine, mais à condition que l'industrie coloniale puisse servir l'industrie métropolitaine afin de fabriquer en plus grand nombre, de ramener le plus de profit pour la France. Cette politique prendrait l'avantage en France parce qu'elle obtenait le soutien des hommes politiques et du capital de l'industrie métropolitaine.

Le Ministre, Jules Méline avait eu le même point de vue que Paul Doumer, il estimait : « *Dans une bonne organisation coloniale, la production coloniale doit se borner à la*

[273] Paul Doumer (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901), op.cit.*, p. 60.
[274] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900, op.cit.*, p. 321

fourniture pour la Métropole des matières premières ou des produits qui n'aient pas de similaire chez nous. Mais si, sortant de cette fonction, la production coloniale vient à faire à la nôtre une concurrence ruineuse, elle devient un dangereux adversaire. »[275]. Il semblait que l'industrie indochinoise se développait encore sous le frein français, bien qu'elle ne se concentre que dans quelques domaines spéciaux comme l'exploitation minière ou l'industrie de transformation des produits agricoles. Cependant, il manquait en fait plusieurs branches de production. Évidemment, le développement de l'industrie en Indochine ne pouvait s'effectuer que dans le cadre accepté par la France. De plus, cela dépendait étroitement du capital ou des marchés que les industriels pourraient atteindre, ainsi que leur pouvoir d'achat.

Dans son discours, Paul Doumer, s'est montré disposé à s'occuper de l'industrie coloniale ainsi que de l'agriculture et du commerce. A. Folliot, directeur du Collège Chasseloup-Laubat à Saigon, a donc confirmé que : « *Après avoir parcouru la colonie pour en étudier les ressources et les besoins, M. Doumer s'est occupé tout d'abord du développement de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.* »[276] En fait, il ne s'est occupé que d'agriculture et de commerce parce que l'Indochine n'était qu'un lieu d'importation des produits industriels. Il n'avait pas encore donné sa méthode pour bien développer l'industrie coloniale. A. Folliot a expliqué que : « *Les Européens n'importent, excepté l'opium qui vient de l'Inde anglaise, que des produits de la première utilité : des cotonnades, des lainages, des métaux, du pétrole. Le chiffre des importations est presque le double de celui des exportations ; par conséquent, la contrée est loin de suffire à elle-même.* »[277]

Paul Beau a été successeur de Paul Doumer en Indochine (du 15 octobre 1902 au 25 juin 1908). Paul Beau reconnaissait que les industriels français avaient investi et construisaient leurs usines en Indochine, il a donc installé l'organisation et la gestion de l'industrie. Sous sa direction, à l'époque, le Service commercial et industriel de la Direction de l'Agriculture, des Forêts et du Commerce a été créé par arrêté du 25 mars 1905. « *Les questions commerciales et industrielles étaient aussi traitées auparavant, soit par le directeur, soit par le sous-directeur qui, ayant également à se charger des autres branches du service, ne pouvaient consacrer à ces affaires spéciales tout le temps qu'ils auraient désiré.* »[278]

Le développement de l'industrie indochinoise en général, des centres industriels et commerciaux en particulier, s'est-il assujetti à la politique de la France ? En réalité, les flux

[275] Nguyễn Khắc Đạm (1958). *Những thủ đoạn bóc lột của tư bản Pháp ở Việt Nam, op.cit.*, p. 150 ; Nguyễn Công Bình (1959). *Tìm hiểu giai cấp tư sản Việt Nam thời Pháp thuộc*. Hà Nội, Văn - Sử - Địa xuất bản, pp. 155-156.
[276] A. Folliot (1905). *Notions sur l'histoire de l'Annam : et sur les résultats de l'occupation française*. Saigon, Claude & Cie, p. 37.
[277] A. Folliot (1905). *Notions sur l'histoire de l'Annam …, op.cit.*, p. 47.
[278] Paul Beau (1908b). *Situation de l'Indochine française de 1902 à 1907*, t.II. Saigon, Marcellin Rey, p. 35.

financiers ont convergé encore sur cette colonie avec l'apparition des centres industriels. En 1913, le Gouverneur général par intérim de l'Indochine (de janvier 1914 à mars 1915) Van Vollenhoven rappelait l'opinion de son prédécesseur sur la fabrication industrielle dans son discours devant le Conseil supérieur.[279]

3. Maurice Long et la méthode de développement de l'industrie en Indochine

Maurice Long, qui fut nommé Gouverneur général de l'Indochine 2 ans après la fin de la Première guerre mondiale, remplace officiellement la position de Paul Doumer. Dans son discours du 3 février 1921 devant l'Union des grandes associations française pour l'essor national, il a signalé le rôle des industriels individuels dans l'évolution de l'industrie en Indochine, en particulier au Tonkin. Il a constaté que « *Avec ses charbonnages et ses mines métalliques, sa cimenterie, son usine de produits chimiques, son usine à zinc, et ses établissements de toutes sortes, Haiphonnais ou Saigonnais, que je regrette de ne pouvoir citer tous, notre Indochine figurera bientôt au premier rang des pays industriels de l'Asie.* »[280] La crise de l'économie française après la guerre et dans la crise mondiale a obligé les Français à devoir envisager leur politique économique en France et aussi dans leurs colonies pour compenser le plus tôt possible les dommages de la France dans la guerre. Le changement de valeur du franc et des piastres a changé l'orientation de l'investissement des capitalistes vers la colonie pour diminuer le risque économique et pour profiter à la colonie. Dans ce cas précis, Maurice Long est devenu le pionnier de ce changement avec les méthodes de développement d'industrie en Indochine.

Pour citer un autre exemple, Ch. Bénard a remarqué que le développement de l'industrie en Indochine non seulement reposait sur les grands efforts individuels, mais encore qu'il fallait s'attacher le concours financier du Gouverneur général de l'Indochine : « … *puisque nous pouvons produire et au-delà et sans grandes difficultés, tout ce dont a besoin notre fabrique lyonnaise, il y a là un effort considérable à réaliser pour lequel j'envisage le concours non seulement moral, mais le concours financier du gouvernement général de l'Indochine, afin de créer, de développer, d'assurer dans ce pays la production de la soie nécessaire à notre vielle et grande industrie de la soierie lyonnaise.* »[281] La présence des soyeux lyonnais au Tonkin, notamment à Hanoi, Nam Định et à Haiphong, a été signalée depuis longtemps avec les

[279] Voir André Touzet (1939). *Le régime monétaire indochinois*. Paris, le Recueil Sirey, pp. 4, 17, 18, 21, 43 et 44 ; Jacques Marseille (1984). *Empire colonial et capitalisme français – Histoire d'un divorce*. Paris, Albin Michel ; Gilles de Gantes (1994). *Coloniaux, Gouverneurs et Ministres. L'influence des Français du Vietnam sur l'évolution du pays à l'époque coloniale, thèse.cit.*, pp. 150-155. Ils ont présenté les informations sur le nombre d'entreprises françaises, dont Gilles de Gantes nous a informé les tableaux des sociétés françaises en Indochine avant la Première Guerre.
[280] Ch. Bénard (1931). *Au service de l'Indochine …, op.cit.*, p. 83.
[281] Ch. Bénard (1931). *Au service de l'Indochine …, op.cit.*, p. 79.

missions françaises à travers la voie diplomatique et les activités de la coalition des capitalistes métropolitains avec leurs réseaux.[282]

La richesse des matières premières au Tonkin promettait beaucoup de revenus possibles pour la France. La question de l'intérêt a été classée souvent en premier ordre : « *cette prospérité de l'Indochine ouvre à la France des horizons indéfinis pour sa prospérité non seulement par les matières premières qu'elle peut lui apporter, mais aussi, en raison des débouchés qu'elle peut lui fournir.* »[283] Ces explications se sont rattachées à la question des intérêts que l'Indochine a amenés peut-être pour la France, et notamment pour les industriels français à la colonie. Leurs grands efforts étaient-ils un des agents activateurs qui ont impulsé l'industrialisation en Indochine et le changement de la politique de « mise en valeur coloniale » du gouvernement français ? Est-ce que le gouvernement métropolitain avait eu un autre point de vue pour l'industrialisation en Indochine par son mécanisme financier ? Le discours de Maurice Long dans les analyses de Ch. Bénard a exprimé une partie des nouvelles visées françaises.

Il semblait que les Français aient eu l'intention d'améliorer leur situation industrielle en métropole en même temps que dans les colonies, par exemple dans la relation entre l'industrie et l'agriculture. « *N'est-on pas fondé à penser, par exemple, qu'il y a déséquilibre entre l'industrie et l'agriculture, et que le développement intensif de la première, de l'industrie automobile par exemple, non pas dans la quantité produite, mais dans la diversité des innombrables marques à peu près identiques les unes aux autres, apportant une multiplicité de types qui ne répond à aucun besoin, ne peut se faire qu'au détriment de l'agriculture dont le développement ne devrait être à aucun prix négligé ?* »[284]

Dans la stratégie de restauration de l'économie métropolitaine, l'Indochine n'était pas une exception. L'Indochine était « le balcon de la France sur le Pacifique »[285] pour bien protéger

[282] Selon de Jean François Klein (2013). « Une stratégie impériale. La Banque Privée commerciale, industrielle, coloniale Lyon-Marseille et l'industrialisation de l'Annam et du Tonkin (1897-1902) » p. 57, dans Ivan Kharaba et Philippe Mioche (dir.). *Banque et industries. Histoire d'une relation timorée du XIXe siècle à nos jours*. Dijon, Presses universitaires de Bourgogne : « *Si, théoriquement, seuls les marchands-fabricants sont appelés « Soyeux » – ils achètent la soie grège (brute) au marchand de soie, la font tisser à façon par les Canuts (artisans), et vendent le produit fini, la soierie – par commodité de langage, nous appellerons l'ensemble de ces hommes, banquiers, marchands de soie et marchands-fabricants, des Soyeux.* »

[283] Ch. Bénard (1931). *Au service de l'Indochine …, op.cit.*, p. 80.

[284] Ch. Bénard (1931). *Au service de l'Indochine …, op.cit.*, p. 97.

[285] Voir la position de l'Indochine avec la France dans les ouvrages : M. Cachin (1925). *Le problème de la paix et les dettes extérieures*. Paris ; G. Bonnefous (1957). *Histoire de la Troisième République,* tome 2. Paris ; Bouillon et alii (1968). *Le Monde contemporain – Histoires et civilisations.* Paris-Montréal, Bordas ; Philippe Bernard (1975). *La fin d'un monde (1914-1929).* Paris, le Sueil ; Jean-Charles Asselain (1984). *Histoire économique de la France du XVIIIe siècle à nos jours 2 : De 1919 à la fin des années 1970*. Paris, le Seuil ; notamment Patrice Morlat (2001). *Indochine années vingts : Le Balcon de la France sur le Pacifique*. Paris, les Indes savantes.

les intérêts et pour élargir les influences françaises. Le problème se posait donc en Indochine de donner au développement économique un essor compatible avec ses ressources en main-d'œuvre et de l'orienter dans une voie logique et rationnelle. Cela ramenait à la politique d'association pour la haute société vietnamienne qu'Albert Sarraut avait réalisée à son époque.

Dans la nouvelle politique industrielle, la mécanisation de la production pour remplacer la main-d'œuvre devenait le point fondamental. Par exemple, dans les années 1920, on peut en dire autant de l'emploi du machinisme qui en était encore au stade de l'enfance. *« Sans doute, voit-on des rouleaux à vapeur, des camions automobiles en service mais pas en assez grand nombre. Qui s'oppose à la multiplication des petits camions ou caterpillar qui permettraient le transport des pierres et matériaux de toutes sortes sans faire appel à la main-d'œuvre humaine ?* »[286]

4. Une autre opinion sur l'industrialisation en Indochine

La politique économique de la France en Indochine demeurait sous l'influence du « Pacte colonial » depuis les années 1820. De ce pacte à la proposition de Jules Méline en 1892, l'idéologie coloniale française était créée et elle avait une valeur fondamentale pour tous les systèmes de la politique économique que les Gouverneurs généraux appliquaient aux colonies françaises, où l'Union indochinoise n'était pas un cas exceptionnel. La doctrine française en Indochine était exprimée par deux grandes politiques intégrées de la fiscalité et de la monnaie. Elles réglementaient tout ce qui concernait l'activité d'exportation et d'importation à la colonie ainsi que les branches industrielles dans ces pays. Les changements depuis le Second Empire sur « l'assimilation mitigée » et « le Pacte colonial mitigé » donnaient aux gouvernements des colonies françaises plusieurs pouvoirs dans la fiscalité. Mais, encore une fois, le « tarif Méline » en 1892 rétablissait la politique fiscale intégrale pour toutes les colonies françaises, sauf pour l'Algérie, où le gouvernement de la France effectuait la doctrine de l'assimilation en Indochine.

La loi du 13 avril 1928, après la pétition de l'Institut colonial de Marseille, amenait de nouveaux règlements dans le régime fiscal entre la métropole et les colonies et supprimait l'inquiétude sur la concurrence entre les deux territoires ci-dessus mentionnés. Cela marquait l'achèvement dans l'assimilation coloniale des Français en Indochine où la fabrication industrielle était lâchée depuis les décennies auparavant.

Albert Sarraut a expliqué le « Pacte colonial » comme un système simple, et combien impérieux. Sa formule était « *que les colonies ne sont faites que pour la métropole* ».[287] Il a

[286] Ch. Benard (1931). *Au service de l'Indochine …, op.cit.*, p. 91.
[287] Albert Sarraut (1923). *La mise en valeur des colonies françaises.* Paris, Payot & Cie, p. 84.

aussi analysé « la duplicité » de la doctrine française pour ses colonies. Au point de vue économique, Albert Sarraut a donné l'exemple de « *…la possession coloniale de la France n'est, pour sa métropole, qu'un « marché privilégié » où cette dernière préleva les denrées dont elle a besoin et imposera en retour les produits qu'elle fabrique. La politique économique se réduit ici aux procédés rudimentaires de la cueillette et du troc. C'est proprement la politique « d'exploitation », au sens péjoratif du mot. La politique d'épuisement et de stagnation qui ruinait peu à peu les colonies, les condamne à l'anémie et à la débilité, brise en elles tout ressort d'initiative créatrice. […] la « cueillette » qui vient purement et simplement s'emparer, dans le domaine assujetti, de la denrée ou du produit spontané, et même, afin de l'obtenir plus vite, qui n'hésite pas à détruire ce qui le porte. […] en imposant strictement à sa « dépendance » coloniale la consommation exclusive des produits fabriqués par les entreprises métropolitaines, la métropole prohibe tout effort local pour la transformation ou la mise en œuvre sur place des matières premières ainsi que tout contact avec l'extérieur. […] Même politique d'exploitation et de compression à l'égard de l'être humain, que le « pacte colonial » épuise et maintient en « enfacne », L'indigène… est moins un être humain qu'un instrument de travail ne valant qu'autant qu'il peut servir et que l'on rejette une fois brisé.* » [288]

Le positionement des Français pendant les années 1938-1948 nous a révélé que la politique de la France sur l'industrialisation, le besoin d'une « *doctrine générale pour dégager les différences* » ou la question de l'industrialisation de l'Indochine ont fait à face à des difficultés telles que la pression démographique, la technique, la spécialisation dans les productions, la main-d'oeuvre, du marché, *etc*.[289]

Il faut rappeler que l'objectif essentiel de la politique économique consistait à réserver le marché colonial français afin de protéger les intérêts de la Métropole et français en général. Cela pouvait consister à exploiter les ressources ainsi que toutes les possibilités économiques de l'Indochine. Selon l'analyse de Pierre Padaran : « *Si l'on veut réserver le marché colonial d'une façon exclusive à l'industrie métropolitaine, il était logique et juste de réserver, par compensation, le marché métropolitain aux matières premières de provenance coloniale ; et si les considérations abstraites et spontanées de logique et de justice ont souvent peu de poids dans la conduite des gouvernements, il faut compter tout au moins avec les réclamations formulées par les colonies elles-mêmes. C'est ce qui se produit, on le sait, en ce moment. Elles réclament, comme contre-partie de l'application sur leur territoire du tarif douanier métropolitain qu'elles n'ont pas demandé et ui a eu pour effet de renchérir chez elle le prix de*

[288] Albert Sarraut (1923). *La mise en valeur des colonies françaises, op.cit.*, pp. 84-85.
[289] I.G.M.E.I. (1943). « L'effort d'industrialisation de l'Indochine », *art.cit.*, pp. 161, 164-165. On parle des difficultés dans l'industrialisation en Indochine ; Voir encore Jacques Marseille (1984). *Empire colonial et capitalisme français – Histoire d'un divorce, op.cit.*

la vie - le fait est incontestable pour l'Indochine si l'on compare les mercuriales des principales marchandises d'importation à Saigon et Hanoi d'une part, et dans les ports libres de Singapour et de Hongkong d'autre part - l'entrée dans la métropole, non plus seulement avec la détaxe des demi-droits dont elle jouissent actuellement, pour un certain nombre d'entre elles, mais en franchise pour toutes les matières premières originaires des colonies, ce qui comporterait, à l'occasion, des droits à l'entrée dans la Métropole sur des produits de provenance autre que de provenance coloniale. »[290]

Pierre Padaran confirmait qu'il fallait entretenir le régime français en Indochine pour protéger les intérêts de la Métropole elle-même. Le développement de l'industrie de l'Indochine devrait garantir le niveau et l'échelle de production moderne, et n'avoir aucune influence négative pour la Métropole. Il a montré que, pour ce qui concernait en particulier la question industrielle, le vrai point de vue était celui-ci. L'industrie coloniale devait être le complément de l'industrie métropolitaine, destinés à la suppléer sur les marchés que les conditions géographiques ou la concurrence des autres nations soustrayaient aux efforts de la Métropole. Est-ce que l'Indochine peut-elle prétendre par ses facultés naturelles à ce rôle de complément de l'industrie métropolitaine, c'est-à-dire sans aucun effet au détriment de l'industrie métropolitaine ?[291]

En continuant à débattre sur l'industrialisation indochinoise, Ulysse Pila a exprimé son opinion lors de la conférence faite sous le patronage de l'Union coloniale française et sous la présidence du député M. Aynard. Ulysse Pila déclarait que « *pour tous les engins dont la France a la spécialité et qu'elle fabrique à bon marché, qu'on leur assure la préférence. Mais pour tous ceux qui se font mieux, moins cher à l'étranger, pourquoi imposer à nos colonies l'obligation envers et contre tous, de supporter des droits qui absorbent 1/10, 1/5 du premier capital déjà si pénible à réaliser ? Est-ce là ce qu'on appelle favoriser l'émigration, l'expansion française ?[…] Pourquoi ne pas les imiter* [les Anglais]*? Pourquoi écraser dès le début le colon qui veut faire l'industrie ?* »[292] Pour expliquer ses arguments, ll cita l'exemple sur la politique des Anglais pour la colonie de Victoria (Australie).

---

[290] Pierre Padaran (1902). *Les possibilités économiques de l'Indochine*. Extrait du Bulletin du Comité de l'Asie Française. Paris, Au siège du Comité de l'Asie Française, pp. 111-112.

[291] Pierre Padaran (1902). *Les possibilités économiques de l'Indochine, op.cit.,* pp. 114-116 : « *L'élément indispensable de l'industrie, le charbon, existe en Indochine. Les gisements de Hòn Gai et de Kế Bào sont exploités depuis plusieurs années déjà ; […] La houille a été reconnue en plusieurs autres points du Tonkin, dans le Đông Triều notament, où quelques gisements commencent à être exploités… ; L'étain, le cuivre, l'or, probablement aussi le plomb argentifère, l'antimoine, et un autre produit naturel des plus intéressants, l'amiante, existent en Indochine… Le fer se rencontre sur bien des points, etc.* » ; Cela se raccroche à la question posée dans l'ouvrage d'Albéric Neton (1904). *Indochine et son avenir économique*. Paris, librairie académique Didier et Parrin et Cie, p. 171 : « *L'Indochine est-elle un pays minier ? Cette question, agitée déjà depuis plusieurs années, est aujourd'hui résolue, et résolue par l'affirmative. Toutes les recherches faites, toutes les expériences entreprises, toutes les enquêtes ordonnées, ont abouti au même résultat.* »

[292] Ulysse Pila (1897). *Ce que l'on peut faire au Tonkin*. Paris, Union coloniale française, pp. 30-31.

Albéric Neton était entièrement d'accord avec le développement en Indochine. D'après lui, l'industrie indochinoise a fait face à « *l'opposition soulevée en France* » parce que « *l'extension du mouvement industriel du Tonkin ne peut se faire qu'au détriment des industries françaises, qui subiraient, de ce fait, une concurrence d'autant plus redoutable que les conditions productives étaient, en Indochine, beaucoup moins onéreuses qu'en France.* » Albéric Neton a posé la question en préalable : « *Ces craintes sont-elles fondées ? Nous ne le croyons pas* ».[293] Il semble que les Français n'ont pas abandonné leur but. A. Neton a choisi deux raisons pour expliquer la nécessité d'investir dans les facteurs industriels en Indochine. En effet, l'industrie française n'a donc rien à redouter du mouvement au Tonkin parce que l'industrie tonkinois avait peu de capacité de concurrencer la production en France. En revanche, l'industrie indochinoise pouvait peut-être devenir un partenaire de la France pour faire face à l'industrie anglaise, allemande ou américaine.

La création d'industrie en Indochine était sur la base des bénéfices français dès la mise en valeur coloniale. Les conflits des députés français sur l'industrie du jute au Tonkin, où la plupart de l'industrie européenne de l'Indochine étaient attachée avec la protection « des intérêts raisonnables » de la France en Indochine, ont déjà justifié cette question. Jules Ferry, président du Sénat, rappelait que les diverses industries d'importation française ont déjà pris pied au Tonkin. Un certain nombre d'usines y fonctionnaient, et ces temps-ci, par exemple, une fabrique de création, *l'Huilerie et Savonnerie de l'Extrême-Orient* à Haiphong, atteint 25 tonnes de production par mois.[294] Une autre exemple, depuis 1895, de Lanessan a démontré la nécessité d'établissement de la cimenterie à Haiphong afin de protéger les intérêts de la France en Indochine.[295]

Sous l'influence française, l'aspect de la production industrielle de la ville de Haiphong a manifesté des changements positifs. Depuis l'année 1895, Haiphong était réellement une ville. De plus en plus, des entreprises s'installaient dans cette ville où il existait une savonnerie en bonne voie de développement, suite à un marché passé avec l'administration. Cette usine saponifie les huiles de coco, d'arachide et de ricin du pays. En résumé, la politique de l'impérialisme avait limité le développement d'industrie à la colonie. La manière d'exporter du capital en Indochine a été réalisée sous forme de vente des marchandises, par l'exploitation des matières premières et par le prêt à usure. L'industrie de la France ne se développait pas fortement, donc il ne fallait pas que l'industrie coloniale puisse la concurrencer. Jusque dans les années 1937-1938, les autorités et les capitalistes français ont commencé à discuter

[293] Voir Albéric Neton (1904). *Indochine et son avenir économique, op.cit.*, pp. 207-208, 234-235. « *À cette heure, toute la question de la colonisation industrielle peut se ramener à ces deux problèmes, savoir : 1) utiliser et mettre en valeur, en les appropriant aux goûts et aux besoins du jour, le génie et les qualités d'une race ; 2) tirer profit et exploiter tout ce qu'une terre riche, fertile, puissante, peut produire et rapporter*. »
[294] Jules Ferry (1890). *Le Tonkin et la Mère-Patrie : témoignages et documents.* Paris, Victor-Havard, p. 186.
[295] Jean-Louis de Lanessan (1895). *La colonisation française en Indochine, op.cit.*, pp. 267-268.

vraiment sur la question de l'industrialisation en Indochine. Bien que cette époque se trouve hors du cadre de notre sujet, nous l'exposons en vue d'expliquer plus clairement la politique de l'industrie coloniale.[296]

C. LES TESTS DES FRANÇAIS : LES CONSTRUCTIONS RUDIMENTAIRES D'URBANISATION, DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

1. Société des Docks de Haiphong : les infrastructures portuaires (1886-1896)

Né à Avignon en 1837 dans une famille de notables locaux liés à la soierie, Ulysse Pila a créé la société en commandite simple *Ulysse Pila & Cie* en 1867, a installé ses réseaux asiatiques après 1876, ainsi qu'une succursale à Haiphong depuis 1885.[297] Par contrat, le 6 août 1886, entre le gouvernement du Protectorat français de l'Annam et du Tonkin (représenté par Paul Bert, le Résident général) et *MM. Ulysse Pila et Compagnie*, en tant que concessionnaire et entreprise de construction, Ulysse Pila fera construire les appontements, magasins et entrepôts à Haiphong sur une période de vingt années, sur un terrain délimité comme suit : au nord par le fleuve Cửa Cấm, dont il est riverain ; à l'ouest par le canal en creusement ; au sud et à l'est par des terrains dépendant du territoire du village de Cấm sur la rive droite du Cửa Cấm dans les 20 années. Les remblais nécessaires pour l'établissement des constructions et des travaux annexes seront faits aux frais du Protectorat.

La base de la législation d'établissement des magasins généraux (ou Docks) servant d'entrepôts réels et autorisés à délivrer des warrants remontait en France, au début de gouvernement provisoire du 21 mars 1848 et aux prescriptions de la loi du 28 mai 1858 et du décret règlementaire du 12 mars 1859. L'institution d'appontements et des magasins visait le but, emprunté à l'Angleterre, de faciliter la réalisation des marchandises déposées, d'en faire une valeur de circulation et de crédit, sans frais de déplacement, et de dispenser en même temps le commerçant pendant la durée du dépôt de payer les droits de douane et d'octroi.[298] Les constructions comportaient : les magasins et hangars nécessaires pour servir de magasins généraux et entrepôts réels, et destinés à recevoir en visite, transit ou dépôt, toutes les marchandises, tant d'importation que d'exportation, passant par le port de Haiphong ; des appontements en eau profonde, en nombre suffisant pour assurer les opérations bord à quai de plus grands navire fréquentant ce port. Ces appontements, comme les magasins et entrepôts,

[296] Le débat a été analysé en délai dans la monographie de Phạm Đình Tân (1959). *Chủ nghĩa đế quốc Pháp và tình hình công nghiệp ở Việt Nam dưới thời thuộc Pháp*. Hà Nội, nxb. Sự thật, pp. 266-285.
[297] Jean-François Klein (1992). *Un Lyonnais en Extrême-Orient : Ulysse Pila, vice-roi de l'Indochine, 1837-1909*. Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire.
[298] Voir la base de législation de la création des magasins centraux et généraux dans « lettre de commerçant sur les magasins généraux », ANOM GGI 9564 les magasins centraux de Haiphong (1898-1899) ; « Note en réponse à la communication faite au Parquet Général du dossier relatif au contrat passé entre le Protectorat de l'Annam et du Tonkin et M.M Ulysse Pila et Compagnie, le 6 août 1886, au sujet de la construction d'appontements et de magasins généraux à Haiphong », ANOM GGI 9915 les magasins généraux de Haiphong (1886-jan. 1889)

seront établis dans les conditions de solidité et de stabilité offrant toutes les garanties pour l'emploi auquel ils sont destinés. Alors, les appontements seront construits en fer et en bois, les magasins étaient en briques et fer.[299]

La superficie totale occupée par les magasins et hangars pourra être augmentée en raison des exigences du trafic, sans décision spéciale des autorités, dans la limite des ressources offertes par l'étendue du terrain mis à la disposition des concessionnaires. Les appontements seront munis, à leur extrémité, de grues ou barres croisées dans des conditions de puissance d'élévation en rapport avec les travaux usuels à exécuter. Ils seront reliés aux entrepôts par un chemin de fer à voie étroite. Et plus, les concessionnaires s'engagent à construire sur un terrain qui leur sera délivré par la ville de Haiphong, sur la rive droite de la rivière Tam Bạc, un magasin auxiliaire destiné à desservir pour la livraison et l'expédition des marchandises, le centre actuel de la ville. Ce magasin sera relié aux établissements principaux par un chemin de fer à voie étroite. Le transit des établissements principaux au magasin auxiliaire, et vice-versa, il s'effectuera franco pour toutes les marchandises acquittant des droits de magasinage.

Un grand quai de débarquement d'une superficie de 20 m^2 environ, en partie couvert, sera réservé pour permettre à la douane la rapide inspection des marchandises, et garantir leur parfaite conservation jusqu'à leur enlévement. Les concessionnaires réserveront, dans l'enceinte des magasins et entrepôts, un espace suffisant pour l'établissement des bureaux et casernements destinés à l'administration des douanes. Toutes les marchandises, sans exception, devront venir se faire reconnaître en douane aux appontements des magasins généraux. *MM. Ulysse Pila et Cie* s'engagent à participer au coût de la construction des établissements à ériger pour l'administration centrale des douanes, dans la ville de Haiphong, pour une somme de 10.000 piastres. Le gouvernement du Protectorat pourra, s'il le juge nécessaire dans l'intérêt public, pour les besoins du commerce de Haiphong et après avis du conseil du Protectorat, racheter, au bout de 20 annnées d'exploitation, le droit exclusif concédé par les conditions dans le 3e chapitre de ce contrat. Quant aux engagements de l'exploitation, ils auraient été effectués dix mois au plus après la notification officielle faite par le gouvernement du Protectorat pour les appontements, magasins et entrepôts et trois mois à dater de la signature du contrat pour les magasins généraux.[300]

Le 11 décembre 1886, la maison Ulysse Pila signait le contrat avec l'Administration militaire du Protectorat de l'Annam et du Tonkin (représentant par Boulanger)[301] pour la gestion des

[299] « Contrat des magasins généraux et centraux passé avec le Protectorat de l'Annam et du Tonkin et M.M Ulysse Pila et Compagnie, le 6 août 1886 », ANOM GGI 9915 les magasins généraux de Haiphong (1886-jan. 1889).
[300] Citation dans ANOM GGI 9915 les magasins généraux de Haiphong (1886-jan. 1889)
[301] « Convention entre l'Administration militaire du Protectorat de l'Annam et du Tonkin et Messieurs Ulysse Pila et Cie, le 11 décembre 1886 », ANOM GGI 9915 les magasins généraux de Haiphong (1886-jan. 1889) et

magasins centraux du service des subsistances et des magasins transit de l'Administration militaire à Haiphong. Les locaux affectés au service comprennaient : un magasin de transit d'une superficie couverte minima de 300 m^2 ; un magasin d'approvisionnement du service des subsistances, d'une superficie couverte minima de 4.500 m^2 ; un hangar couvert servant à emmagasiner les fourrages (foin pressé et fanes d'arachides) d'une superficie couverte minima de 400 m^2 ; une salle pour le dépôt des fournitures en cours de livraison et pour la réception des fournitures, d'une superficie de 960 m^2 ; un logement et bureaux pour l'officier d'administration, agent de l'autorité militaire ; et 4 pièces d'une superficie totale de 100 m^2.[302]

Les magasins centraux destinés à recevoir le matériel ou les denrées appartenaient aux services militaires sur le grand terrain et comprenaient : 1) L'usufruit d'un terrain d'une superficie totale de 120.246 m^2 borné au nord, par le Cửa Cấm, à l'ouest, par un boulevard projeté longeant le canal ; à l'est, par le fort annamite, le cimetière européen, et une partie du village de Cấm ; au sud, par le village de Cấm ; tel d'ailleurs que ledit terrain se poursuit et comporte, d'après le plan de bornage dressé par Volavoyer architecte de Haiphong, le 23 mai 1887 ; 2) L'usufruit d'un terrain d'une superficie totale de 1.600 m^2 borné : au nord, par la rue Tonkinoise ; à l'est, par la rue de Saigon ; à l'ouest, par un terrain de l'État et la propriété Kong Soc Tai et enfin au sud, par le boulevard de France.[303]

Les magasins centraux, avec les trois grands bâtiments, affectaient la plupart de leurs infrastructures à la conquête française au Tonkin, de même que leur occupation longue durée avant l'apparition du chemin de fer. Ces magasins servaient pour les approvisionnements militaires en transit, souvent de denrées et de matériels, soit une partie importante dans leur fonctionnement et à loger tout juste des denrées et le matériel d'approvisionnements. La création d'industrie en Indochine était en fonction des bénéfices français dès la mise en valeur coloniale. « *Un des trois magasins doit servir de chai aux liquides et ne pourra contenir autre chose, les deux autres magasins seront à peine suffisants pour la salle de dépôt, le transit et les denrées.* »[304]

En fait, depuis 1886, Paul Bert a déjà partagé l'avis de l'intendant militaire - directeur des Services administratifs et chef d'État-major au sujet de la question des magasins généraux. Ces magasins non seulement devaient assurer l'emmagasinement des denrées de l'armée et de la Marine, mais encore le personnel de ces magasins devait assurer la conservation et la

---

ANOM GGI 9566 les magasins centraux de Haiphong (1891-1892) : M. Boulanger, sous-intendant militaire, directeur des services administrative de la division d'occupation de l'Annam et du Tonkin.

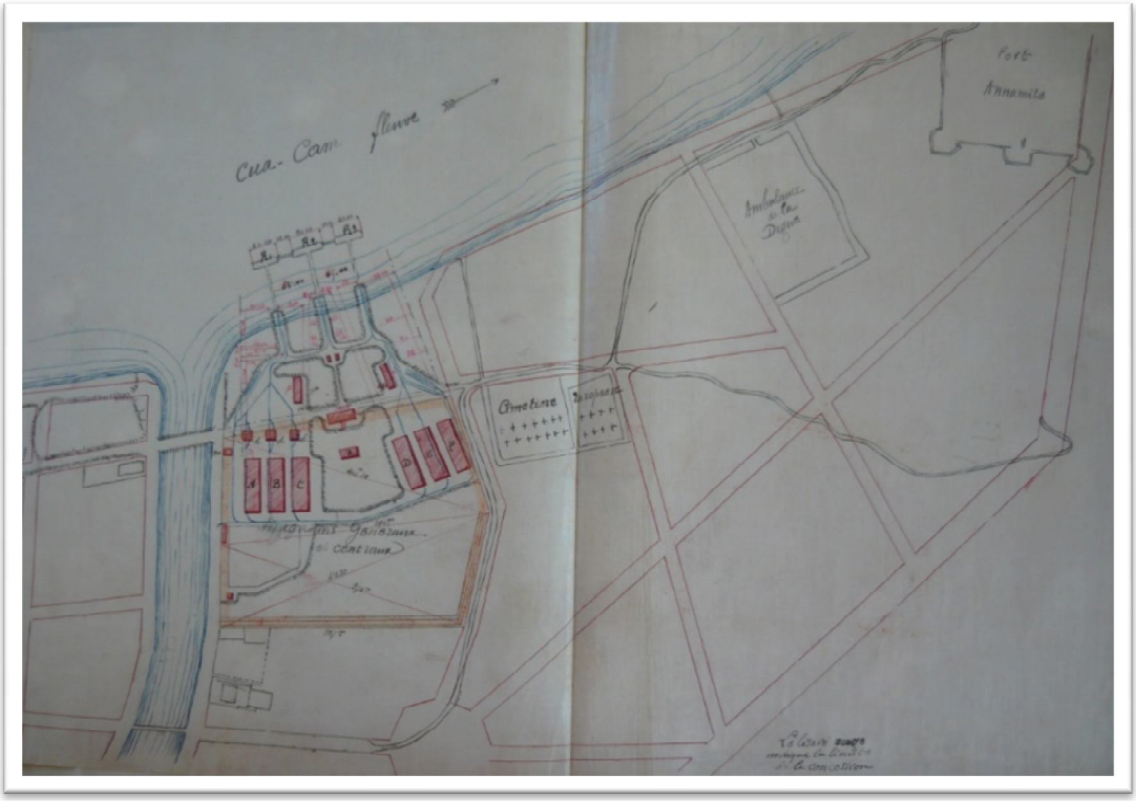
[302] ANOM GGI 9566 les magasins centraux de Haiphong (1891-1892)

[303] « La convention du 21 novembre 1887 », ANOM GGI 9563 les magasins centraux de Haiphong (1896-1897)

[304] « Lettre du 5 août 1889 à Haiphong, Le Commissaire-adjoint, chargé du service administratif de la Marine à le Commissaire Général, Chef des services administratifs en Annam et au Tonkin », ANOM GGI 9565 les magasins centraux de Haiphong (1891-1892)

manutention de ces denrées. « *Enfin, Monsieur l'intendant militaire était prié de vouloir bien préparer un cahier de charges dans ce sens et entrer en relation avec la maison Pila, adjudicataire de ces magasins* ». Le Général Jamont, commandant de la Division du Tonkin et de l'Annam, envoyait aussi un message à M. le sous-intendant militaire, directeur de l'Intendance, sur le but des magasins généraux. En relation aux pourparlers engagés par l'Intendance avec la maison Pila pour l'emmagasinement des denrées de l'armée et de la Marine, dans les magasins généraux à créer à Haiphong, ces services des subsistances coexistaient simultanément à Haiphong et à Hanoi.[305]

Carte 3. *Plan des magasins généraux et centraux*



[Source : ANOM GGI 9915 les magasins généraux de Haiphong (1886-jan. 1889)]

En octobre 1886, Paul Bert a accepté d'ouvrir les magasins généraux dès janvier 1887 pour placer le service de subsistances de la Marine dans les attributions de l'intendance militaire. Cette décision paraît avoir pour but de préparer le partage du service aux magasins généraux, si les pourparlers engagés par l'Intendance avec la maison Pila aboutissent.[306] Le 8 juin 1887,

[305] ANOM GGI 9563 les magasins centraux de Haiphong (1896-1897), « La lettre du 16 octobre 1886 à Haiphong que Le Commissaire adjoint de Possel Deydier, chef du Service administratif de la Marine envoie à Monsieur Le Capitaine de Vaisseau, Commandant de la Marine, chef de la Division Navale » indique les denrées, par exemple, farine française, choucroute, achards, graine de moutarde, vinaigre, huile d'olives, graisse de Normandie, du pain, de la viande, de café, de sucre ; La lettre à Haiphong du 19 octobre 1886 : sel, poivre, riz, bois, viande fraiche de bœuf, bœufs vivants, paille de riz, farine française, tafia, café, sucre cassonade, thé.
[306] ANOM GGI 9563 les magasins centraux de Haiphong (1896-1897)

Paul Louis Georges Bihourd, le successeur de Paul Bert, a publié l'arrêté d'acceptation de l'établissement de magasins généraux et centraux à Haiphong. Ces magasins se situaient sur la rive droite du Cửa Cấm, bornés à l'ouest par le canal de ceinture, au sud et à l'est par les terrains dépendant du territoire du village de Cấm et du cimetière européen.[307]

À ce moment-là, la maison *Ulysse Pila & Cie* a commencé à construire les bâtiments nécessaires pour les magasins à Haiphong. Leur construction comprenait les bâtiments abritant les produits d'importation et d'exportation. Depuis très longtemps, le port de Haiphong manquait de magasins solides ; on réservait les entrepôts pour les ateliers, l'outillage et le bassin de radoub étant utilisé pour les canonnières.[308]

La construction était achevée en hiver 1887 et inaugurée d'après la déclaration du « Moniteur du Protectorat de l'Annam et du Tonkin » le 12 octobre de cette année. Une société anonyme a été constituée suivant acte notarié passé à Lyon devant Me Messimy le 21 septembre 1886, sous le nom de *Société des Docks de Haiphong*. Le capital social est fixé à 1.500.000 francs, divisé en soixante actions de 25.000 francs chacune, sur le montant desquelles un quart a été versé en souscrivant, les trois autres quarts devant être versés au fur et à mesure des besoins de la société, suivant décision du conseil d'administration.[309] Cette société avait 54 actionnaires,[310] la plupart lyonnais. En septembre 1888, à l'assemblée générale des actionnaires des Docks de Haiphong, Ulysse Pila fut nommé membre de la commission chargée d'évaluer le prix de revient de magasins centraux par M. Eusèbe Irénée Pareau, Résident général par intérim en Annam et au Tonkin.[311] En fait, le gouvernement du Protectorat permettait le monopole d'exploitation des magasins et des hangars aux docks.

En réponse à la communication du Parquet général sur ce contrat, le procureur général par intérim - le chef du Service judiciaire soulignait les désapprobations complètes par les commerçants du Tonkin et de l'Annam dans la solution contre le monopole commercial daté le 31 mai 1888. Il souhaitait « *que les délibérations et protestations récentes de la Chambre de commerce de Haiphong, le consciencieux et remarquable travail de la commission chargée d'examiner les règlements intérieurs préparés par la société des Docks de Haiphong, les rapports adressés tant par M. le Résident de Haiphong que par M. le Résident général p.i. de l'Annam et du Tonkin, tout concourt à démontrer que la mise à exécution du contrat du 6 août*

[307] « Arrêté - déclarant d'utilité publique l'établissement de Magasins Généraux et Centraux à Haiphong, du 8 juin 1887 », ANOM GGI 9915 les magasins généraux de Haiphong (1886-jan. 1889)
[308] Jules Ferry (1890). *Le Tonkin et la Mère-Patrie*…, *op.cit.*, p. 312.
[309] « La convention entre le Gouvernement du Protectorat français de l'Annam et du Tonkin et MM. Ulysse Pila & Cie, le 11 Décembre 1886 », ANOM GGI 9915 les magasins généraux de Haiphong (1886-jan. 1889)
[310] Voir la liste des actionnaires dans ANOM GGI 9915 les magasins généraux de Haiphong (1886-jan. 1889)
[311] « Lettre du 29 septembre 1888, M. Pareau, Résident Général p. i. de la République Française en Annam et au Tonkin, Officier de la Légion d'Honneur à Monsieur le Commissaire de la Marine, chef du service administratif en Annam et au Tonkin », ANOM GGI 9564 les magasins centraux de Haiphong (1898-1899)

1886 serait, ainsi que n'a pas crainte de le déclarer un des membres de la chambre de commerce, un véritable désastre pour le commerce de la colonie. »[312]

La question au sujet de la création de magasins généraux pour les marchands français était manifestée dans la lettre d'un commerçant envoyé au directeur de *Le Courrier d'Haiphong*, le 12 août 1888. Les marchands français n'ont pas à occuper des magasins centraux, bien qu'il soit difficile de rester indifférent devant « un gaspillage » aussi insensé des revenus de la colonie.[313]

L'institution de magasins généraux, laissée à l'initiative privée, était soumise aux tarifs sur lesquels la *Chambre de commerce de Haiphong* désirait être consultée. L'entreprise ne constitue ni un monopole ni un privilège, c'est-à-dire que toute autre compagnie pouvait constituer des magasins généraux et les exploiter en concurrence avec les premiers. Néanmoins, les marchands pouvaient affirmer leur position ainsi que leur ambition dans cette ville. Cette convention montre que les concessionnaires français voulaient établir des systèmes d'infrastructures solides pour un port commercial, et tout d'abord, ils servaient pour la garnison de la côte.[314] Les matériels fixes répondaient donc à une utilisation de longue durée.

Bien que, la période de vingt années coure à dater de l'ouverture au commerce des magasins généraux, à l'expiration des vingt années d'exploitation par les concessionnaires, le terrain, les bâtiments, tant magasins généraux que bureaux, habitations, dépendances, appontements, clôtures, matériel fixe et roulant, etc., deviennent la propriété du gouvernement du Protectorat, et devront lui être remis en bon état de service. Même l'organe judiciaire du gouvernement de la Cochinchine constatait que c'était « uniquement un monopole » que le gouvernement du Protectorat de l'Indochine s'engageait à assurer à la compagnie Ulysse Pila, lorsqu'il lui permettait d'exercer pendant vingt années, parce que seule cette société pourrait construire des magasins généraux avec le droit exclusif de délivrer des warrants. D'après lui, cette convention était « *contraire à la loi qui régissait son exécution* ».[315]

Voici l'état des constructions de la Cie Ulysse Pila concernant les docks et appontements des magasins généraux en automne 1888 :

---

[312] « Note en réponse à la communication faite au Parquet Général du dossier relatif au contrat passé entre le Protectorat de l'Annam et du Tonkin et M.M Ulysse Pila et Compagnie, le 6 août 1886, au sujet de la construction d'appontements et de magasins généraux à Haiphong », 31 mai 1888, ANOM GGI 9915 les magasins généraux de Haiphong (1886-jan. 1889)

[313] « Lettre d'un commerçant sur les magasins généraux d'Haiphong », ANOM GGI 9564 les magasins centraux de Haiphong (1898-1899)

[314] « La convention entre le Gouvernement du Protectorat français de l'Annam et du Tonkin et MM. Ulysse Pila & Cie, le 11 décembre 1886 », ANOM GGI 9915 les magasins généraux de Haiphong (1886-jan. 1889)

[315] « Note en réponse à la communication faite au Parquet Général … », 31 mai 1888, ANOM GGI 9915 les magasins généraux de Haiphong (1886-jan. 1889)

Tableau 6. *Les dépenses de construits des magasins généraux et centraux* (en francs)

Les tranches	**Sous majoration**		**Avec majoration de 10%**	
	M. généraux	M. centraux	M. généraux	M. centraux
Bâtiments et clotures	411.118,00	323.004,00	452.229,80	355.304,40
Appontements et quais	700.000,00	350.000,00	770.000,00	385.000,00
Matériel et outillage	134.900,00	51.780,00	148.390,00	56.958,00
Total	1.246.018,00	724.780,00	1.370.619,00	797.262,40
Pour l'ensemble des magasins	**1.970.802,00**		**2.167.882,60**	

[Source : « Procès-verbal : Commission chargée de l'évaluation des magasins généraux de Haiphong, le 5 octobre 1888 », ANOM GGI 9915]

Indépendamment de ces dépenses, le gouvernement du Protectorat engageait « *une somme évaluée à 250.000 francs environ, à savoir : achat de terrain (terrains de Custine et d'Argence) 100.000 francs ; valeur des remblais effectués et des terres fournies par l'administration du Protectorat 100.000 francs ; indemnité prévue par la convention du 21 novembre 1887 pour l'achèvement par les soins de Ulysse Pila et Cie des remblais restant à effectuer 50.000 francs.* »[316]

Avec cet équipement, le système d'infrastructure pour le grand port au Tonkin permettait une bonne utilisation destinée aux actions militaires françaises et pour les marchands étrangers, surtout les Français. Le nouveau tarif douanier[317] était promulgué pour toutes les marchandises d'exportation et d'importation au port de Haiphong. Entre les mains des Français, l'image de ce port changeait de plus en plus sensiblement. Mais, le fonctionnement des magasins centraux semblait présenter encore des inconvénients. D'une part, il y avait un problème de prix, d'autre part ils se trouvaient en face des magasins chinois, construits depuis la présence française à Haiphong. Les autorités comptaient supprimer les docks chinois et maintenir leur monopole dans le commerce et le transit des marchandises. Cela s'accordait avec la décision du gouvernement du Protectorat au sujet du développement des magasins centraux et dans l'affirmation du monopole commercial à la porte d'entrée du Tonkin.

N'ayant pas caché son opinion franchement, dans la correspondance avec le chef des Services administratifs de l'Annam et du Tonkin, le Commissaire adjoint Boucard indiquait : « *la Marine qui avait toujours énergiquement refusé d'accepter la convention du 11 décembre 1886, tant à cause de ses tarifs ruineux que des embarras que lui créerait l'application de ce*

[316] « La convention entre le Gouvernement du Protectorat français de l'Annam et du Tonkin et MM. Ulysse Pila & Cie, le 11 décembre 1886 », ANOM GGI 9915 les magasins généraux de Haiphong (1886-jan. 1889)
[317] Voir le tarif douanier et celui du magasin depuis les années 1891-1892 (en francs) dans Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions…, thèse.cit.*, pp. 585-587 et ANOM GGI 9566 les magasins centraux de Haiphong (1891-1892)

contrat à des besoins pour lesquels il n'a pas été établi des magasins spéciaux pour les objets ouvrés, les matières grasses, l'habillement des équipages les approvisionnements de la flottille, etc. On ne saurait penser à déménager tout ce matériel pour le transporter aux magasins centraux alors qu'il n'y a pas contrat intervenu entre ceux-ci et la marine. Les magasins chinois n'existeraient pas qu'il faudrait les créer autant pour la marine que pour les services civils. »[318]

Il est évident que les Chinois n'avaient plus les capacités de faire de la concurrence dans l'entreposage et le transit des marchandises. Selon le message énergique de Hanoi en février 1890, toutes les marchandises des Français devraient être transférées aux nouveaux magasins. C'était la réalisation des clauses de l'arrêté du 4 janvier 1890 qui déclarait que les magasins chinois devaient cesser dès le jour même toute réception de matières et devront se borner à écouler celles qui sont actuellement emmagasinées. Toutes manipulations et expéditions devaient désormais se faire aux magasins de la *Société Anonyme des Docks de Haiphong*, par les soins des concessionnaires de l'entreprise.[319]

L'Arrêté du 16 mai 1890 à Hanoi rappelait que « *tout ce qui compose la cargaison de ces navires, ainsi que des transports de l'État, y compris le matériel naval, le matériel de la Marine et celui des services civils sera reçu dans les magasins centraux ou généraux suivant que les colis seront importés pour le compte de l'administration ou des particuliers. Les bagages des passagers ainsi que les colis à destination des offices ou fonctionnaires en services au Tonkin seront déposés au magasin de la Douane.* »[320] En effet, « *les magasins chinois étaient en mauvais état et les bâtiments dont il s'agit et qui abritent actuellement notre matériel militaire et naval, un magasin de distribution et les bureaux des détails des subsistances et des approvisionnements, sont presque tous dans un état de délabrement qui nous obligera très prochainement à des réparations très coûteuses, si ce n'est à une réfection complète. L'un deux ne tient plus débout que par un miracle d'équilibre. Le personnel qui travaille dans ces bâtiments ainsi que les vivres et le matériel qu'ils contiennent, sont sans cesse menacés.* »[321]

---

[318] « Lettre du 24 aout 1889 à Haiphong : le Commissaire adjoint Boucard, Chargé du Service administratif de la Marine à Monsieur le Chef des Services administratifs de l'Annam et du Tonkin », ANOM GGI 9565 les magasins centraux de Haiphong (1889-1890)

[319] « Lettre du 11 février 1890, M. Piquet, Gouverneur général de l'Indochine à Monsieur le Commissaire Général - Chef des Services administratif, à Hanoi », ANOM GGI 9565 les magasins centraux de Haiphong (1889-1890)

[320] « Arrêté numéro 336 du Officier de la Légion d'honneur et de l'Instruction publique, le Gouverneur Général de l'Indochine, est signé par Piquet » ANOM GGI 9565 les magasins centraux de Haiphong (1889-1890)

[321] « La lettre du service administratifs militaire de l'Annam et du Tonkin (Hanoi, le 10 Décembre 1891) ». ANOM GGI 9566 les magasins centraux de Haiphong (1891-1892) : « *Article 1er : En exécution de l'arrêté du 10 décembre 1891 supprimant les magasins chinois, tous les approvisionnements qu'ils contiennent seront transférés aux magasins centraux et l'avenir tous les approvisionnements de denrées, de matières, de matériel*

La construction des deux systèmes de magasin « militaire » et « civil » a déjà doté les infrastructures initiales et fondamentales pour un port commercial. Les Français au Tonkin, notamment les commerçants français à Haiphong, voulaient créer une vraie porte d'entrée pour le commerce dans un développement de longue durée. Non seulement ils avaient l'autorité à construire les docks (entrepôts, hangars), les appontements en eau profonde et système de chemin de fer d'interieur à voie étroite relié avec les magasins, mais encore ils pouvaient établir le bureau douanier à ce port.[322]

De la fin 1892 jusqu'au début 1893, la *Société des Docks de Haiphong* concédait les magasins au gouvernement du Protectorat de l'Annam et du Tonkin aux termes de la convention faite à Lyon le 8 décembre 1892. Ensuite, l'arrêté du 10 juillet 1893 du Gouverneur général de l'Indochine a confirmé le rachat de toutes les tranches des Docks, y compris le cautionnement de 150.000 francs versé par la société en vertu du contrat de 1886.[323]

En septembre 1904, un contrat de l'exploitation des Docks à Haiphong pendant 10 ans était signé entre le gouvernement du Protectorat de l'Indochine et la *Chambre de commerce de Haiphong*. À compter de cette date, selon le contrat de gré à gré à intervenir, cet organe effectuait l'exploitation des Docks ainsi que les appels d'offres et les adjudications dans sa zone. C'est la commission du port de Haiphong qui élaborait les contrats et l'administration des Douanes supervisait toutes les réalisations de cette Chambre de commerce, ainsi qu'une autre commission composée d'un ingénieur des travaux publics, d'un inspecteur des Douanes et d'un délégué de la Chambre de commerce. La *Chambre de commerce de Haiphong* est chargée du transport et des manipulations des marchandises, bagages de cale et de tous colis, quels qu'ils soient, dans l'enceinte des Docks de Haiphong. Elle est en outre chargée, sous le contrôle de l'administration des Douanes, de la gestion des magasins généraux et des entrepôts sis dans les bâtiments des Docks.[324]

Les organes et les dispositifs économiques que les Français mettaient en place à Haiphong montraient de plus en plus d'efficacité et ils s'amélioraient pour le développement de ce centre commercial et industriel dans les décennies suivantes.

---

naval, de matériel militaire et civil arrivant à Haiphong par les transports de l'État, les affrétés ou autres navires seront déchargés mis à quai et en magasins, manutentionnés et entretenus aux magasins centraux en exécution des paragraphes 1 et 2 de l'article 1er de contrat du 11 décembre 1886. Ils seront soumis aux droits et frais stipulés au dit contrat. »

[322] Voir les article 9, 10, 12, 13, 14 et 16 du contrat du 18 Août 1886, ANOM GGI 9565 les magasins centraux de Haiphong (1891-1892)

[323] Voir les informations sur les magasins dans Jean-Louis de Lanessan (1895). *La colonisation française en Indochine, op.cit.*, pp. 292-296.

[324] Voir « Contrat de gré à gré entre le Gouvernement Général de l'Indochine et la Chambre de commerce de Haiphong au sujet de l'exploitation des Docks de Haiphong ». Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 292e séance du 21 septembre 1908*, pp. 482-493.

2. Le germe de l'économie industrielle

> « *Ici la France a tout créé. Rien n'existait, avant son arrivée, à l'emplacement où s'élève aujourd'hui le grand port du Tonkin.* »[325]

L'extension du port de Haiphong par les éléments de construction moderne a impulsé le développement du commerce et de l'urbanisation. Le modèle de la ville européenne a été formé à partir de l'idée optimiste des Français. L'urbanisme a été réalisé depuis l'époque Bonnal dès 1885, surtout grâce à son initiative sur le canal de ceinture. Haiphong est apparu dans le rôle de position militaire, le port le plus grand au Tonkin pour la pénétration des Français. Il pouvait attirer les marchands chinois et européens. L'apparition des agents commerciaux, le fonctionnement du port ont créé beaucoup de travail dans cette ville, qui a donc reçu la migration de la population des provinces voisines. L'Arrêté du 20 janvier 1889 d'Eusèbe Irénée Parreau, Résident supérieur du Tonkin, a fixé les limites de la ville comme suit :

- *Sur la rive droite du Cửa Cấm* : 1) le boulevard extérieur projeté au plan ci-joint depuis son amorce sur la Cửa Cấm jusqu'à la coupure projetée de Lạch Tray ; 2) la rive droite de la coupure projetés du Lạch Tray, depuis le boulevard extérieur ci-dessus désigné jusqu'à la rivière Tam Bạc ; 3) le boulevard extérieur projeté entre la rivière Tam Bạc et le Cửa Cấm dans le prologement de la coupure du Lạch Tray, à travers les terrains de Hạ Lý.

- *Sur la rive gauche du Cửa Cấm* : 1) la voie de communication à établir entre le Cửa Cấm et le bourlevard extérieur de Cửa Cấm ; 2) le boulevard extérieur de la rige gauche du Cửa Cấm jusqu'au Vàng Châu. Ce boulevard est projeté à une distance moyenne de 400 m de la rive gauche du Cửa Cấm ; 3) le Vàng Châu.[326]

Le fonctionnement du port de Haiphong pendant les années 1880 par les activités militaires et commerciales avait posé plusieurs questions concernant le service de réparations des navires, le service d'eau potable ainsi que la fourniture des produits indispensables. C'était la motivation qui avait animé Louis Porchet lors de son arrivé à Haiphong en 1884 en tant que jeune ingénieur. Il a travaillé dans une entreprise de travaux concernant le port, les magasins et les infrastructures. À cette époque, les établissements industriels initiaux apparaissent dans le domaine d'entretien régulier des grands navires européens. La Marine française a crée des établissements, avec un arsenal, dans le quartier de Hạ Lý, en face de la ville sur la rive gauche de la rivière Tam Bạc pour préparer les chaloupes, canonnières et avisos. Par ailleurs,

---

[325] C'est à juste titre que M. Maspero, Résident-Maire de Haiphong, lors de la visité de l'Empereur d'Annam au Tonkin en mai 1918, dans son discours de bienvenue à Haiphong, citation dans P. –A. Lapicque (1920). *À propos du Golfe du Tonkin, op.cit.*, p. 3.

[326] « Arrêté du M. Pareau, Résident Supérieur du Tonkin », le document d'archives. Citation dans *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm…, op.cit.*

la *maison Marty et d'Abbadie* et la *maison Daniel et Cie* ont construit les des chantiers sur le Cửa Cấm et sur le canal de ceinture pour l'entretien des chaloupes.[327] Point remarquable, leurs ateliers peuvent contruire les chaloupes pour le service fluvial du Tonkin. En 1886, la *maison Marty et d'Abbadie* a signé le contrat avec la *Compagnie des docks de Hongkong et Whampoa* pour la construction de trois bateaux au service de rivière au Tonkin.[328] La capacité de la *maison Marty et d'Abbadie* a augmenté en 1888 avec la construction d'un vapeur à marche rapide destiné à la navigation du haut-fleuve Rouge. Parallèlement, on attestait des premiers résultats dans l'industrie de la construction navale par le lancement de la chaloupe « *Lao Kaï* » le 8 décembre. Il s'agissait « *d'une chaloupe monoroue plate et à l'avant effilé, de 33 m de long, 6,4 m de large, munie d'une chaudière, en acier éprouvé à 12 kg, qui peut communiquer à la roue une force de 100 chevaux-vapeur ; bateau, machine et chaudière, ont été également faits dans la maison, sur les plans de l'ingénieur des ateliers.* » [329]

En 1887, sur les bords du canal Bonnal, Faussemagne a fondé la première fabrique des savons et des huiles à Haiphong sous le nom *Fabrique d'Huilerie et Savonnerie de l'Extrême-Orient*. Robert Dubois a donné des précisions sur la capacité de cette manufacture qui fournait les produits pour les Européens dans les villes au Tonkin.[330] La même année, la *Société de Chaumont et Daniel*, fondée à Paris en 1884, a mis en place son siège social à Haiphong. Dans cette ville, la société a installé des ateliers de construction et de réparation, sur la rive droite du canal Bonnal.

Dès 1891, les nouveaux ateliers de construction navale ont été crée à Haiphong. Le premier était l'établissement L. Porchet, sous le nom *Ateliers de MM. Porchet et Cie* en association avec des ingénieurs M. Daniel, MM. Bertrand et Denis. Cette société devenait l'une des pionnières dans l'industrialisation de la ville. L'élargissement des domaines industriels et des métiers étaient remarqué par « *les travaux exécutés au Tonkin depuis la fondation de la société sont nombreux et importants, tant en construction métallique qu'en entreprises générales* »[331] en particulier la construction des appontements flottants des docks de Haiphong ainsi que de nombreuses chaloupes à faible tirant d'eau, du matériel pour

[327] Ch. Lemire (1900). *Les cinq pays de l'Indochine*. Angers, Germain & G. Grassin ; Paris, A. Challamel, p. 90.
[328] *Le Journal des débats*, 30 novembre 1886. « *Ils auront chacun une longueur de 132 pieds avec un tirant d'eau de 8 pieds ; leur cale pourra contenir 175 tonnes de marchandises ; il y aura place pour 500 passagers indigènes de 3e classe, 100 de 2e classe et 16 de 1re classe. Ils reviendront chacun à 48.000 dollars environ. M. d'Abbadie, qui a obtenu l'adjudication pendant neuf ans, reçoit une subvention annuelle de 349.000 francs. Ce nouveau service desservira six lignes. Sur la ligne de Haiphong à Hanoi et la ligne de Haiphong à Phù Lãng Thượng, le service commencera immédiatement et aura lieu trois fois par semaine.* »
[329] E. Litre « Haiphong en Décembre 1888 », *op.cit.*, p. 113.
[330] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900, op.cit.*, p. 301. Ses produits sont variés comme les savons, l'huile d'olive à bouche en estagnons ; des huiles à graisser et à brûler ; des huiles de lin crue et cuite pour peinture ; des huiles minérales neutres pour graissage de machines ; de la valvoline neutre, brune et orange pour cylindre de machine à vapeur ; de la graisse d'armes, etc.,
[331] Robert Dubois (1900). *Tonkin en 1900, op.cit.*, p. 303.

entreprises. Après la mort de Daniel en 1893, Illiers, associé de Daniel, s'est associé avec Porchet sous la raison sociale *Porchet et Compagnie*. Ces compagnies ont entrepris les travaux publics au Tonkin : « *un certain nombre de travaux, et surtout de travaux de réfection, ont été effectués depuis deux ans par les ateliers maritimes de Haiphong : la reconstruction des canonnières Casse-tete, Rafale et Berthe-de-Villers ; la construction d'un sampan à vapeur pour la surveillance des petits fleuves côtières où les chaloupes ne trouveraient pas assez d'eau ; la refonte complète de quatre chaloupes, un remorqueur et deux canots à vapeur ; de grosses réparations ont été faites aux canonnières Jacquin et Moulun, à trois remorqueurs, à trois grands chalands transports. Les ateliers ont entretenu et réparé tous les chanlands, citernes, chaloupes, du service maritime, les grandes chaloupes à vapeur Querné et Tuyên Quang ; ils ont construit des ateliers, magasins, hangars et fait divers travaux, à titre de cession, pour les hôpitaux, l'artillerie, la companie de navigation. En un mot, la flottille a été entretenue en bon état, de façon à pouvoir rendre tous les services que le Protectorat attendait d'elle.* »[332]

Carte 4. *Carte de la ville de Haiphong en 1891*



[Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-27958]

[332] *Situation de l'Indochine française au commencement de 1894*, *op.cit*., pp. 149-150.

Par ailleurs, le développement de la *maison Marty et d'Abbadie* a été souligné dès 1889 lorsque « *M. d'Abbadie, l'actif et entreprenant directeur des Messageries fluviales, atteignait Lào Cai avec la première chaloupe sortie de ses ateliers. Il renouvelait l'expérience en 1890, toujours à ses risques et périls, ayant à bord M. le gouverneur général Piquet, et il la répétait en 1891 et 1892, avec une troisième et une quatrième chaloupe, sans qu'en haut lieu on daignât croire à la navigabilité du fleuve Rouge d'une façon normale* ».[333] Par les ateliers situés à la rive droite du Cửa Cấm,[334] en 1894, on a lancé à Haiphong un petit vapeur au service de Hanoi à Haiphong. « *C'est une monoroue de 27,5 m de long, 5,5 m de large et ayant 1,2 m de creux sur quille ; il est divisé en sept compartiments étanches et doit filer 10 nœuds. Les Messageries fluviales, qui ont construit ce steamer pour leur service, terminaient, le jour de la mise à l'eau du Bảo Hà, une chaloupe monoroue démontable de 22 m de long pour le haut Mékong qui doit être en route aujourd'hui* ».[335]

Les besoins indispensables à la vie des Européens et à la ville portuaire ont surgi dans les deux domaines de l'électricité et de l'eau potable. Un contrat signé entre monsieur Baille, Résident-Maire de Haiphong et deux entrepreneurs Georges Hermenier et Amand Planté au sujet de l'installation et la fourniture d'éclairage par l'électricité de la ville de Haiphong a été le point de départ de l'industrialisation. Les clauses initiales ont confimé que : l'éclairage s'étendra sur toutes les rues de Haiphong existantes ou à créer, sauf au début sur celles comprises entre les rues de Saigon, la Place de Lào Cai, le canal de ceinture et la rivière Tam Bạc de même que pour toute la partie de rue de la Mairie comprise entre la maison Rocque et le village de Hạ Lý, ainsi que la rue de Marseille, la route du Lạch Tray et la rue de l'Abattoir. Ces quartiers encore peu habités par la population européenne, et où il y a peu de lampes municipales, resteront éclairés au pétrole jusqu'au moment où la municipalité jugera opportun de les faire éclairer à l'électricité dans un délai de six mois.[336] Le service de l'éclairage électrique de la ville a été inauguré depuis le 1er février 1893.[337]

La founiture d'éclairage électrique se limitait à un horaire déterminé du premier avril au 31 août de 7h et demie du soir à 4h du matin ; du 1er septembre au 31 mars de 5h et demie du soir à 5h et demie du matin par les machines à pétrole, mais cela témoignait d'une nouvelle apparence de la ville. Ces entrepreneurs pouvaient recevoir le tarif de 40 centimes par bec de seize bougies et par nuit pour la ville ou la somme 40 centimes par lampes et par nuit pour les

[333] *Le Journal des débats*, 5 août 1890, 29 septembre 1890 et 20 mai 1895.
[334] Voir les équipements de ces ateliers dans l'article : De Cuers de Cogolin. « Les ateliers des Correspondances fluviales ». *Le Courrier d'Haiphong*, jeudi 16 novembre 1893.
[335] *Le Journal des débats*, 22 avril 1894.
[336] Voir ANOM GGI 6376 éclairage à l'électricité des villes de Hanoi et de Haiphong (1892-1894) ; A. Pouyanne. « Les Travaux publics de l'Indochine ». *BEIC*, N^0 180/1926, nouvelle série, p. 441.
[337] « Inauguration de l'éclairage électrique à Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 5 février 1893.

clients, le quinze de chaque mois. En premier lieu, les administrations publiques avaient le droit de préférence de la lumière. Ensuite, les entrepreneurs étaient également tenus de fournir la lumière à tous les particuliers riverains de la canalisation établie qui le désiraient.[338]

Une usine a été installée à Cửa Cấm, qui était équipée avec le moteur de deux machines à vapeur demi-fixes, chacune avec une force effective moyenne de 60 chevaux, force indiquée maxima 70 chevaux. En outre, le matériel électrique se composait de 4 machines dynamos du système Edison de 17.600 watts et 160 volts, tournant à la vitesse de mille tours avec une poulie de 280 mm de diamètre, et absorbant en pleine charge environ 23 chevaux, la capacité de chacun de ces dynamos était de 440 lampes de dix bougies. Ces quatre dynamos montées en tension fournissent le courant par le système de circuit dit à trois conducteurs en fils cuivre.[339] Le dossier des renseignements techniques sur le projet d'installation de la lumière électrique à Haiphong était envoyé par la *Compagnie Continentale Edison* qui avait de l'expérience dans la fourniture de matériel électrique pour les villes d'Europe et d'Amérique. La capacité de l'usine avait été prévue pour alimenter mille lampes de seize et dix bougies dont les avantages du système étaient présentés comme très intéressants. Il suffisait d'abord d'augmenter la production d'électricité en ajoutant la force motrice et les dynamos nécessaires puis de prendre une dérivation convenable pour desservir ces lampes et d'alimenter celles-ci au moyen d'un feeder nouveau allant du tableau de l'usine à cette dérivation, cela répété autant de fois que l'on veut et sans avoir à modifier en quoi que ce soit la canalisation existante.[340]

Ce projet dans les années 1892-1894 représentait des efforts de modernisation d'une ville coloniale. Le tarif d'installation et de fourniture la lumière comprenait l'installation des lampes, fils, commutateurs supports et coupe circuits aux conditions suivantes : prix de dix bougies : 10 piastres ; 16 bougies : 10,5 piastres et 12 piastres pour la puissance de lampes de 32 bougies.[341] « *L'aspect de Haiphong, la nuit, est complètement changé ; et, au point de vue de la sécurité, il y a lieu d'attendre les meilleurs résultats de la difficulté que vont trouver les voleurs à circuler sans être aperçus.* »[342]

La question d'eau potable avait besoin d'être résolue.[343] En fait, les Européens ne peuvaient pas ulitiser d'eau souteraine dans la ville car il s'agissait d'eau saumâtre. En 1885, dans un

[338] ANOM GGI 6376 éclairage à l'électricité des villes de Hanoi et de Haiphong (1892-1894)
[339] ANOM GGI 6376 éclairage à l'électricité des villes de Hanoi et de Haiphong (1892-1894)
[340] Voir « Inauguration de l'éclairage électrique à Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, 5 février 1893, *art.cit*.
[341] Voir le prix mensuel d'éclairage électrique dans dossier ANOM GGI 6376 éclairage à l'électricité des villes de Hanoi et de Haphong (1892-1894)
[342] « Inauguration de l'éclairage électrique à Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, 5 février 1893, *art.cit*.
[343] « De l'eau ». *Le Courrier d'Haiphong*, jeudi 23 juillet 1891 ; « Eau potable ». *Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 17 janvier 1892.

rapport pour le ministre de la Marine, Alcide Bleton a évoqué la question de l'eau douce à Haiphong en ces termes : « *Une question intéressante est celle de l'eau qui, venant de Quảng Yên, à 30 km de Haiphong, se vend à raison de 3 ou 4 sous les 10 litres. Ce sont des Chinois qui vont chercher cette eau qu'ils font ensuite distribuer à domicile par des petites filles portant chacune deux vases de 10 litres. Il faut éviter avec soin de se servir des eaux prises dans les mares ou dans les rizières, car elles sont très malsaines et font venir des plaies qu'il est très difficile ensuite de guérir. Aussi, une des premières préoccupations de l'administration devrait être d'amener de l'eau saine et potable à Haiphong.* »[344]

Assitôt après le contrat de l'éclairage, au début de l'année 1893, la Municipalité a commencé à examiner le projet d'eau potable pour cette ville intallée dans la zone marécageuse de la côte. L'exploitation ici était très difficile comme les explications ci-dessus. Dans la lettre au Gouverneur général de l'Indochine, J. Bédat, entrepreneur à Haiphong, exposait cette question.[345] La Municipalité de la ville a commencé les études des travaux nécessaires pour alimenter d'eau potable, en grande quantité, le port et la ville de Haiphong. Les ingénieurs d'eau ont exploré les ruisseaux d'eau douce courante de la région de Hương Bi ; leur débit est suffisant, même en cette époque des plus basses eaux, pour réaliser le but qu'ils se proposent. Ils ont exploré aussi le territoire entre Hương Bi et Haiphong.[346] Ils l'ont trouvé hérissé d'obstacles qui rendront difficile la pose de la canalisation, mais pas impossible. On aura à traverser plusieurs cours d'eau, notamment la rivière Gá Bạc, la rivière Giá et le fleuve Cửa Cấm, ainsi que des étendues considérables de vases à palétuviers. Ainsi toutes les études et travaux préliminaires de cette entreprise si intéressante pour l'avenir de Haiphong, seront-ils très coûteux. Enfin, J. Bédat souhaite que son projet soit reconnu officiellement pour recevoir les droits de priorité de recherches et d'études dans la région de Hương Bi.[347]

Le processus de préparation commençait avec deux contrats signés le 13 septembre 1893 et le 15 juillet 1895 avec les entrepreneurs J. Bédat et J. B. Malon d'un montant de 5 millions piastres.[348] La distribution en débit provisoire était de 3.000 m^3 par 24h en 1894. Mais, il semble cela n'était pas satisfaisant. Au début 1895, de Lanessan a rappelé la situation d'urgence du projet de distribution d'eau potable à Haiphong. Les eaux du Cửa Cấm étant salées et les puits creusés jusqu'à ce jour ne donnant que de l'eau saumâtre, il faut aller chercher l'eau jusqu'aux Sept-Pagodes (dit Cẩm Phả), ou « *boire l'eau des mares qui est*

[344] Le rapport d'Alcide Bleton envoie envoyé pour le ministre de la marine et des colonies dans *Journal officiel de la République française* [1885], 6 septembre, p. 4948.
[345] « L'eau à Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 30 juillet 1893.
[346] « Eau potable ». *Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 19 novembre 1893.
[347] « Lettre à Monsieur le Gouverneur Général de l'Indochine à Saigon (1er janvier 1893) », ANOM GGI 6372 exploitation des eaux de Haiphong et règlement de la distribution des eaux (1893-1899)
[348] ANOM GGI 6370 la distribution de l'eau potable à Haiphong (1893-1897)

malsaine ».[349] On calcule que l'approvisionnement de Haiphong en eau potable coûte annuellement plus de 170.000 piastres ou environ 500.000 francs, l'eau coûtant plus d'une piastre le mètre cube. « *C'est une situation intolérable* ». Le Protectorat a traité, à la fin de 1893, avec des entrepreneurs du Tonkin par l'adduction à Haiphong des eaux d'une rivière des montagnes du Đông Triều à l'aide d'une canalisation en fonte qui devrait traverser les trois ou quatre bras de rivière interposés entre source et la ville. Cette dépense serait payée en vingt « annuités » de 400.000 francs chacune. Mais avant de procéder à ces importants travaux, il fut entendu que les entrepreneurs devraient forer un puits dans la ville, afin de rechercher s'il n'y existe pas, à une profondeur raisonnable, une couche d'eau potable qui pourrait être exploitée au moyen de puits. À une profondeur de 43 m, on a trouvé une couche d'eau sur la qualité de la quelle on discute encore. Les services techniques ont été d'avis qu'il y avait lieu de creuser jusqu'à cette profondeur un puits maçonné qui permettrait de se faire une opinion exacte sur l'abondance et la qualité de l'eau. Il est indispensable que ces travaux préliminaires soient poussés rapidement, car Haiphong a pris, depuis quelques années, un très grand essor.[350]

D'ailleurs, la distribution d'eau potable pour les navires abordant au port a poussé à mettre en œuvre au plus tôt possible la réalisation de ce projet. Alors, un nouveau contrat d'une valeur de 4,3 millions piastres était signé le 29 janvier 1897 entre le Gouverneur général Paul Bert et MM. J. Bédat et J. B. Malon, concessionnaires, demeurant à Haiphong. Ces entrepreneurs exploitaient la source d'eau sur le « Sông Hương » de 15 m au minimum au-dessus du niveau du repère indiqué. À Haiphong, ils ont construit deux réservoirs, composés tous deux d'une batterie de trois réservoirs de 350 m^3 de capacité chacun. Ils ont installé aussi la fourniture et la pose de 62 « bornes-fontaines » avec tous les accessoires. Ils s'engageaient aussi à construire les bâtiments en ciment armé et la qualité de la conduite d'amenée ainsi que le système de passerelle métallique traversant les rivières Gá Bạc, Giá, le fleuve Cửa Cấm, le canal de Hạ Lý, la rivière Tam Bạc et le canal de ceinture. Les travaux devraient être entièrement terminés à la date du 31 décembre 1898.[351]

Ces installations industrielles étaient les premiers signaux d'une ville portuaire. Elles montraient que l'investissement des Français pour les travaux publics et pour les infrastructures s'orientait vers un développement de la ville de Haiphong dans l'avenir. En outre, cela établissait de plus en plus une position importante dans la visée des Français et le développement de cette ville en ferait le grand port du Nord du Tonkin.

---

[349] « Les eaux d'Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 7 avril 1895.
[350] Voir le débit moyen prévu ou demandé d'eau potable dans dossier ANOM GGI 6372 exploitation des eaux de Haiphong et règlement de la distribution des eaux (1893-1899)
[351] ANOM GGI 6370 la distribution de l'eau potable à Haiphong (1893-1897)

* *

*

Jusqu'à la fin du XIXe siècle, les industriels et les commerçants français souhaitaient seulement vendre leurs produits au Tonkin ; ils ont donc commencé à investir un petit capital pour créer des usines à Haiphong et à Hanoi. Si l'exploitation des mines s'est déroulée un peu partout en Indochine, en particulier les gisements de charbons à Quảng Yên et dans les grands ports en Indochine comme Saigon et Haiphong, les ateliers de constructions mécaniques et de réparations navales apparaîtront de plus en plus nombreux, ainsi que les petites manufactures fabriquant les produits indispensables et moins en concurence avec les produits importés de la France. Les Français en Indochine ont eu confiance en leur avenir au Tonkin. Ce la constituait une base politique importante pour la colonisation française au Tonkin : par exemple, la formation du système administratif, la construction des centres politiques et économiques, l'exploitation des mines et des sources humaines, *etc.*, et pour l'équipement des infrastructures, des outillages économique nécessaires.

Chapitre 3 : Les ressources et outillages de l'industrialisation

> « *Nous avons pris le Tonkin à cause des voies de pénétration en Chine qu'il nous offrait et à cause de la richesse de son sol et de son sous-sol.* »[352]

Haiphong se développe en tant que centre économique commercial du Tonkin. Les équipements des outillages économiques pour le commerce sont nécessaires. Cela permet aux Français d'exploiter le nouveau marché pour leurs produits industriels ainsi que les ressources pour l'exportation et pour les industries locales.

A. LE SYSTÈME DE TRANSPORTS ET DE COMMUNICATION DE HAIPHONG

Après la conquête, les Français devaient envisager eux-mêmes tous les équipements économiques pour la mise en valeur des colonies au Tonkin. Nous voulons rappeler ici qu'à partir de 1884, ils entreprirent de grands travaux publics vers Haiphong afin de maintenir ce port et développer la voie d'entrée du Tonkin. Dans son discours, Henri Gourdon parlait ainsi de la situation générale en Indochine : « *Avant l'arrivée française, l'Indochine était une contrée complètement dépourvue d'outillage économique. Les seuls ports avaient la rade de Tourane et le port de Saigon ; la seule route importante était la route mandarine, de Hanoi à Saigon, accessible uniquement aux piétons et aux cavaliers. Quelques canaux et le réseau de digues du Tonkin représentaient les travaux publics accomplis dans le pays ; encore faut-il noter que ces digues, construites au jour le jour, sans plan d'ensemble, pour les besoins locaux, étaient incapables d'arrêter les grandes crues du fleuve.* »[353]

L'équipement économique, en général, avait un « triple objectif » : intensifier la production ; distribuer les produits dans tout le pays ; acheminer l'excédent disponible vers les ports d'exportation. L'amélioration du système de transport était nécessaire pour la modernisation économique en Indochine ainsi que pour impulser les mouvements commerciaux et industriels, surtout dans les grands centres commerciaux et industriels de Saigon, Hanoi, Haiphong. Ce centre économique permettait la mise en communication avec tout le Tonkin et les provinces du Nord de l'Annam.[354]

1. L'amélioration des voies fluviales et de la navigation

Porte d'entrée unique de communication directe avec l'intérieur du pays, le réseau de transport par voie fluviale et de navigation maritime devait donc primordial pour le

[352] « Lettre du Tonkin », *Le Journal des débats, le 20 mai 1895*, numéro soir.
[353] Henri Gourdon (1931). *L'indochine, op.cit.*, p. 143.
[354] Pierre Nicolas (1900). *Notices sur l'Indochine, op.cit.*, p. 200.

développement de ce territoire. L'indispensable amélioration des voies fluviales et surtout de la navigation nécessitait des investissements importants chaque année.

Les travaux d'aménagement des rivières et canaux du Tonkin étaient effectués depuis 1893 par la *Société des Correspondances fluviales du Tonkin* selon un nouveau contrat (en vigueur pour une durée de 10 ans) avec le gouvernement de l'Indochine jusqu'à concurrence de 3 millions de francs et sous le contrôle du service des Travaux publics. « *Pendant qu'elle travaille à l'amélioration du haut fleuve Rouge, la Société des Correspondances fluviales du Tonkin balise tous les cours d'eau du Tonkin et fait à Haiphong des travaux importants. […] le commerce et la marine réclamaient,* [depuis 1891], *le creusement d'un canal réunissant le fleuve Cửa Cấm à la rivière Lạch Tray pour permettre aux chaloupes de monter à Hanoi ou de descendre à Haiphong sans avoir à se préoccuper des marées.* »[355]

Au début 1893, selon la proposition de Berthoin, la *Chambre de commerce de Haiphong* demanda à l'administration du Protectorat de prodécer à l'envasement du canal Bonnal car son accès devenait de plus en plus difficile. Faut de quoi, dans quelques mois, il serait complètement fermé à la navigation.[356] Berthoin avait attiré l'attention sur l'état des difficultés au canal Bonnal où il n'était pas possible de pénétrer le jour, en raison des heures de marée, état de choses qui persisterait tout l'été ; aussi, les opérations de déchargement de pétrole, interdites à l'appontement des Docks, devenaient-elles totalement impossibles depuis que l'administration des douanes exigeait qu'elles soient faites sur le canal Bonnal.[357]

En conséquence, la *Chambre de commerce de Haiphong* a décidé de s'entendre avec le Résident-Maire pour faire modifier l'arrêté au sujet du débarquement du pétrole pour les bateaux importateurs directement, ainsi que d'installer le dépôt de pétrole sur l'autre rive du Cửa Cấm. En outre, les propriétaires riverains de ce canal, surtout les ateliers de constructions mécaniques, étaient assez fortements imposés afin de pouvoir en disposer.

Cependant, la situation sur l'envasement progressif des barres du Cửa Cấm devenait de plus en plus grave, d'après les renseignements donnés par les sondes sur les cartes marines des pilotes depuis 1877.[358] À ce sujet, F. Rieunaurd, secrétaire de la *Chambre de commerce de Haiphong,* a rappelé que l'attention avait été attirée sur cette question dans le procès-verbal du 13 mars 1894. Cela est apparu dans les rapports d'approfondissement en 1894 de J. Renaud à l'*Association géographique et commerciale de l'Indochine* et de Charles Vézin dans *Le Courrier d'Haiphong.* Charles Vézin, l'un des principaux entrepreneurs de travaux publics,

[355] Jean-Louis de Lanessan (1895). *La colonisation française en Indochine, op.cit.*, p. 297.
[356] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la séance du 22 février 1893*, p. 2.
[357] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la séance du 14 mars 1893*, p. 2.
[358] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la séance du 13 mars 1894*, p. 3.

donnait aussi des solutions sur le creusement, afin de maintenir le port commercial.[359] Pendant les années 1894-1896, une convention était donc signée entre le gouvernement du Protectorat de l'Indochine avec la *Société des Correspondances fluviales du Tonkin* pour les travaux du canal Lạch Tray. Ainsi, grâce à l'abondance et à la compétence de la main-d'œuvre vietnamienne, le réseau des voies fluviales Cửa Cấm - Tam Bạc - Lạch Tray a permis une circulation sur tout le parcours ; les chaloupes n'attendaient plus la marée haute pour pouvoir aller de l'une de ces rivières à l'autre. Dès que cette société eut terminé le creusement du canal, des changements apprécicables ont été constatés : le canal du Lạch Tray au Cửa Cấm a été ouvert à la navigation, « *avec 22 m au plafond et 40 m à la ligne d'eau des mers moyennes. Les plus grandes canonnières pourraient donc y naviguer librement à toute marée.* »[360]

Cependant, sous divers aspects, les investissements pour les travaux publics au port de Haiphong dépendaient totalement de la décision du gouvernement du Protectorat, malgré encore le désaccord dont nous avons parlé plus haut. En observant la pratique de ces travaux, il semblait que de Lanessan croyait à l'amélioration du canal Lạch Tray. Les décisions prises par le gouvernement du Protectorat dans les travaux publics étaient judicieuses, notamment à Haiphong, d'autant plus qu'il ne pouvait pas attendre l'arrivée de subventions de la France, comme l'explique le Gouverneur général dans son discours : « *Pendant combien d'années aurait-il fallu attendre son ouverture, si l'on n'avait dû compter que sur les ressources normales du budget ou les subventions de la métropole ?* »[361]

Jean-Louis de Lanessan espérait en l'avenir du port de Haiphong selon la stratégie française au Tonkin et en vue du marché de la Chine méridionale. En plus de la construction des appontements fixés, des phares, il fallait procéder à l'élimination « des barres molles » aux grandes embouchures pour les grands navires où les travaux, au canal Cửa Cấm, étaient effectués depuis 1894. Ces travaux s'élevaient à la somme de 50.000 piastres dans le contrat signé par MM. Marty et d'Abbadie avec la *Société des Correspondances fluviales du Tonkin* dans le but d'améliorer la navigation fluviale en Annam et au Tonkin.[362]

Dans ce contexte, les voies fluviales constituaient la seule solution pour faciliter les relations avec Hanoi et les provinces en Chine méridionale. Dans la première époque du commerce franco-chinois, avant l'accès de grands navires, les travaux d'amélioration du réseau fluvial se sont déroulés en même temps que le projet des travaux sur le haut du fleuve Rouge. Dès la réalisation de ce projet, de Lanessan prévoyait que, dès l'achèvement de ce travail et le

[359] *Le port de Haiphong : accessible aux grands navires (deux projets d'études).* Paris, Augustin Challamel. Extrait rapport de Jean Renaurd du 12 avril 1894 à l'association géographique et commerciale de l'Indochine (sixème section) et le rapport de Vézin, extrait de *Le Courrier d'Haiphong.*
[360] Jean-Louis de Lanessan (1895). *La colonisation française en Indochine, op.cit.*, p. 298.
[361] Jean-Louis de Lanessan (1895). *La colonisation française en Indochine, op.cit.*
[362] *Situation de l'Indochine française au commencement de 1894*, *op.cit.*, p. 160.

creusement de quelques bancs de galets, « *la navigation du haut fleuve Rouge par les vapeurs de faible tirant d'eau ne présentera plus aucune difficulté, pendant toute l'année. Déjà d'ailleurs, le service a lieu régulièrement, même pendant les basses eaux, grâce aux études faites en 1893 par le lieutenant de vaiseau Escande avec la canonnière Moulun.* »[363]

Les commerçants français commençaient les installations des courants commerciaux entre le Tonkin et le Yunnan à travers le fleuve Rouge, après la prospection de J. Dupuis. Ils montraient de plus en plus leur confiance en l'avenir du Tonkin après avoir obtenu de bonnes conditions pour pénétrer au Yunnan et accéder au marché de la Chine méridionale. L'utilisation de la ligne de communication disponible s'accordait avec les moyens de transports dont ils disposaient en ce temps-là ainsi que de leur position dans le pays. Ainsi, le développement du commerce a favorisé le transport des marchandises vers le port de Haiphong. L'amélioration des voies fluviales était nécessaire pour la circulation des marchandises, surtout sur le fleuve Rouge comme l'indique M. Lemaire, ancien Résident général à Huế : « *Oui, seulement, le fleuve Rouge n'est pas navigable au-dessus du delta. Mais, s'il ne peut pas nous servir à transporter nos produits au Yunnan, on peut l'utiliser pour transporter ceux du Yunnan au Tonkin. M. de Kergaradec a mis quarante jours pour aller et huit seulement pour revenir.* »[364]

Un peu plus tard, pour aller de la mer à Lào Cai, M. Hautefeuille effectuait ce parcours dans un délai moyen de 25 jours et la capacité de transport des marchandises par la voie fluviale était confirmée par M. Guillaume Richaud, Gouverneur général en 1888. Le système des voies fluviales au Tonkin représentait sans doute le chemin le plus court pour atteindre Mongtze (Mông Tự), en comparaison avec deux voyages de la Mission douanière chinoise en août 1889 et du personnel du consulat français.[365] Si les Chinois avaient mis trois mois et quatre jours pour atteindre Mongtze par la voie de Canton, en revanche, les Français ne passaient que vingt jours pour y arriver, en prenant la route de Hanoi et du fleuve Rouge. En effet, le trafic des marchandises au Yunnan par le fleuve Rouge coûtait nettement moins cher que par les autres voies, (450 francs seulement la tonne, au lieu de 880 francs par le fleuve Bleu, et 950 francs par la rivière de Canton).[366] Cela démontrait que Haiphong pouvait bien faire le transit des marchandises des Européens vers le marché chinois et le marché asiatique ainsi que des marchandises de la Chine vers le marché de France. Les analyses statistiques sur le commerce de la *Chambre de commerce de Haiphong* ont insisté sur l'efficacité de

[363] Jean-Louis de Lanessan (1895). *La colonisation française en Indochine, op.cit.*, p. 297.
[364] « Procès-verbal de la Commission des crédits pour le Tonkin », séance du 1er décembre 1883; *Officiel de juillet 1886.* Citation selon de Jules Ferry (1890). *Le Tonkin et la Mère-Patrie…, op.cit.*, p. 237.
[365] Voir « Discours de M. Richaud au Conseil colonial en 1888 », Jules Ferry (1890). *Le Tonkin et la Mère-Patrie…, op.cit.*, p. 238.
[366] Jules Ferry (1890). *Le Tonkin et la Mère-Patrie…, op.cit.*, p. 234.

l'investissement des fonds du gouvernement du Protectorat. En outre, en ce qui concerne les communications intérieures, toutes les provinces agricoles du Tonkin écoulent par bateaux leurs produits sur Haiphong. « *Beaucoup de ces centres de production sont atteints par les bateaux à vapeur qui, en saison des hautes eaux, de juillet à octobre, remontent jusqu'à 700 km et en saison sèche jusqu'à 450 km. […] Mais, la sécurité de la navigation nécessite des travaux incessants.* »[367]

Avant la naissance du chemin de fer de Haiphong - Hanoi - Yunnan, l'amélioration des voies fluviales reliant Haiphong et les provinces au delta du Tonkin constituait l'investissement le plus économique en comparaison avec le chemin de fer et les routes empierrées, car les commerçants pouvaient très bien exploiter les navires à vapeur. Les moyens de transport de la voie fluviale étaient non seulement pratiques et moins chers, mais surtout ils prenaient moins de temps que par les moyens rudimentaires des Vietnamiens (tombereau, char à boeufs, brouette, char à bouffles, *etc*). En 1894, la Municipalité a effectué les travaux de la « Coupure du Lạch Tray au Cửa Cấm » pour créer l'ile de Hạ Lý pour la Marine.[368]

En revanche, le développement du port commercial imposait des exigences d'amélioration des accès maritimes. Haiphong avait des avantages par son privilège de grand port commercial régional et de la concession française. Pour la question des voies d'accès d'autrefois, les Français adoptaient la solution de l'entrée par la baie d'Halong à travers un chenal qui reliait avec Cửa Nam Triệu. En 1902, un investissement de 8 millions de francs permit la réalisation des travaux d'ouverture du chenal de Đình Vũ, en creusant une voie d'accès pour les bâtiments d'un tirant d'eau de 7 à 8 m. Ce chenal, d'une longueur de 6.000 m, d'une largeur de 80 m et une profondeur de 5 m, permettait l'accès de ce port aux bateaux calant 7 m en tout temps.[369]

Dans le système de transport fluvial et maritime, Haiphong était le terminus des diverses lignes utilisées par les agences françaises. Ainsi Haiphong, relié à Saigon et aux ports de la côte d'Annam par un service subventionnné de paquebots des messageries maritimes effectué tous les 14 jours, devenait : le point terminus de l'annexe de la *Compagnie des Messageries maritimes* de la ligne Saigon - Haiphong ; la tête de ligne de la *Compagnie des Correspondances fluviales du Tonkin*, avec le service subventionné ; deux lignes fluviales partaient de Haiphong, dont celle de Hanoi, avec embranchement à Hưng Yên sur Nam Định et celle des Sept-Pagodes, Phù Lãng Thượng ; une ligne semi-fluviale, semi-maritime de Haiphong - Nam Định - Vinh ; une ligne côtière de Haiphong - Quảng Yên - Móng Cái ; une ligne de vapeurs de Haiphong à Lào Cai ; et la ligne maritime Haiphong - Hongkong par un

[367] Albert Maybon (1931). *L'Indochine*. Paris, Larose, p. 82.
[368] E. M. « Le quartier d'Hạ Lý ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 28 juillet 1894.
[369] Paul Beau (1908a). *Situation de l'Indochine française de 1902 à 1907*, t.1, *op.cit.*, pp. 30-31.

service régulier des *Messageries fluviales*, touchant Packhoi (province de Canton) et à Hoi How (île de Hainan). La *Compagnie de Navigation Tonkinoise* avait un service régulier entre Haiphong, les ports de golfe du Tonkin et Hongkong.[370]

En ce qui concernait le port de Haiphong, il avait chargé la direction des travaux publics de le doter de l'outillage indispensable, en particulier, d'un appareil de levage de 25 tonnes.[371] Au début du XXe siècle, les travaux projetés pour le port maritime de Haiphong étaient exécutés de façon de plus en plus fréquente. Sur une superficie totale de 250 m^2 occupée par les bâtiments du service de la Navigation qui, de janvier 1902 à fin décembre 1906, a fait édifier les autres constructions comportant : « *un atelier pour le service des phares et balises ; un poste de matelots du port ; un magasin des phares ; un laboratoire et un hangar pour servir de dépôt au matériel du port.* »[372]

La faible distance entre Haiphong et Hòn Gai et la baie d'Halong permettait de ravitailler facilement les navires qui mouillaient à ces deux endroits. Le service navigable, depuis les années 1890, appartenait aux agences des *Messageries maritimes*, de la *Cie de Navigation Tonkinoise*, de la *Canadian Pacific Railway Cie* et du service subventionné de la *Compagnie des Correspondances fluviales du Tonkin.*[373]

2. Le chemin de fer Haiphong - Yunnan et le réseau ferroviaire vers Haiphong

Par leur double rôle : stratégique et économique, les Français ont commencé à construire des chemins de fer en Indochine depuis 1885, avant le réseau routier parce qu'ils permirent en particulier « *d'évacuer les matières pondéreuses vers les ports d'embarquement.* » Le premier chemin de fer a relié entre Saigon et Mỹ Tho. Pour « une grande ligne dorsale » (le trans-indochinoise de Lạng Sơn à Mỹ Tho) qui comportait trois transversales : « *la première du golfe du Tonkin au Yunnan ; la deuxième du Mékong à la mer ; la troisième de Saigon à la frontière du Siam.* »[374] La promulgation, en décembre 1898, de la loi relative aux chemins de fer de l'Indochine qui « *décidait la construction de 1.700 km de chemin de fer sur le territoire indochinois, autorisait le Gouverneur général à traiter avec une compagnie pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Yunnan* ».[375]

La communication avec l'arrière-pays par la voie fluviale ne permettait pas de transporter souvent une grande quantité de marchandises dans un court délai. Le gouvernement du

[370] Ch. Lemire (1900). *Les cinq pays de l'Indochine, op.cit.*, p. 91 ; Chambre de commerce d'Haiphong. *Procès-verbal du 14 février 1898.*
[371] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal du 18 mai 1899.*
[372] Paul Beau (1908a). *Situation de l'Indochine française de 1902 à 1907*, t.1, *op.cit.*, p. 254.
[373] Voir Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 164è séance du 14 février 1898.*
[374] Henri Gourdon (1931). *L'indochine, op.cit.*, p. 148.
[375] Paul Doumer (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901), op.cit.*, p. 46.

Protectorat au Tonkin reconnaissait que le port de Haiphong se trouvait le plus près possible de Hanoi, le plus près du cœur du pays, malgré ses autres inconvénients. Le chemin de fer reliant ce port à Hanoi et les provinces au Tonkin devenait une nécessité, comme on le rappelait depuis 1885. Dans son analyse sur les inconvénients du port de Haiphong, J. Renaud expliquait que : « *… le chemin de fer ne peut arriver à Haiphong qu'en traversant plusieurs cours d'eau larges et à courants violents, sujets à grandes crues, et en parcourant une partie du delta dont le peu de consistance du sol rendaient les ouvrages d'art si coûteux que toutes les ressources de la colonie s'y engloutiraient. Nous avons vu par un récent exemple en Cochinchine, ce que coûtaient les ponts d'un chemin de fer traversant les arroyos du delta. […] N'est-ce donc pas là un désavantage considérable ? Je n'hésite pas à dire que cette impossibilité du port de Haiphong d'être relié par voie ferrée à Hanoi et au haut fleuve Rouge est par elle-même une cause péremptoire d'élimination.* »[376]

Cette démonstration semblait donner des arguments à J. Renaud pour l'abandon du port à Haiphong et pour le choix de l'autre port profond à Hòn Gai, avec la rade à la baie d'Halong. Quant au profit général, « *les voies ferrées ont en effet diminué les distances, le peuple suppute les parcours, non d'après les kilomètres mais les heures de marche.* »[377]. Après l'installation de la colonie en Indochine, la construction du chemin de fer se réalisait peu à peu à l'aide de gros investissements, commencés en Cochinchine depuis 1881, en vue de l'équipement des instruments pour la mise en valeur coloniale. La création de l'Union Indochinoise en 1887 était mise en place pour la réalisation de la politique coloniale de la France, surtout dans les domaines politiques et économiques. En raison de sa plus grande efficacité de transport, la voie ferrée devenait très utile au développement de la colonie, conformément aux ambitions de Paul Doumer, dans la politique d'exploitation et de développement de la colonie.

Avant d'aller plus loin dans le processus de l'établissement du réseau ferroviaire en liaison avec Haiphong au début du XXe siècle, la question du chemin de fer Haiphong - Yunnan faisait l'objet d'une discussion lors de la séance inaugurale du Conseil supérieur de l'Indochine à Saigon, le 6 décembre 1897. Dans le sujet de délibération, se trouvait la ligne

[376] Jean Renaud (1887). *Les questions des ports du Tonkin…, op,cit.,* pp. 23-24. Il n'oubliait pas la comparaison de la condition des ports Quảng Yên et Hòn Gai : *« La voie ferrée doit donc dans son tracé laisser tous les cours d'eau du delta dans le sud et par suite aboutir à Quảng Yên ; de Quảng Yên à Hòn Gai elle suivrait partout le terrain solide sans traverser de cours d'eau importants, longeant le pied des collines qui sont les premiers contreforts de la région montagneuse. Considédés dans leurs relations avec l'intérieur du pays par chemin de fer, deux ports seuls sont possible, Quảng Yên et Hòn Gai, le plus avantageux étant Quảng Yên ; Haiphong est impossible*. »

[377] Edmond Blanchet (1902). *Les chemins de fer de l'Indochine*. Paris, A. Pedone, thèse pour le doctorat à la faculté de droit de Paris, p. 14.

secondaire de réseau de chemin de fer en Indochine, parmi un total de cinq grandes lignes.[378] La prévision générale des dépenses était de 384 millions francs pour un réseau de 3.200 km soit en moyenme 120.000 francs par kilomètre.[379] Pour la préparation de la construction du réseau de voie ferrée en Indochine, en particulier au Tonkin, le gouvernement du Protectorat a réuni cette année-là une mission composée d'ingénieurs français. En fait, la ville de Haiphong avait été choisie comme le point de départ de tous les chemins de fer du delta et pour la pénétration en Chine méridionale, vers l'objectif visé. « … *Le gouvernement français vient, il y a quelques semaines, de décider qu'une mission d'ingénieurs étudierait les voies de pénétration du Tonkin dans les provinces méridionales de la Chine et le réseau des chemins de fer qui pourrait être construit pour donner accès aux grands marchés de ce pays. M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Guillemoto, directeur de la mission, vient d'arriver à Saigon.* »[380]

En septembre 1898, la question de ce chemin de fer était rediscutée à la deuxième séance du Conseil supérieur de l'Indochine à Saigon. Une approbation unanime se fit sur la nécessité de construire en priorité le réseau de chemin de fer en Indochine (au total 2.128 km). La ligne de Haiphong - Hanoi - Lào Cai jusqu'à la frontière avec la province de Yunnan en Chine comportait de plus 400 km et celle de de Lào Cai à Yunnan-Sen, capitale du Yunnan faisait 468 km. La prévision générale de dépenses de ce réseau était réduite à 100.000 francs par kilomètre en plaine et le double à la montagne.[381] Enfin, « *ce programme, présenté au gouvernement de la Métropole et accepté par lui, fut ensuite adopté par les Chambres et consacré par la loi du 25 décembre 1898.* » [382]

Par la loi du 15 juin 1901, (approbation et promulgation le 5 juillet 1901 en France), le Gouverneur général de l'Indochine et « le consortium financier » ont signé la conclusion d'une convention sur l'exploitation du chemin de fer de Haiphong - Yunnan. Ce groupe comprenait la *Banque de l'Indochine*, le *Comptoir National d'Escompte de Paris*, la *Société Générale de Développement du Commerce et de l'Industrie française*, la *Société Générale de la Banque industrielle et du Commerce*.[383] Le contenu principal précisait que le gouvernement de l'Indochine construisait la ligne de Haiphong - Hanoi - Lào Cai. Après la construction, une

[378] Voir le programme de réseau du chemin de fer dans Paul Doumer (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901), op.cit.*, pp. 44-45.
[379] Dương Kinh Quốc (1999). *Việt Nam – Những sự kiện lịch sử (1858-1918), op.cit.*, pp. 244-245.
[380] Paul Doumer (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901), op.cit.*, p. 43.
[381] Dương Kinh Quốc (1999). *Việt Nam – Những sự kiện lịch sử (1858-1918), op.cit.*, p. 253. Voir la construction de la ligne de voie ferrée Haiphong - Lào Cai - Yunnan dans Cam Anh Tuấn (2014). *Le chemin de fer Haiphong - Yunnan (1898-1945), thèse.cit.*
[382] Paul Doumer (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901), op.cit.*, pp. 45-46.
[383] Albert Gaisman (1906). *L'Oeuvre de la France au Tonkin : la conquête, la mise en valeur*. Paris, Félix Alcan, pp. 209-210, le consortium financier comportait de la Banque de l'Indochine, la Société générale, le Comptoir national d'escompte, la Société générale de crédit industriel et agricole.

convention d'exploitation et de partage des intérêts financiers serait signée avec le groupe financier. La section de Haiphong à Hanoi devrait passer avant le 1er avril 1903.[384] L'historique de cette réalisation a été la suivante : le 16 juin 1902, exploitation du tronçon de Haiphong à Hanoi (99 km) ; le 10 mars 1903, le tronçon de Hanoi à Việt Trì (67 km) ; le 1er juillet 1904, le gouvernement de l'Indochine exploitait la section du Việt Trì au Yên Bái (83 km. La totalité de la ligne de Haiphong jusqu'à Lào Cai, sur plus de 380 km, démarra son exploitation le 10 février 1906. Au début d'avril 1910, la totalité de la ligne de la voie ferrée Haiphong - Yunnan était achevée, sur une longueur de 846 km (selon Henri Gourdon : 849 km),[385] pour un coût total de 168 millions de francs. La ligne indochinoise s'étendait sur une longueur totale de 381 km, celle de la Chine sur 465 km, soit une dépense moyenne de 198.581,56 francs par kilomètre. Cependant, il faut noter que le coût de la ligne Phù Lãng Thượng - Lạng Sơn en 1891 avait été de 218.389,52 francs par kilomètre[386] sur le total de 52 km.[387] À côté d'une grande gare proche du centre ville de Haiphong, cette ligne faisait la liaison jusqu'à la zone portuaire de Cửa Cấm, tout près des appontements, pour débarder facilement des marchandises.

Le chemin de fer Haiphong - Yunnan non seulement servait dans la concurrence que se livraient les Français et les Anglais sur le marché méridional de la Chine (qui disposaient de la voie ferrée de la Birmanie au Yunnan), mais également, il amenait une vraie efficacité dans la mise en valeur par les Français de cette colonie et de leur concession en Chine. Il accentuait de plus en plus le rôle primordial du port de Haiphong dans le système commercial et industriel, au Nord de l'Indochine française.

- *Premièrement*, la France et le gouvernement du Protectorat de l'Indochine fournissaient un effort d'investissement pour le réseau du chemin de fer en Indochine, dont la ligne de Haiphong - Yunnan attirait 43,75% et employait presque la moitié de la somme provisoire consacrée à la fin du XIXe siècle. Il s'agissait alors du plus grand chemin de fer reliant le Tonkin à la Chine et constituait l'instrument quasiment unique de la mise en valeur coloniale. Au point de vue économique, c'était le Tonkin qui, par sa situation centrale et sa proximité avec la Chine, profitait le plus de la transformation apportée par ce grand chemin de fer trans-indochinois dans les destinées de ces pays.[388]

---

[384] Dương Kinh Quốc (1999). *Việt Nam – Những sự kiện lịch sử (1858-1918), op.cit.*, pp. 271-272 ; Paul Doumer (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901), op.cit.*, pp. 47-48.
[385] Henri Gourdon (1931). *L'indochine, op.cit.*, p. 148.
[386] Cam Anh Tuấn (2014). *Le chemin de fer Haiphong - Yunnan (1898-1945), thèse.cit.*, pp. 159, 168 ; Edmond Blanchet (1902). *Les chemins de fer de l'Indochine, thèse.cit.*, p. 51 ; Albert Gaisman (1906). *L'Oeuvre de la France au Tonkin : la conquête, la mise en valeur, op.cit.*, p. 209.
[387] « Le chemin de fer de Phủ Lạng Thương à Lạng Sơn ». *Annales de Géographie*, t.2, N°8/1893. p. 450.
[388] Albert Gaisman (1906). *L'Oeuvre de la France au Tonkin : la conquête, la mise en valeur, op.cit.*, p. 214.

- *Deuxièmement*, au terminus de ce chemin de fer, Haiphong jouait évidemment le rôle de port commercial principal au Tonkin permettant la circulation de toutes les marchandises en transit vers le Yunnan. L'exploitation de cette ligne ferroviaire développait le commerce, l'exploitation des mines et l'industrie. D'un point de vue générale sur l'économie, les optimistes français mettaient leur confiance sur cet outillage économique car « *l'établissement des voies ferrées n'aura pas cet unique résultat, fort appréciable cependant, d'assurer l'exploitation méthodique et complète de l'Indochine, il permettra encore à notre colonie de s'enrichir par le commerce des transports* ».[389]

- *Troisièmement*, Haiphong, sur la base de tête de pont commercial, attirait de plus en plus les équipements de l'infrastructure économique et la migration de la population dans sa progression. Les signaux de son développement étaient confirmés à travers les statistiques commerciales de la Chambre de commerce, des Douanes, ainsi que l'indique Gilles Raffi[390]. Les Français en Indochine espéraient non seulement en leur avenir au Yunnan, mais encore ils avaient confiance en la perspective du chemin de fer et dans l'intérêt du port de Haiphong. Le Conseil supérieur préconisait comme nécessaire et urgente la ligne de Haiphong à Hanoi et Lào Cai et Yunnan-Sen ainsi que tout un réseau de chemin de fer en Indochine.

Le chemin de fer, associé au port maritime, avait une grande capacité d'influence pour l'industrie et le commerce. La convergence des communications, des investissements, des marchandises et de la main-d'œuvre favorisa le développement d'un centre commercial et industriel, dans l'envergure de l'économie coloniale. Évidemment le développement de la ville de Haiphong s'effectuait d'une façon toute différente de celle de l'époque précédente. Dès septembre 1899, de Lanessan, délégué de l'Annam-Tonkin au Conseil supérieur des colonies, a analysé le projet du chemin de fer entre Haiphong et port Courbet (Quảng Yên) afin de protéger le développement du port de Haiphong. « *Cette voie ferrée, existant parallèlement avec le service de remorquage à vapeur, ne coûterait pas moins de huit à dix millions de francs car elle devait traverser des montagnes et des marécages sur une longueur de 40 à 50 km. Mais ils oublient aussi que ce chemin de fer serait impuissant à détourner de Haiphong les marchandises lourdes, telles que le riz, les bestiaux, etc. L'expérience de la Cochinchine établit péremptoirement que, dans un pays où les cours d'eau abondent, les marchandises encombrantes ne délaissent jamais la navigation fluviale au profit des voies ferrées qui entraînent toujours des frais de transports beaucoup plus élevés. Le chemin de fer de la Cochinchine n'a jamais transporté une tonne de riz entre Mỹ Tho et Saigon, qui sont réliées par des cours d'eau.* »[391]

---

[389] Edmond Blanchet (1902). *Les chemins de fer de l'Indochine, thèse.cit.*, p. 14.
[390] Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions…, thèse.cit.*
[391] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 182e séance du 29 septembre 1899*, pp. 1-2.

Dans le programme d'élargissement du réseau du chemin de fer qui aboutissait à la ville de Haiphong, au début 1922, les « Grands-Haiphonnais » projetaient construire le chemin de fer électrique à grande vitesse reliant de Haiphong rive droite à Hòn Gai, permettant de se rendre en une heure d'une ville à l'autre. Leurs idées étaient publiées dans *L'Éveil économique de l'indochine* afin de développer le centre commercial et industriel. « *Cette ligne rejoindrait à Uông Bí la ligne venant de Lai Khê par Đông Triều suggérée par eux il y a quatre ans ; elle aurait trois rails, de façon à permettre la circulation des trains à voie de 0,6 m du réseau des mines de Đông Triều ; trains dont les vagons culbuteurs de 15 tonnes, chargés à la mine même, viendraient se décharger presque sans main-d'œuvre dans les parcs à charbon* ».[392]

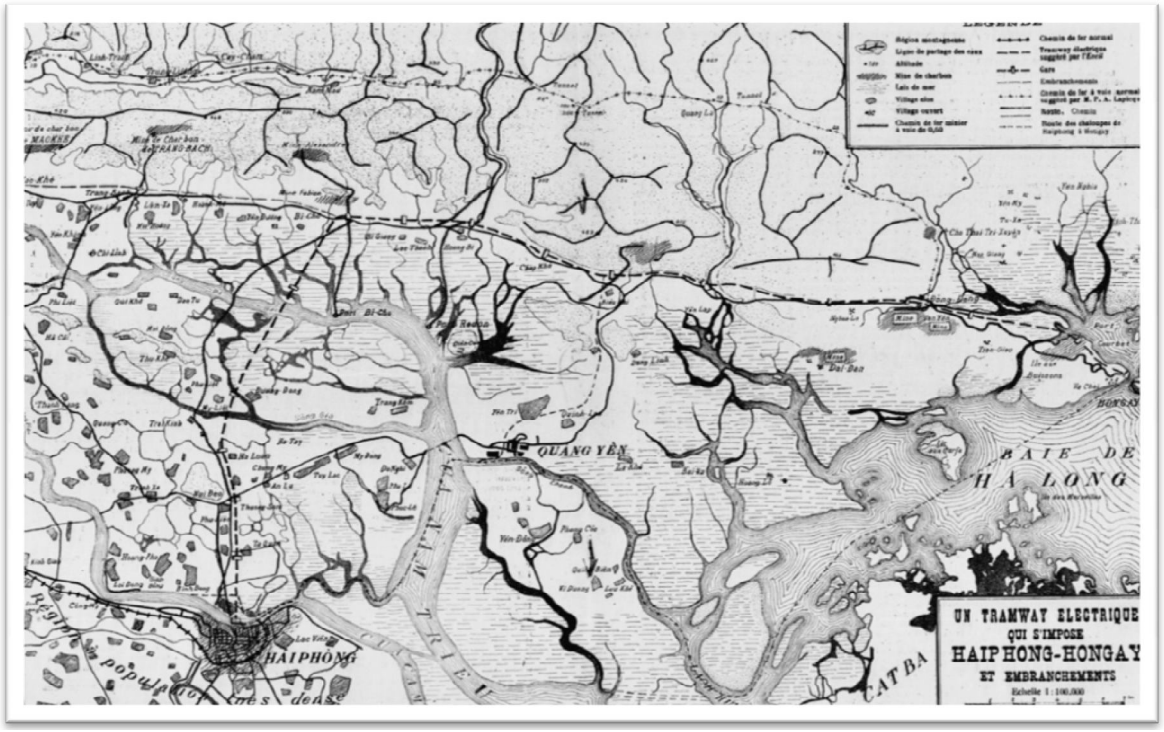
De l'autre côté, il y avait les divers embranchements de la voie ferrée qui drainaient les provinces de Nam Định et Thái Bình sur Hải Dương, où elle se confondait avec la ligne Hanoi - Haiphong. Ensuite, elle quittait celle-ci à Lai Khê pour gagner Đông Triều et desservir toutes les mines de charbon jusqu'à Hòn Gai.[393] Pour le développement économique, l'élargissement des réseaux du transport se trouvait toujours à court de main-d'œuvre dans les centres économiques, notamment les mines de charbon et le grand port de Haiphong.

Afin d'améliorer le réseau des transports entre Haiphong et les zones voisines, en 1899, sous l'influence du Gouverneur général de l'Indochine, la *Chambre de commerce de Haiphong* était disposée à étudier les propositions de l'établissement d'un tramway de Haiphong à Đồ Sơn, avec la distance d'environ 22 km.[394] Dans la communication avec la région minière de Hòn Gai, en 1929, Henri Cucherousset a présenté le projet d'un tramway électrique Haiphong - Hòn Gai. Cette ligne avait une longueur de 5 km, soit 4 km de moins qu'avec le trajet en chaloupes chinoises et vietnamiennes. En outre, elle était moins dangereuse et plus régulière que la ligne maritime. Il fallait seulement de 2h à 2h et demie pour arriver à Hòn Gai, alors que le trajet en chaloupe durait 5h en moyenne et il n'y avait qu'un seul service par jour dans chaque sens. Henri Cucherousset a précisé dans son idée pour suggérer *« un tramway électrique à voie de un mètre, construite en voie de chemin de fer à rails de 30 kg, pouvant donc supporter des trains de marchandises et permettant d'autre part à des convois de voyageurs de marcher à une vitesse moyenne de 60 km à l'heure. Ce tramway partirait de Haiphong rive gauche* ».[395]

---

[392] Henri Cucherousset. « Notre carte ». *EEIC*, N^0 439, 08 novembre 1925, p. 9.
[393] Henri Cucherousset. « Notre carte ». *EEIC*, N^0 440, 15 novembre 1925, p. 9.
[394] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 181e séance du 18 mai 1899*, p. 3. En fait, ce projet a commencé depuis 1892 avec un service tous les deux jours, d'après les informations diverses dans *Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 24 janvier 1892. Voir encore L. Gallois. « Le tramway de Đồ Sơn ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 1er février 1902 ; « Pétition à M. le Gouverneur général ». *Le Courrier d'Haiphong*, jeudi 13 février 1902.
[395] Henri Cucherousset. « Pour un tramway électrique Haiphong - Hòn Gai ». *EEIC*, N^0 605, 02 janvier 1929, p. 1.

Carte 5. *Le projet de tramway électrique reliant Haiphong - Hòn Gai en 1929*



[Source : *L'Éveil économique de l'Indochine*, N^0 605, 02 janvier 1929, pp. 10-11.]

Cette installation permettrait de recevoir directement les wagons chargés de charbon de la mine à la rive gauche de Haiphong et de développer ainsi des dépôts de charbon dans l'avenir.

3. Les ponts et les routes

Le développement des routes, en général, n'aurait donné qu'un rapide essor qu'à la circulation automobile. Jusqu'à la fin du XIXe siècle, les communications terrestres n'étaient pas rapides en raison de la limitation du réseau des « *routes mandarines* » ainsi que l'efficacité des moyens de transport. « *L'idée politique de centralisation et l'idée économique de mise en valeur amenèrent à concevoir un programme de liaisons routières* »[396] par les moyens de transports modernes permettant de transporter de petites quantités de marchandises dans un court délai. En Indochine, au début du XXe siècle, les transports routiers, en effet, n'avaient pas de prééminence sur la quantité comme le chemin de fer. En revanche, ils ne s'accordaient qu'avec le déplacement de l'armée quand elle devrait obligatoirement passer par divers endroits rapidement avec des chargements limités. La naissance des routes en pierre à Haiphong et les provinces voisines ne bénéficiait donc pas de grands investissements. Cela montrait que les Français et les Européens recherchaient essentiellement les intérêts économiques. Il s'agissait-là de l'objectif de toutes les manœuvres de guerre et de politique que les colons et les autorités étrangères réalisaient depuis le milieu du XIXè siècle. À

[396] Albert Maybon (1931). *L'Indochine, op.cit.*, p. 88.

l'exception de la route coloniale numéro 1 (la route mandarine), le réseau de routes coloniales et les routes locales qui permettaient la circulation des camions et des voitures, ont été construites très tard, vers la décennie 1930. À Saigon, Hanoi et les autres villes en Indochine ou les chefs-lieux des provinces, on ne faissait que le réseau des rues urbaines.

Au début la décennie 1890, quelques travaux publics pour le transport routier avaient été entrepris. « *Dans la province de Haiphong, ont été construits les ponts du Cui-kim* [Quý Kim, Đồ Sơn] *et du Song Khê, installés les bacs du Lạch Tray et du Song Khê, ainsi que tous travaux donnés à l'entreprise. Une route de 23 km, large de 6m, a été construite entre Haiphong et la station balnénaire-maritime de Đồ Sơn, en dépit de difficultés inouïes. Elle est empierrée et sa chaussée se trouve au-dessus des plus hautes marées. À l'abri de cette véritable digue, les indigènes ont gagné sur la mer 7 ou 8.000 ha de bonnes rizières.* »[397] Deux années plus tard, en 1892, l'amélioration des routes permettait la distribution de la plupart des ressources locales, entre les provinces du voisinage. Pendant les années 1892-1896, les travaux de route du Lạch Tray reliée la ville de Haiphong et Đồ Sơn étaient effectués de temps en temps.[398] Les communications de longue distance étaient effectuées par le réseau du chemin de fer, la voie maritime et le télégraphe. Par exemple, dans la relation du dernier bureau des Français au Tonkin avec leur premier bureau en Russie en 1898, on avait le choix entre deux voies : « *l'une terrestre, en construisant une ligne spéciale en territoire chinois, l'autre en posant un câble de Haiphong à Amoy (en Chine) […] sous-marine jusqu'à Vladivostock (en Russie). En octobre 1899, le Conseil supérieur de l'Indochine […] a décidé de faire poser le câble aux frais de la colonie, en desservant sur le parcours le nouvel établissement français à Kouang Tchéou Ouan.* »[399] Cela était réalisé sur la base du service postal, service subventionné des correspondances fluviales, qui desservait régulièrement tous les fleuves navigables et la côte du Tonkin.

En 1899, le gouvernement du Protectorat a installé la route de Haiphong - Đồ Sơn et a construit un pont sur le Lạch Tray pour l'établissement d'un tramway de Haiphong à Đồ Sơn, afin d'apporter une grande amélioration à l'état de choses actuel. Le 14 septembre 1899, M. Brandela a envoyé une lettre à M. le vice-président de la *Chambre de commerce de Haiphong* relative à un pont à édifier sur le Lạch Tray. Il pensait que la construction d'un pont sur le Lạch Tray serait déjà une grande amélioration afin d'achever le tracé proposé de la ligne ferrée et de le relier à la route actuelle,[400] car il faciliterait les communications avec Hanoi.

---

[397] *Situation de l'Indochine française au commencement de 1894*, *op.cit.*, pp.150-151.
[398] « Réseau routier ». *Le Courrier d'Haiphong*, jeudi 5 mai 1892 ; *Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 29 mai 1892 ; « La route du Lạch Tray ». *Le Courrier d'Haiphong*, mardi 24 novembre 1896.
[399] Pierre Nicolas (1900). *Notices sur l'Indochine, op.cit.*, p. 71 ; Albert Maybon (1931). *L'Indochine, op.cit.*, p. 88.
[400] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 182e séance du 29 septembre 1899*, p.5.

Brandela souhaitait que la construction de ce pont fût examinée au plus tôt en utilisant des éléments provenant des passerelles et appontements des Docks, mais la Chambre de commerce faisait face à un problème financier et les passerelles des Docks ne pouvaient être disponibles que dans le courant de l'année suivante.

En 1902 un pont métallique de 90 m fut construit sur la rivière Tam Bạc. Dans la même année, une route longue de 21,56 km, de 10 m de largeur, a été construite entre Hải Dương et Haiphong, puis une deuxième de 24 km, de 7 m de largeur, entre Hải Dương et Nam Định. Pour la première fois des améliorations étaient apportées sur des routes interprovinciales afin de servir l'économie.[401]

En comparaison avec le chemin de fer et le commerce maritime, le transport terrestre (transport autonome) entre Haiphong et les autres provinces au Tonkin n'avait pas encore bénéficié des grands travaux à cause du carractère particulier de ce réseau dans l'exploitation économique. Les industriels utilisaient les rails pour transporter les minerais et le charbon de la zone minière au port de Haiphong ou Quảng Yên, et les bateaux servaient principalement pour les produits agricoles. Dès 1909, le gouvernement de l'Indochine entreprenait donc le projet de construire un réseau de « routes carrossables » dans tout le Tonkin, principalement entre Hanoi et Haiphong.[402] Ce réseau de routes se construisait depuis 1912 en Indochine, la plupart étant des routes coloniales au Tonkin, en Annam et en Cochinchine.

B. LES ORGANISATIONS COMMERCIALES, FINANCIÈRES ET DOUANIÈRES

Dès le programme prévu par Paul Doumer, la question économique du Tonkin était considérée de la façon suivante dans les statistiques du Résident supérieur du Tonkin en 1898 : « *Le Tonkin, pas plus que la Cochinchine, ne saurait être considéré comme une colonie de peuplement. Il est et restera, vraisemblablement, une colonie d'exploitation.* »[403] Dans son analyse du rôle du capital dans la mise en valeur de l'Indochine, Henri Simoni exposait : « *Deux facteurs essentiels conditionnent en effet la mise en valeur d'une colonie : la main-d'œuvre et les capitaux. Le problème de la main-d'œuvre représente d'une manière complexe dans des territoires qui, pour être de civilisation ancienne, n'en sont pas moins neuf au point de vue économique. L'inégale densité de la population défavorisant certaines régions, les difficultés ou l'impossibilité de transports, l'insuffisance de l'outillage conduisent à la nécessité de forts investissements préalables de capitaux. Pour l'exécution de grands*

[401] « Inauguration de la ligne Hanoi-Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 1er mars 1902 ; Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 308e séance du 5 mai 1909*, p. 637.
[402] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 308e séance du 5 mai 1909*, op.cit.
[403] « La colonisation française au Tonkin », d'après les statistiques de M. le Résident supérieur du Tonkin. *BEIC*, N^0 1/1898, 1er juillet, p. 17.

travaux publics, chemins de fer, roules, canaux, port, travaux d'irrigation, de même que pour les entreprises privées. Il est nécessaire de rassembler des capitaux importants. »[404]

1. La Chambre de commerce de Haiphong

Par la décision du 23 novembre 1884 du sous-secrétariat des colonies, le projet de création de la *Chambre de commerce de Haiphong* a été mis en place afin de contrôler et d'impulser le commerce et l'industrie de la ville de Haiphong et d'autres provinces du delta du Tonkin.[405] Pour autant, l'arrêté officiel signé par Paul Bert, le 3 juin 1886, confirmait l'établissement dans la ville de Haiphong d'une Chambre de commerce dont la circonscription embrassait non seulement la ville de Haiphong, mais encore les provinces de Hải Dương, Quảng Yên, Nam Định, Ninh Bình, les provinces de l'Annam et toute la région maritime du Protectorat.[406] Dans la collaboration avec la Douane et Régie française, cette Chambre de commerce avait les principales attributions suivantes sur le commerce et l'industrie :

- Elle obtenait une autorisation de donner à l'administration civile les avis et renseignements qu'elle demanderait sur les faits et les intérêts industriels et commerciaux, notamment : sur les changements projetés dans la législation commerciale ; sur les établissements et règlements des chambres de commerce créées ou à créer ; sur la création des tribunaux de commerce ; sur la réglementation des services à l'usage du commerce ; sur les établissements de banques locales ; sur les projets des travaux publics relatifs au commerce.
- Elle administrait les établissements créés pour l'usage du commerce, magasins de sauvetage, entrepôts, bourses, etc., lorsqu'ils avaient été fournis au moyen d'une contribution spéciale sur les négociants ou lorsque, fondés par l'autorité, leur administration avait été déléguée à la Chambre de commerce.
- Elle présentait leurs vues et observations sur l'état du commerce et de l'industrie et les moyens d'en accroître la prospérité et sur tous les objets à l'occasion desquels elle pouvait être consultée.
- Elle publiait des bulletins réguliers et bi-mensuels contenant le cours des marchandises, le taux du change et généralement tous les renseignements de nature à intéresser les commerçants, soit en Annam et au Tonkin, soit à l'extérieur.[407]

---

[404] Henri Simoni (1929). *Le rôle du capital dans la mise en valeur de l'Indochine*. Paris, Helms, pp. 5-6.
[405] Phương Nam (1953). *Haiphong : Commercial et Industriel*. Hanoi, Liên Thương, p. 3 : « *La Chambre de commerce fut créée le 1er août 1884 par M. Rossigneux, Résident de France, présidait cette assemblée.* » Claire Villemagne donne le même avis sur la date de création de ces Chambres de commerce dans « Les chambres de commerce du Tonkin, 1884-1894 : Sociabilité culturelle ou mission économique ? » au colloque « L'esprit économique impérial », mars 2006 à Paris.
[406] *Moniteur du protectorat de l'Annam et du Tonkin*, l'année 1886, N^0 3, pp. 142-144.
[407] *Moniteur du protectorat de l'Annam et du Tonkin*, l'année 1886, N^0 3, op.cit.

Pendant la période initiale, cette Chambre de commerce était l'organisation française de tous les membres européens. Elle fonctionnait sous la gestion du Résident de France qui jouait le rôle de président et douze négociants français nommés par le Résident général, dont un vice-président, élu à la majorité absolue des suffrages, remplaçait le président en cas d'absence ou d'empêchement. Selon de cette décision, le 16 juin, le Résident général de l'Annam et du Tonkin, Paul Bert a signé l'arrêté nommant les membres de la *Chambre de commerce de Haiphong* avec 11 personnes. Un an après, le 10 décembre 1887, Raoul Berger, le secrétaire général, Résident général p. i. de l'Annam et du Tonkin, a nommé les 12 nouveaux membres de l'assemblée dont 4 anciens et 8 nouveaux. Le même jour, il a signé l'arrêté fixant à un an la durée du mandat des membres de ces Chambres de commerce en ces termes : « *Les membres des Chambres de commerce de Hanoi et de Haiphong seront nommés pendant un an* »[408] pour créer la base juridique de l'organisation de l'assemblée des électeurs. Leurs activités étaient variées : commerce en tout genre, gestion de concessions diverses, début de l'industrie.[409] La cotisation pour cette Chambre de commerce, par la décision du Gouverneur général G. Richaud au 21 juillet 1888, était perçue sur la base d'une contribution spéciale appliquée à toutes les patentes des commerçants du Tonkin et portant sur le droit fixe de la patente seulement. Cette somme était réparti par moitié entre les Chambres de commerce de Hanoi et de Haiphong.

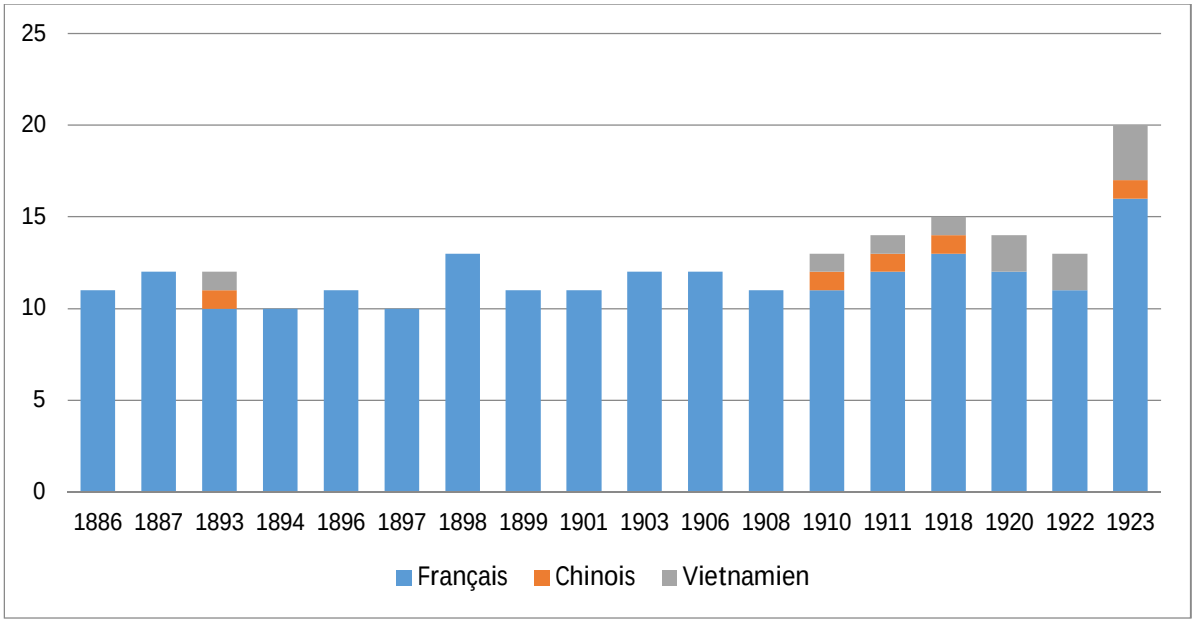
Dès le début 1889, la formation de la *Chambre de commerce de Haiphong* était fixée à douze membres, dont un Vietnamien et un Chinois, qui étaient élus conformément aux dispositions du présent arrêté. Étaient électeurs les commerçants français inscrits sur la liste des électeurs et les commerçants asiatiques patentés des deux premières catégories. En effet, à cette époque, les commerçants asiatiques commençaient à participer officiellement à l'assemblée commerciale à Haiphong. Tous les trois ans, les postes essentieles (président, vice-président et secrétaire) seraient élus par les membres de la Chambre de commerce. La modification en 1896 a augmenté le nombre de membres vietnamiens dans l'assemblée des électeurs et en fait les commerçants vietnamiens remplaçaient les asiatiques. Il était précisé : « *chacune des Chambres de commerce de Hanoi et de Haiphong, est composée de douze membres dont deux annamites* ».[410]

En fait, la présence de commerçants vietnamiens ainsi que de négociants chinois dans l'assemblée des électeurs n'a eu lieu qu'au début des années 1890 avec Nguyễn Văn Ba

[408] « Arrêté fixant à un an la durée du mandat des membres de ces Chambres de commerce de Hanoi et de Haiphong ». *Moniteur du protectorat de l'Annam et du Tonkin, l'année 1887, N^0 12*, p. 476.
[409] Claire Villemagne (2003). « Commerçants et colons français au Tonkin, les pionniers oubliés de la colonisation ». In: *Outre-Mers*, t.90, n°340-341, 2e semestre 2003. Haïti, Première République Noire. pp. 297-317.
[410] *Bulletin officiel de l'Indochine*, deuxième partie: Annam et Tonkin, N 5, part 2, année 1896, p. 574.

(vietnamien) et Yuen Tai Linh (源泰琳 chinois). Depuis ce moment-là et jusqu'en 1910, les Français occupaient les postes de membres de la Chambre de commerce. La naissance de capitalistes vietnamiens au début du XXe siècle, sous l'influence des Européens, notamment des Français, était justifiée avec ces deux postes dans l'assemblée des membres de la *Chambre de commerce de Haiphong* : Nam Sinh (南成 Chinois) et Nguyễn Hữu Thu (dit Sen) qui a demandé la nationalité française.

Graphique 1. *Les membres de la Chambre de commerce de Haiphong (1886-1923)*[411]



[Source : À partir des informations dans *Moniteur du protectorat de l'Annam et du Tonkin*, l'année 1886, N^0 3, p. 166 et l'année 1887, N^0 12, p. 475; Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbaux* de 1886 jusqu'en 1923.]

Cette Chambre de commerce, en fait, était le véritable instrument économique des Français, notamment des capitalistes privés ; elle protégeait les bénéfices des commerçants et des industriels métropolitains de sa circonscription. Elle persistait dans son idée non seulement de la construction d'un grand port commercial à Haiphong, contre le déplacement de ce port vers Quảng Yên pendant les années 1886, mais encore défendait les intérêts industriels de la ville de Haiphong pendant les années 1890. C'était la Chambre qui exigeait la régulation de la *Banque de l'Indochine* afin de diminuer les pertes que le commerce français au Tonkin subissait suite à la différence des taux consécutive à la crise monétaire, dès 1893. Malgré l'explication de la représentation de l'administration du Protectorat, U. Pila a avancé le choix des banques de la façon suivante : «… *la Banque de l'Indochine n'est pas la seule qui existe au Tonkin, que la Hongkong - Shanghai Bank y est représentée par une agence, qui fait les*

[411] Voir la liste des membres de la Chambre de commerce de Haiphong à l'annexe 2.

mêmes opérations de tirages, qu'une moyenne de taux pourrait donc être prise à ces deux banques. »[412] Par ailleurs, « *il est contraire à toute logique que dans un contrat librement consenti comme le sont les marchés de fournitures à l'administration, l'une des parties, l'administration, ait le privilège de léser les intérêts de l'autre partie en lui donnant à un prix fantaisiste, la monnaie qui a cours dans le pays* »[413] parce que le changement du taux de la piastre au Trésor se faisait à chaque mouvement sensible du taux. Les négociants n'avaient pas pu convertir des fournitures par l'intermédiaire de ces banques, sans avoir à subir une perte immédiate, bien qu'ils aient déjà payé un certain taux dans l'échange entre le franc et la piastre et inversement. La *Banque de l'Indochine* et la *Hongkong and Shanghai Banking Corporation* obtenaient des bénéfices, notamment la banque de l'Indochine, parce qu'elle était vraiment privilégiée par l'État. Alors, ils ont demandé aux banques la diminution de frais dans cet échange et des conditions faciles pour retirer leurs argents en Indochine.

En ce qui concerne l'embarquement des bateaux transporteurs de dynamite à Saigon, au cap Saint Jacques[414] ou Nhà Bè, ainsi que la mesure prise à Saigon par le service des travaux publics au sujet des navires ayant ce produit à bord, en mars 1893, la *Chambre de commerce de Haiphong* a décidé d'adresser une lettre à M. Fouère, lieutenant-gouverneur de la Cochinchine et à monsieur le directeur des Travaux publics à Saigon pour leur signaler les inconvénients de cette mesure aux intérêts industriels du Tonkin. L'importation de la dynamite, par le port de Hongkong était élevée, le prix de ce produit occasionnait sans cesse un accroissement des frais généraux des exploitations françaises. Cela signifiait, dans ce cas-là, une perte des bénéfices de l'industrie française au Tonkin. En conséquence, la *Chambre de commerce de Saigon* et M. Fouère devraient examiner la solution pour augmenter considérablement le prix de la dynamite actuelle, notamment dans les exploitations minières.[415]

Afin de lancer l'industrie à la colonie, cette Chambre a accepté l'invitation de la *Chambre de commerce de Lyon* pour l'exposition des produits industriels en 1894 dans cette ville. Brousmiche, vice-président de la *Chambre de commerce de Haiphong*, a remarqué deux avantages pour la ville de Haiphong : d'une part, cela présentait le plus grand intérêt pour les relations commerciales des Français à Haiphong avec la métropole ; d'autre part, cela encourageait les Français a apporter leurs capitaux dans cette ville. En outre, Brousmiche a demandé d'examiner la collaboration entre les Chambres de commerce de Haiphong et de Hanoi avec tous les établissements industriels, agricoles et commerciaux ainsi qu'avec

[412] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la séance du 22 février 1893*, p. 3.
[413] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la séance du 22 février 1893, op.cit.*
[414] Aujourd'hui, c'est la province Bà Rịa-Vũng Tàu
[415] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la séance du 17 août 1893*, pp. 1-2.

l'administration et les autorités vietnamiennes pour réunir et classer des collections complètes, d'après les instructions élaborées par le comité de l'exposition.[416]

Figure 7. *La Chambre de commerce de Haiphong au début du XXe siècle*



[Source : Carte postale de la collection R. Bonnal & Co, Haiphong]

En novembre 1901, le gouvernement du Protectorat de l'Indochine faisait promulguer des règlements modificatifs pour les principales attributions des Chambres de commerce de Haiphong et de Hanoi. Selon cette modification, les attributions des chambres de commerce du Tonkin se rapportaient aux trois grands points importants où étaient en jeu les intérêts de l'industrie française dans les concessions. Évidemment, les concessionnaires français bénéficiaient de privilèges dans les domaines commerciaux et industriels, de même qu'ils faisaient bien exploiter des ressources naturelles au Tonkin.

(1) Premièrement, elle était l'organe officiel du commerce. Elle pouvait donc présenter à l'administration, ses vues sur les moyens d'accroître la prospérité de l'industrie et du commerce, sur les améliorations à introduire dans la législation commerciale, les tarifs des douanes. Elle pouvait donner son avis sur la réalisation des travaux des ports, la navigation des fleuves et rivières, ainsi que de fournir à l'administration les avis, les renseignements qui leur étaient demandés sur les faits et les intérêts industriels et commerciaux. Par ailleurs, elle donnait les autorisations sur la création des établissements financiers, des tribunaux de commerce et sur les projets, règlements locaux en matière de commerce ou d'industrie.

[416] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la séance du 02 mai 1893*, pp. 1-2.

(2) Deuxièmement, comme mandataire de commerce pour la gestion d'intérêts collectifs, la *Chambre de commerce de Haiphong* était chargée de l'administration des établissements créés pour l'usage du commerce et de la publication des bulletins et renseignements de nature à intéresser le commerce intérieur et extérieur.[417]

(3) Troisièmement, elle commençait à établir elle-même son budget sous l'approbation du Résident supérieur du Tonkin. En cas d'insuffisance de recettes, il pouvait leur être alloué une subvention sur les fonds du budget du protectorat, évidemment dans la limite du possible.[418]

Dans les recherches sur le rôle des chambres de commerce du Tonkin, Claire Villemagne pensait que « *Dans ces premières années d'occupation où le Tonkin est une colonie en devenir, l'enjeu est de taille. Et les chambres de commerce apparaissent comme un tremplin individuel et un amplificateur de revendications collectives.* »[419] En vertu d'un contrat intervenu entre son président et le directeur général des Douanes et Régies et approuvé le 8 mars 1904 par le Gouverneur général, puis le 13 août 1905, par le Président de la République française, la *Chambre de commerce de Haiphong* a été substituée encore au Service des douanes dans l'exploitation des Docks de Haiphong. Ce premier contrat fut remplacé par celui du 30 avril 1909 dont la durée fut fixée à 10 ans et dont la mise en application date du 1er août 1910. Un avenant du 12 juillet 1920 prorogeait ce contrat pour une nouvelle période de dix années.

Selon des données statistiques douanières à la fin du XIXe siècle, E. Boué, rédacteur à la Direction de l'Agriculture et du Commerce estimait que : « *La vitalité économique d'un pays se révèle diversement, mais parmi les signes auxquels on la reconnaît, il n'en est pas de plus significatif que la valeur de ses transactions. Plus elles sont actives, plus grandes sont ses ressources. Le commerce extérieur surtout indique la force expansive d'un peuple et l'on peut dire, à cet égard, que son développement agricole ou industriel est en raison directe de ses échanges avec l'étranger.* »[420] Cependant, l'industrie locale est encore peu développée. En dehors des ateliers de construction, il n'existait que des tanneries chinoises et d'autres établissements peu importants[421]. De plus, aux yeux des Français, l'Indochine était un pays foncièrement agricole où la production était supérieure de beaucoup aux besoins des habitants.

---

[417] *Bulletin officiel de l'Indochine,* deuxième partie: Annam et Tonkin, 1889, pp. 209-213 ; *Bulletin officiel de l'Indochine française,* deuxième partie : Tonkin et Annam, novembre 1901, N0 11, pp. 2043-2053

[418] *Bulletin officiel de l'Indochine,* deuxième partie: Annam et Tonkin, part 2, t.1, année 1889, pp. 209-213.

[419] Claire Villemagne (2006). « Les chambres de commerce du Tonkin, 1884-1894 : Sociabilité culturelle ou mission économique ? », *art.cit*.

[420] « Le Commerce extérieur de l'Indochine, rapport par E. Boué, Rédacteur à la Direction de l'Agriculture et du Commerce ». *BEIC*, N0 5/1898, 1er novembre, p. 143.

[421] Ch. Lemire (1900). *Les cinq pays de l'Indochine, op.cit,* pp. 92-93.

En effet, la France, le gouvernement du Protectorat de l'Indochine et la Municipalité ont tout fait de leur côté pour permettre à la ville de Haiphong de se développer dans de bonnes conditions. « *Des docks valant plusieurs millions de francs ont été construits ; les rues ont été, dès 1893, éclairées à l'électricité ; l'eau de source y a été amenée par une canalisation de 25 km de longueur ; un arsenal maritime, un hôpital militaire, un marché couvert, des écoles, des ponts, etc. Plus de vingt millions ont été consacrés à ces travaux par les pouvoirs locaux ou métropolitains.* »[422] Haiphong, ville qui progresse de jour en jour avec une grande rapidité, compte déjà près de mille Européens et 14.000 Chinois ou Vietnamiens et occupe la situation géographique la plus favorable au commerce et à l'industrie.

La Chambre de commerce, dans ses séances du 20 décembre 1898, s'est occupée de la question de l'outillage du port. « *La construction d'une grue s'impose d'autant plus que le port de Haiphong est appelé à recevoir les énormes colis que réclamera l'exécution du réseau projeté des chemins de fer au Tonkin* ».[423] La visite du Gouverneur général de l'Indochine en avril 1899 a confirmé le choix Haiphong comme port commercial du Tonkin, parce qu'il était le « *point de départ de tous les chemins de fer du delta et de pénétration en Chine* ».[424] Ainsi la direction des Travaux publics était chargée de l'équipement des outillages nécessaires du port de Haiphong, avec en première ligne, un appareil de levage de 25 tonnes. Le Gouverneur général a confié à la Chambre de commerce l'achat et l'exploitation de ces outillages, en raison du capital engagé, qui entraînait des tarifs trop élevés.

En fait, la Chambre de commerce contrôlait quasiment la totalité des activités économiques commerciales et industrielles de Haiphong ainsi que les travaux publics, notamment les questions concernant des Docks, le régime de taxe, le commerce extérieur pour bien protéger les intérêts du capitaliste métropolitain.

2. La Banque de l'Indochine et le système bancaire métropolitain

La banque française, depuis sa création dans les années 1862, a commencé dans des activités financières en Cochinchine par une succursale de plein exercice du *Comptoir d'Escompte de Paris* à Saigon (CEP).[425] Son privilège a été confirmé par le monopole des transferts de fonds entre la Métropole et la Colonie, de même que par l'assurance du service financier des personnels de l'Administration. De 1865 à 1972 l'Amiral Gustave Rose, gouverneur de la Cochinchine, et le ministre de la Marine ont commencé à discuter la banque d'émission coloniale qui serait une grande banque française avec le privilège d'émission en Indochine

[422] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal du 29 septembre 1899, op.cit.*
[423] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 179e séance du 25 février 1899*, p. 6.
[424] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 181e séance du 18 mai 1899*, p. 1.
[425] Selon de Jean Lambert-Dansette (2009). *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France*, t.V, L'entreprise en deux siècles (1880-1914) – les rayons et les ombres. Paris, L'Harmattan, p. 508.

pour remplacer du CEP. En 1873 le ministre de la Marine a reçu des projets sur cette question, notamment celui de Victor Kresser et du *Comptoir d'Escompte*.[426] La collaboration des deux grands établissements de crédit parisiens, le CEP et le *Crédit Industriel et Commercial* (CIC) aura fondé spontanément la *Banque de l'Indochine* (BIC) par la souscription de 16.000 actions de 500 francs au capital initial, soit 8 millions francs, à raison de 8.000 actions pour chaque groupe CEP et CIC[427] dont l'équipe des membres et anciens membres dirigeants du CEP était la plus grande actionnaire. Par le décret présidentiel du 21 janvier 1875 du maréchal Mac Mahon, la BIC est devenue officiellement la seule banque française en Cochinchine, avec le siège social à Paris dans l'hôtel du Comptoir, en vue de la création d'une banque d'émission.[428] Elle jouait donc un rôle de pionnier pour construire le système financier, bancaire et fiduciaire aux colonies ainsi que pour transférer les investissements du capitaliste métropolitain vers les colonies françaises. Cependant l'agence du CEP ne pouvait jouer le rôle principal.[429] Sous la gestion du conseil d'administration, composé de 8 membres au moins et de 12 membres au plus, nommés pendant 5 ans et rééligibles, la première présidence du CIC était exercée par Edouard Hentsch (banquier français d'origine helvétique, président du CEP), avec Henri Durrieu en tant que vice-président.[430]

Dans le contexte de la nouvelle colonie, la création de banques d'émission n'était pas extérieure au cadre de la relation étroite du système métropolitain en Indochine, comme l'indique H. Simoni à propos des banques dans les vieilles colonies françaises : « *Les grandes sociétés anonymes ne peuvent se constituer qu'à l'aide des banques. Fussent-elles banques elles-mêmes, on ne les voit point solliciter directement la collaboration des capitaux privés à moins parfois qu'il ne s'agisse d'augmenter leur trésorerie. Les banques jouent donc un rôle de premier rang dans la mise en valeur d'une colonie avec l'aide du capital. Elles peuvent sélectionner bien ou mal les affaires auxquelles elles prêtent leur concours, du moins, sans elles, il serait difficile d'aller bien loin. On n'a point trouvé encore une forme de publicité, ni aucun autre procédé qui permette d'atteindre sans concours constant, les épargnants.* »[431]

En tant que banque d'émission, avec privilège par l'État pendant vingt ans, sous forme de société anonyme, soumise au contrôle de l'État et dont les opérations sont réglées par des

[426] Voir « le projet Kresser » dans Marc Meuleau (1990). *Des pionniers en Extrême-Orient : Histoire de la Banque de l'Indochine (1875-1975).* Arthèmme Fayard, pp. 32-43 ; Yasuo Gonjo (1993). *Banque colonial ou Banque d'affaires – La Banque de l'Indochine sous la IIIe République*. Paris, Comité pour l'histoire économique et financière, Ministère de l'Économie édition, pp. 18-19.
[427] Voir les listes des actionnaires de la Banque de l'Indochine dans Marc Meuleau (1990). *Des pionniers en Extrême-Orient : Histoire de la Banque de l'Indochine (1875-1975), op.cit.*, pp. 47-50; Yasuo Gonjo (1993). *Banque colonial ou Banque d'affaires – La Banque de l'Indochine sous la IIIe République, op.cit.*, pp. 30-40.
[428] Yasuo Gonjo (1993). *Banque colonial ou Banque d'affaires…, op.cit.*, p. 5.
[429] Henri Baudoin (1903). *La Banque de l'Indochine.* Paris, A. Pedone, p. 20.
[430] Jean Lambert-Dansette (2009). *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France, op.cit.*, p. 508.
[431] H. Simoni (1929). *Le rôle du capital dans la mise en valeur…, op.cit*, p. 37.

statuts rigides,[432] la *Banque de l'Indochine* jouait les trois rôles de banque d'émission, de prêt et d'escompte. Dès 1876, le transfert d'actions de la banque se fit souvent entre des actionnaires individuels ou des propriétaires en France, en Belgique, *etc*. Dans la monographie « *La Banque de l'Indochine* », publié au début du XXe siècle, Henri Baudoin a souligné plus précisément le caractère de cette banque, « *c'était non seulement une banque coloniale, d'émission, d'escompte et de crédit agricole* », mais encore « *une société financière susceptible de jouer un rôle intermédiaire entre le travail et les capitalistes, de commanditer les entreprises commerciales et industrielles, de répandre dans le public les titres des emprunts d'État* ». Cette banque fut en effet « *une institution publique dont le gouvernement attend un rôle important pour l'extension et la défense des intérêts français en Extrême-Orient* ».[433]

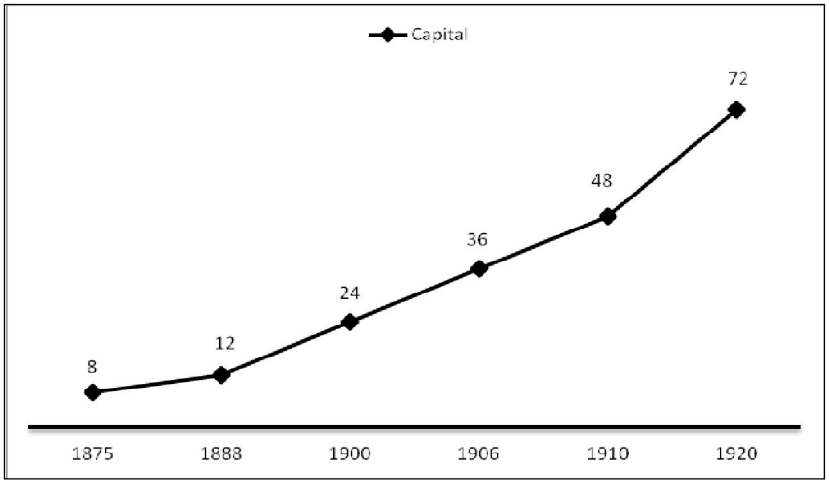
Parmi ses privilèges, la *Banque de l'Indochine* pouvait être en mesure de créer des succursales ou agences nouvelles, soit dans les colonies où elle était déjà établie, soit dans toutes autres colonies ou tous protectorats français de l'Océan Indien ou de l'Océan Pacifique. Elle obtenait spécialement le droit d'émettre les billets[434] par les succursales aux colonies et protectorats français, avec l'autorisation du ministre des Colonies, après avis conforme du ministre des Finances.[435] Dès sa création et jusqu'en 1920, cette banque accroît sans cesse ses fonds jusqu'à devenir la banque la plus importante dans les colonies françaises. Pour la France, la *Banque de l'Indochine* constituait le véritable instrument économique de la colonisation française grâce à son premier rang financier, elle était aussi le plus grand empire en Indochine par son privilège exceptionnel.

La présence de la *Banque de l'Indochine* concordait avec la politique de la France en Asie. Selon le discours d'Albert Gaisman, « *La bonne organisation du crédit ne pourra être obtenue que si les capitaux français le veulent, et ont assez de confiance dans l'avenir de ce pays pour consacrer à une entreprise de banque les millions qui lui sont nécessaires. Et cela est vrai pour toutes les entreprises à fonder au Tonkin. Il faut non seulement que les capitaux aient confiance dans la situation actuelle, mais qu'ils considèrent comme assurée à la France*

[432] Albert Gaisman (1906). *L'Oeuvre de la France au Tonkin…, op.cit.*, p. 215.
[433] Henri Baudoin (1903). *La Banque de l'Indochine, op.cit.*, p. 17.
[434] Jean Lambert-Dansette (2009). *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France, op.cit.*, pp. 511-512. « *La banque, en naissant, s'est vue dotée, pour vingt ans renouvelables, d'un statut d'exception : les billets qu'elle émet, remboursables à vue, seront considérés comme la monnaie légale de la colonie. Ces billets sont gagés sur une encaisse métallique dont le montant minimum doit être du tiers des billets en circulation : l'émission par l'établissement colonial est ainsi entourée de contraintes, contraintes qui contrastent avec la grande liberté dont l'établissement jouira en matière de crédits. Des billets de 5, 20 et 100 piastres sont émis, fabriqués par la Banque de France, ils arrivent à Saïgon le 8 janvier 1876. Si les premiers billets ne reçoivent qu'une signature imprimée (celle de l'administrateur délégué Édouard Delessert), émis ultérieurement contraignent le directeur Léger et le caissier Dierx à la rude tâche de signer à la main chaque billet : durant le seul mois de mars 1881, le directeur et le caissier apposeront 17.000 signatures chacun...* »
[435] « Prorogation du privilège de la Banque de l'Indochine ». *BEIC*, N^0 25, 1er juillet 1900, p. 367.

pendant de longues années la possession paisible du Tonkin. »[436] La *Banque de l'Indochine* s'est engagée également à mettre à la disposition du Trésor en Indochine, contre couverture simultanée à Paris jusqu'à concurrence d'un maximum de 500.000 piastres par mois, les sommes nécessaires pour assurer au besoin le service de trésorerie jusqu'à ce que le numéraire expédié par le département des finances ait eu le temps de parvenir à destination[437].

Graphique 2. *Le capital de la Banque de l'Indochine (1875-1920)* (millions francs)



[Source : À partir des chiffres rélevés dans Gouvernement de l'Indochine - Direction des Affaires économiques (1927). *Annuaire économique de l'Indochine, 1926-1927,* première partie. Hanoi, IDEO, p. 71.8.]

La meilleure croissance de la Banque, pendant les 10 premières années, a franchi les limites d'une banque coloniale de l'Inde et de la Cochinchine. L'élargissement de son réseau de succursales et d'agences dans les territoires sous l'influence française était indispensable pour maintenir le courant commercial afin de régir des colonies. En outre, le deuxième article de son statut donnait à cette banque la faculté d'installer des agences et des succursales sur les villes des concessions françaises aux colonies avec pouvoir d'émission. Ce corollaire positif concordait avec l'augmentation rapidement du capital de la banque. « *Ce fut le gouvernement qui le 14 mai 1884 demanda à la banque d'étendre ses opérations en l'invitant à créer une succursale sur un point du Tonkin occupé par l'armée française. La banque envoya sur place un de ses agents et la succursale de Haiphong fut ouverte par un arrêté ministériel du 30 mars 1885.* »[438] En avril 1885, une succursale de la *Banque de l'Indochine* pour le Tonkin était ouverte officiellement à Haiphong[439]. Elle s'effectua sous la gestion du directeur, du

[436] Albert Gaisman (1906). *L'Oeuvre de la France au Tonkin…, op.cit.,* p. 217.
[437] « Prorogation du privilège de la Banque de l'Indochine », *BEIC*, N^0 25, 1er juillet 1900, *art.cit.*
[438] Henri Baudoin (1903). *La Banque de l'Indochine, op.cit.,* p. 27.
[439] Henri Baudoin (1903). *La Banque de l'Indochine, op.cit.*, p. 77. Les succursales et agences de la banque de l'Indochine jusqu'en 1900 : la succursale de Saigon avec agence à Pnom Penh, la succursale de Haiphong avec agence à Hanoi et à Tourane, la succursale de Pondichéry, la succursale de Nouméa, les agences de Bangkok, Shanghai, Hankeou, Hongkong et Canton. « *S'il existe une agence rattachée à la succursale, le directeur de celle-ci statue sur les propositions qui lui sont faites par le directeur de l'agence, pour les escomptes et avances*

sous-directeur, d'un contrôleur et cinq fondés de pouvoir européens, sous l'influence du directeur adjoint du contrôle, d'après l'arrêté ministériel du 30 novembre 1901[440]. Dans le cadre de l'amélioration du port de Haiphong, cette banque était indispensable pour le développement des entreprises ainsi que des systèmes de communication, les voies fluviales, les routes et chemins de fer.

Yasuo Gonjo a expliqué la présence de la succursale de Haiphong comme une nécessité dans la politique initiale afin d'« *envisager d'autres placements pour ces capitaux non utilisés* »[441]. En effet, « *La banque se tournait alors vers des opérations sans rapport avec le commerce extérieur et le change, principalement les escomptes d'effets locaux* ».[442] Pendant la première période de la création au Tonkin, Haiphong était important dans la relation avec les autres succursales de la *Banque de l'Indochine*. Dans le procès-verbal de la séance du conseil d'administration du 22 décembre 1887, le commissaire du gouvernement indique : « *… le courant des envois de piastres par le Trésor de Cochinchine au Tonkin est une des causes de l'abaissement de l'encaisse à Saigon, l'une des mesures à adopter serait la création d'un courant en sens inverse, par la remise à la succursale de Saigon de tous les excédents de numéraire dont pourrait disposer la succursale de Haiphong, qui parfois effectue des envois de piastres à Hongkong.* »[443]

Dans sa monographie sur les raisons de la création de cette succursale, Marc Meuleau insistait aussi, en citant le rapport de Delhorbe : « *La banque estime que Haiphong est destinée à devenir le grand centre d'affaires du Tonkin, là où les marchandises aboutiront nécessairement, tant à l'exportation qu'à l'importation. Ainsi, pour la Banque de l'Indochine, la raison primitive de la création de la succursale, qui est le financement d'une armée de plusieurs dizaines de milliers d'hommes, s'efface devant l'espoir d'un développement des relations commerciales, alors même que la guerre n'est pas finie et que la déroute de Lạng Sơn (28 mars 1885) est encore fraîche dans les mémoires […] Haiphong est un port, une ville que les Européens peuvent évacuer rapidement. Aucune autre ville tonkinoise n'offre de garantie comparable.* »[444]

---

aux clients ordinaires de la banque et fixe des limites qui ne peuvent être dépassées sans autorisation spéciale. Le directeur de la succursale doit être consulté sur toute affaire importante ou sortant du cadre des opérations usuelles soumises à l'agence. Il fixe pour l'agence les cours auxquels doivent être traitées les opérations de change et doit inspecter au moins une fois par an, les agences qui dépendent de sa succursale. »

[440] Henri Baudoin (1903). *La Banque de l'Indochine, op.cit.*, pp. 83, 92-93. « *Toutefois, en Indochine, la piastre mexicaine est admise dans la composition de l'encaisse avec la piastre française; elle a été longtemps la seule monnaie du pays, elle en est encore la principale. La valeur de ces piastres, comparée avec celle de l'unité monétaire française varie à chaque instant avec le cours de l'argent, ce qui complique beaucoup le calcul de l'encaisse des succursales et agences de la banque en Indochine.* »

[441] Yasuo Gonjo (1993). *Banque colonial ou Banque d'affaires…, op.cit.*, p. 131.

[442] Yasuo Gonjo (1993). *Banque colonial ou Banque d'affaires…, op.cit.*, p. 132.

[443] ANOM FM 783 l'affaire économique : Banque de l'Indochine (22 décembre 1887)

[444] Marc Meuleau (1990). *Des pionniers en Extrême-Orient…, op.cit.*, p. 123.

La société anonyme de la *Banque de l'Indochine* était devenue l'instrument politique et économique du gouvernement de la France aux colonies à l'aide de la piastre qui constituait un outil de contrôle et d'exploitation.[445] Sous l'investissement des capitalistes européens, dès les premières années, elle se trouvait placée entre les mains de l'État et devenait une banque d'influence française, ce qui la différenciait des banques coloniales et des sociétés financières ordinaires. En Indochine, elle continuait les opérations des banques coloniales ; comme banque d'émission, ses billets circulaient au Tonkin avec le privilège, en février 1888, de l'assurance du gouvernement. La *Banque de l'Indochine* se penche avec intérêt sur les sociétés qui se constituent, et plus particulièrement sur les plus grandes d'entre elles.[446] Elle participa de plus en plus aux affaires indochinoises, notamment au travers des sociétés industrielles ; dans le contexte du Tonkin les besoins en équipements étaient considérables. Elle apporta sans aucun doute un large concours à la création des industries à Haiphong depuis la fin du XIXe siècle. Cette banque et les grands établissements financiers de Paris ont envoyé sur place des missions chargées de l'étude des voies ferrées, notamment les chemins de fer de Haiphong - Yunnan en 1901 par un contrat avec le Gouverneur général de l'Indochine depuis décembre 1899. « *En même temps, la pacification du Tonkin et des contrées limitrophes, amenant la reprise des affaires, devait augmenter la nécessité de faire face à une large circulation de billets. Ceux que la banque aurait pu émettre dans sa succursale de Haiphong, ne valaient que comme simples promesses, ils ne jouissaient nullement du cours légal, seul capable de faire pénétrer dans la circulation. D'ailleurs, la banque ne jouissait pour son établissement au Tonkin d'aucun privilège, il était donc possible que les financiers fussent tentés d'établir une maison de crédit dans cette colonie neuve et si riche. L'anticipation de la prorogation de son privilège mettait la Banque de l'Indochine à l'abri de toute concurrence.* »[447]

Yasuo Gonjo et Marc Meuleau[448] ont souligné le rôle de banque d'affaires assuré par la *Banque de l'Indochine*. Grâce au mécanisme financier que cette banque a instauré en Indochine, le gouvernement du Protectorat s'est rendu maître du marché colonial. La plupart des activités économiques au Tonkin nécessitaient des investissements ou des prêts de la

---

[445] Pierre Brocheux (2009). *Une histoire économique du Viet Nam (1850-2007) : La palanche et le camion.* Paris, les Indes savants, p. 57

[446] Voir Marc Meuleau (1990). *Des pionniers en Extrême-Orient…, op.cit.*, p. 134. Dans la page 160 : « *De 1885 à 1897, la Banque de l'Indochine fait face à trois grandes difficultés: une crise économique qui atteint ses principales succursales, la fuite des piastres hors d'Indochine, et surtout, à la fois cause et consequence, la baisse de l'argent-métal et des monnaies qui lui sont rattachées* » ; page 168. « *Après 1892, l'administration centrale privilégie le transfert rapide des capitaux, de sorte que les crédits ouverts aux succursales restent toujours inférieurs à une limite fixée après négociation des mouvements à l'intérieur du réseau.* ».

[447] Henri Baudoin (1903). *La Banque de l'Indochine, op.cit.*, p. 29.

[448] Yasuo Gonjo (1993). *Banque colonial ou Banque d'affaires…, op.cit.*, pp. 215-216 ; Marc Meuleau (1990). *Des pionniers en Extrême-Orient…, op.cit.*, pp. 211-222.

banque. Depuis 1888, elle a permis le développement dans la circonscription des entreprises industrielles dans le domaine des charbonnages, filature de soie, tissage du coton, papier et allumettes. Sur la base de développement du système financier de la France en Cochinchine, la *Banque de l'Indochine* a créé un système de fourniture monétaire et de règlement pour le commerce et l'industrie.

Figure 8. *Succursale de la banque de l'Indochine à Haiphong*



[Source : *La Dépêche Coloniale illustrée,* N^{0} 23-24 décembre 1911, bimensuel. Paris, p. 68.]

À Haiphong, la succursale de la banque affirma de plus en plus son rôle, aussi bien dans le commerce et l'industrie que dans la construction, les travaux publics, les infrastructures portuaires. Elle avait établi des relations permanentes avec les grandes sociétés françaises, notamment la *Société des Docks de Haiphong*.[449] Elle était également le partenaire attitré des usines de décorticage du riz, des compagnies de transports fluviaux, des mines de houille au Tonkin, dont les affaires rapportèrent d'énormes profits. Spécialement, sur l'insistance de Lanessan, la succursale de Haiphong prêtait 6 millions de francs de 1891 à 1893 pour la voie ferrée reliant Phủ Lạng Thương à Lạng Sơn. Trois ans plus tard, elle sera remboursée sur l'emprunt de 80 millions de francs.[450]

Avant le programme Paul Doumer, à côté de la *Banque de l'Indochine,* d'autres succursales de banques étaient créées dans cette ville : succursale de la *Hongkong and Shanghai Banking Corporation* et de la *Chartered Bank,* ainsi que la *Speidel et Cie* des Chinois. Ainsi la banque

[449] ANOM FM 783 l'affaire économique : Banque de l'Indochine (23 juillet 1888)
[450] Marc Meuleau (1990). *Des pionniers en Extrême-Orient…, op.cit.,* p. 174.

française ne possédait plus le monopole, mais elle maintenait bien sa place de grande banque coloniale. Néanmoins, elle a dû faire face à la concurrence des banques chinoises, en particulier de la *Hongkong and Shanghai Banking Corporation* (fondée 1865) dès les années 1890, ensuite, après 1912, de la *Banque Industrielle de Chine* jusqu'à sa disparition en 1928. Lors de la séance du 22 février 1893 de la *Chambre de commerce de Haiphong* sous la présidence de Charles Vézin, Ulysse Pila, qui était contre le taux de la *Banque de l'Indochine*, a fait observer « *que la Banque de l'Indochine n'est pas la seule qui existe au Tonkin, que la Hongkong-Shanghai Bank y est représentée par une agence, qu'une moyenne de taux pourrait donc être prise à ces deux banques.* »[451]

Finalement, les auteurs français ont fortement critiqué le rôle du système bancaire dans la création du régime économique en Indochine et la mise en valeur des colonies françaises. La croissance de ces banques, surtout la *Banque de l'Indochine*, a justifié clairement leur efficacité.

3. Le régime douanier

> « *L'avenir économique du Tonkin et de toute l'Indochine est lié avec l'application du régime douanier dont sera doté la colonie. Il lui faut des tarifs spéciaux, appropriés à son commerce et à son industrie.* »[452]

Les traités des 15 mars et 31 août 1874 ont ouvert au commerce le port de Haiphong ainsi que Hanoi, Quy Nhơn, le fleuve Rouge, sans distinction de pavillon ou de nationalité, depuis la mer jusqu'à la frontière chinoise. Des fonctionnaires français travaillaient à Haiphong sous les dispositions du gouvernement vietnamien afin d'assurer la perception des droits et éviter les conflits qui pouvaient survenir entre les étrangers et les autorités vietnamiennes. À Haiphong, si un fonctionnaire vietnamien dirigeait le Service des douanes, un fonctionnaire français portant le titre de chef du service européen lui était adjoint. Ces deux chefs devaient se concerter et s'entendre sur toutes les mesures à prendre pour le bon fonctionnement de l'Administration. Les Douanes, ainsi composées d'éléments vietnamiens et européens, furent soumises au régime franco-vietnamien jusqu'à la fin de l'année 1882.[453]

La convention conclue à Huế le 25 août 1883, le traité Harmand, qui confia le service des Douanes réorganisées à des administrateurs français, a permis de remplacer totalement les fonctionnaires vietnamiens par des Français dans le Service des douanes à Haiphong. La présence des administrateurs français a donné lieu à des lois et règlements sur le régime et les

[451] Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la Séance du 22 février 1893.*
[452] « Rapport sur le régime douanier applicable en Indochine ». Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 293e séance du 5 octobre 1908*, p. 419.
[453] « Histoire succincte du service des Douanes ». *Annuaire de l'Indochine pour l'année 1889,* deuxième partie : Annam et Tonkin. Hanoi, F. –H. Schneider, p. 281.

tarifs en vigueur en Cochinchine à Haiphong ainsi que dans les ports ouverts en Annam et au Tonkin sous une direction unique, indépendante de Saigon. Le gouvernement de France procéda à la mise en place d'un régime douanier protecteur à l'égard des producteurs métropolitains. Les droits à l'importation et à l'exportation des marchandises en Indochine furent modifiés au cours des années 1887, 1892, 1898 et 1908. À ce sujet, faut rappeler le rôle de Paul Doumer qui a établi les droits de douane : droits à l'importation, à l'exportation, droits de statistique, droits de transit, d'entrepôt, de phare et d'ancrage et de navigation dans les années 1897-1902. Pendant la période de changement du système douanier (1884-1888), le bureau de douanes de Lạch Tray a été ouvert en 1887, dans lequel les Français contrôlaient le commerce à Haiphong, sur le fleuve Cửa Cấm. Nous rappelons ci-après quelques dates et les modifications des régimes douaniers :

* De 1884 à 1887, le régime douanier de l'Indochine se trouva placé dans les mêmes conditions que celles des autres colonies françaises, mais sous la réserve que chaque colonie restait maîtresse de ses tarifs sur les marchandises étrangères. Les marchandises étrangères devaient payer un droit d'entrée de 5% ad valorem, et pour les marchandises françaises, ce droit n'était que de 2,5%. Néanmoins, « *au moment où les expéditions du Tonkin se firent, où les Chambres consentirent les grosses ouvertures de crédit qui marquent les étapes de l'occupation militaire, le vote de certains groupes influents ne fut obtenu que par la promesse que le futur régime économique de la nouvelle colonie favoriserait notablement nos industries et fermerait au contraire la porte aux industries rivales.* »[454] Pour cette raison, les autorités publiques en France appliquèrent un nouveau régime douanier pour les marchandises à l'importation en Indochine au début de 1887 afin de protéger les intérêts des industries métropolitaines.

* La loi du 26 février 1887 décida que le tarif général de la France serait applicable aux produits étrangers importés dans la Cochinchine, le Cambodge, l'Annam et le Tonkin à partir du 1er juin 1887. Cette loi réservait toutefois le droit de déterminer les produits qui pourraient être l'objet d'une tarification spéciale.

* La loi du 11 janvier 1892, votée par les Chambres de commerce, reproduisait ces dispositions, avec l'idée de subordonner étroitement les intérêts de la métropole. Les législateurs considérèrent sans nul doute les colonies françaises comme un débouché réservé en priorité aux producteurs de la mère patrie. Les exceptions au tarif métropolitain ont été énumérées dans un premier décret du 8 septembre 1887 et successivement remaniées par les décrets des 29 novembre 1892, 29 décembre 1898 et 10 octobre 1902.[455]

[454] Albert Gaisman (1906). *L'Oeuvre de la France au Tonkin…, op.cit.*
[455] Henri Guermeur (1909). *Le régime fiscal de l'Indochine*. Hanoi-Haiphong, IDEO, pp. 148-149.

La loi 1892 a changé le régime douanier en Indochine en vue de protéger les intérêts des commerçants et industriels français quand ils venaient faire du commerce aux colonies. En réalité, « *le régime douanier appliqué au Tonkin a permis à l'industrie française d'y implanter ses produits. Ce régime, c'est notre régime français lui-même.* »[456] Tous les efforts du gouvernement tendirent à développer le commerce et l'industrie et surtout à ouvrir au Tonkin et en Annam, un débouché pour les produits de la France. Les points principaux de ce nouveau régime peuvent se résumer ainsi :

1. Les produits étrangers importés en Indochine sont soumis aux mêmes droits que s'ils entraient en France, à l'exception de certains articles qui n'ont pas de similaires en France et qui, par un décret du 29 novembre 1892, jouissent d'un régime de faveur ;

2. Les produits métropolitains et les produits des colonies françaises importés en Indochine ne payent aucun droit de douane. Les produits étrangers importés d'une autre colonie française sont simplement assujettis au paiement de la différence entre les deux tarifs. En Indochine, ce régime douanier était appliqué par les Chambres de commerce de Saigon, de Hanoi et de Haiphong.[457]

3. Quant aux produits exportés de la colonie vers la France, ils faisaient l'objet d'un tarif spécial (tarif E) ; certains d'entre eux, dits « denrées coloniales » tels que le thé, le café, le poivre, jouissaient d'une réduction de 50%, et pour le poivre indochinois, la quantité admise à bénéficier de cette détaxe est limitée chaque année par décret. Les autres articles importés de la colonie en France : caoutchouc, riz, maïs, peaux, badiane, *etc*., y rentrent en franchise.[458]

Le rapport de la *Chambre de commerce de Haiphong* réalisé par Brousmiche et Flambeau, membres de la commission, montrait que depuis l'application de la loi douanière du 11 janvier 1892, l'Indochine a montré une évolution économique et industrielle grâce au développement des relations entre la colonie, la métropole et les pays de l'Extrême-Orient. Il faut reconnaître que depuis l'application de la loi de 1892, le commerce du Tonkin avec la France a suivi une courbe ascendante. Il s'est ralenti ensuite à partir de 1904 parce que pendant quelques années les chiffres de l'exportation ont été augmentés du prix du transport de tout le matériel métallique destiné à la construction et à l'exploitation des chemins de fer.

---

[456] Albert Gaisman (1906). *L'Oeuvre de la France au Tonkin…, op.cit.*, p. 184.

[457] « Histoire succincte du service des Douanes ». *Annuaire de l'Indochine pour l'année 1889, op.cit.*, p. 282 : « *Les marchandises d'origine françaises ou des colonies françaises sont exemptes des droits d'importation, à la condition d'avoir été transportées directement et par un même navire, des ports d'embarquement en France, en Algérie et dans les colonies jusqu'à un port en Indochine et d'être accompagnées d'un passavant, si elles proviennent de France ou d'Algérie, ou d'un certificat d'origine délivré par les autorités coloniales, si elles sont importées d'une colonie française.* »

[458] Henri Guermeur (1909). *Le régime fiscal de l'Indochine, op.cit.*, pp. 148-149 ; Voir « Rapport sur le régime douanier applicable en Indochine », dans Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 293e séance du 5 octobre 1908*, p. 416 et voir les tarifs dans « Histoire succincte du service des Douanes ». *Annuaire de l'Indochine pour l'année 1889, op.cit.*, pp. 283-285.

Cependant, malgré ces tarifs protecteurs, les Français aux colonies durent affronter la concurrence des produits d'importation étrangère. D'une part, la transformation complète de l'outillage des manufactures en Allemagne, en Suisse, en Belgique, en Angleterre a mis ces pays à même de fabriquer plus vite et à meilleur marché que la France. D'autre part, en raison de la routine de l'industrie française qui se croyait à l'abri par ces tarifs protecteurs, ne songeait pas à la concurrence étrangère et n'a pas cherché à fabriquer des articles d'exportation, donnant satisfaction aux goûts et aux habitudes de la clientèle coloniale. C'est pourquoi, afin de pouvoir lutter contre le prix élevé des produits français protégés par les droits de douanes contre ceux de l'étranger, des capitaux français se sont groupés, afin de créer des industries locales, facilitées par la main-d'œuvre à bon marché et les gisements de houille signalés dans toute la région Nord du Tonkin.[459] Henri Guermeur a souligné les raisons de cette situation : « *Nos industriels français, en cela beaucoup moins pratiques que les étrangers, ne savent pas ou ne veulent pas spécialiser leur production aux demandes particulières d'un pays : ils s'acharnent à fabriquer le même objet suivant leurs idées personnelles et s'étonnent de ne pas l'imposer à leur clientèle exotique. À ce point de vue, les industriels anglais et surtout allemands ont sur nous une supériorité marquée ; ils fabriquent d'après les demandes de leurs voyageurs ou représentants et n'hésitent pas à différencier leurs produits suivant les pays auxquels ils sont destinés. Cette fâcheuse routine commerciale nuira toujours à l'extension du trafic entre la Métropole et ses colonies.* » [460]

Ce régime a-t-il favorisé la création d'industries locales ? Bien que l'État français ait eu le monopole des grandes entreprises en Indochine, il avait permis aux Chinois d'établir des manufactures pour fabriquer les produits dont les similaires n'existaient pas en France, et qui pouvaient être facilement réalisés ici. En revanche, le négociant chinois était peut-être favorisé au détriment des industriels métropolitains ?

Ce régime douanier montrait que l'intention de la France en Indochine était dans l'intérêt général. En fait, la loi de 1892 n'a pas atteint pour l'Indochine le but que se proposait le législateur. L'union douanière entre la Métropole et la Colonie est purement fictive.[461] La *Chambre de commerce de Haiphong* a accepté le rapport détaillé qui parlait de la relation entre le régime douanier et l'avenir économique industriel au Tonkin. Les membres de la commission ont estimé que cette taxe ferait disparaître les avantages offerts aux courageux industriels qui se sont expatriés, notamment les facilités de main-d'œuvre qu'ils trouvaient en Indochine, bien que cette taxe soit calculée de manière à placer l'industrie coloniale dans les

[459] Chambre de commerce de Haiphong (1908). « Rapport sur le régime douanier applicable en Indochine », *art.cit.*
[460] Henri Guermeur (1909). *Le régime fiscal de l'Indochine, op.cit.*, p. 156.
[461] Henri Guermeur (1909). *Le régime fiscal de l'Indochine, op.cit.*, p. 157.

mêmes conditions que celles des produits similaires français. En vue d'analyser l'efficacité ainsi que les conséquences provoquées par ce nouveau régime douanier en Indochine, surtout au Tonkin, le rapport a soulevé les trois questions suivantes concernant le développement des industries locales et du commerce français :

- Premièrement : ce système serait la ruine des industries locales. La *Chambre de commerce de Haiphong* avait le devoir de protester contre toutes les tentatives de son établissement.

- Deuxièmement : la France exagère le faible prix de la main-d'œuvre indigène, car son rendement est moindre que celui obtenu en France avec les ouvriers ; d'autre part les appointements du personnel européen dans la colonie étaient de beaucoup supérieurs à ceux de la Métropole.

- Troisièmement : il était de son devoir de « *protéger les industries que de hardis et courageux colons sont venus créer avec l'aide des capitaux français* ». Il faut encourager l'exportation de leurs produits vers les marchés de la Chine, du Japon, du Siam, de la Malaisie. Cependant, on se trouve alors confronté à une question très importante pour l'avenir de ces industries : celle des droits de sortie établis en Indochine par le décret du 29 décembre 1898. Comme la *Chambre de commerce de Haiphong* l'a déjà exposé, les produits indochinois exportés sur la France et les colonies françaises étaient exempts de droits ; il n'en était pas de même pour ceux exportés à l'étranger et leur fiscalité ne pouvait que nuire au développement agricole et industriel du Tonkin.[462]

Elle proposa deux solutions pour appliquer un meilleur régime douanier en Indochine et faire supprimer les droits de sortie à l'étranger, tout au moins pour les produits manufacturés au Tonkin. La première, présentée par la *Chambre de commerce de Haiphong*, concerne l'établissement de l'autonomie complète aux ports commerciaux : « *Il faut établir à Haiphong une zone franche, organisée sur les bases de celles de Gênes, Hambourg, Anvers, servant d'entrepôt à tous les produits de l'exportation et de l'importation et doter la Colonie d'un régime douanier, bien étudié, pour les droits d'entrée et de sortie, par une assemblée composée d'hommes ne considérant dans leurs travaux que l'intérêt général, et laissant de côté les intérêts de particuliers.* »[463] La deuxième solution permettrait aux produits manufacturés au Tonkin d'entrer en concurrence avantageusement avec les produits similaires anglais et allemands sur les marchés de l'Extrême-Orient. Pourtant, les marchandises en transit acquittaient un droit de 20% sur ce qu'elles devraient payer si elles étaient introduites

[462] Chambre de commerce de Haiphong (1908). « Rapport sur le régime douanier applicable en Indochine », *art.cit.*
[463] Chambre de commerce de Haiphong (1908). « Rapport sur le régime douanier applicable en Indochine », *art.cit.*

pour la consommation au Tonkin,[464] mais elles ne pouvaient être détrônées par les marchandises françaises.

Ulysse Pila partageait entièrement cette opinion. Il soulignait que pour introduire l'industrie, il fallait créer un premier outillage et là encore les pouvoirs locaux devraient intervenir pour entraîner l'initiative privée, en accordant des primes ou des exemptions de droits en faveur du matériel de premier établissement.[465] Les informations sur *Bulletin économique de l'Indochine* nous ont informé sur la loi relative au régime douanier des denrées coloniales (Loi du 22 février 1902), dans son article 2, précise : « *Les denrées coloniales prises en charges dans les entrepôts comme originaires d'un pays jouissant du tarif minimum au moment de leur entrée en entrepôt bénéficieront dudit tarif à leur sortie, alors même qu'à cette époque le pays dont elles sont originaires serait soumis au tarif général.* »[466]

Les droits à l'exportation au Tonkin et en Annam étaient approuvés plusieurs fois par des arrêtés de 1887, 1893, 1894, 1895, 1897 et 1898 ; en particulier, un arrêté du 12 octobre 1895 avait même dressé un état des droits applicables sur quantité de produits. En résumé, les exportations à destination de France étaient, en général, détaxées de moitié. En faveur de ces droits spéciaux, le directeur des Douanes et Régies faisait valoir la protection assurée à l'industrie et au commerce français en même temps que les intérêts de la population indochinoise ; dans son raisonnement, les droits de sortie devaient paralyser les manœuvres des spéculateurs et des accapareurs pour s'emparer des denrées comme le riz, les plus indispensables à l'existence.

Le décret du 29 décembre 1898 a ratifié les propositions de l'Administration locale. Ce décret était modifié par les décrets du 11 juillet 1902, 3 juin 1903, 15 mai et 25 décembre 1904 et 10 octobre 1908. Les taxes à la sortie sont unifiées pour toute l'Indochine : elles ne frappent que les exportations à destination de l'étranger ; les envois sur la France ou les colonies françaises sont exempts de tous droits. Cependant dans les autres colonies dans le monde, les marchandises françaises bénéficiaient d'avantages équivalents et il leur fut appliqué le traitement de la nation la plus favorisée par la loi du 22 février 1902 relative au régime douanier des denrées coloniales. Le gouvernement de France était autorisé à conférer

---

[464] Voir Henri Guermeur (1909). *Le régime fiscal de l'Indochine, op.cit.*, p. 157 ; Chambre de commerce de Haiphong (1908). « Rapport sur le régime douanier applicable en Indochine », *op.cit.* « *M. Fetterer, chef du Service commercial et industriel de l'Indochine a demandé l'autonomie douanière de l'Indochine dans les droits à l'importation. Elle était composée ainsi : un tarif unique et libéral élaboré en accord avec la France et appliqué à tous les produits étrangers, les marchandises françaises rentrant en franchise ; le droit pour l'Indochine de conclure des conventions commerciales par l'entremise et avec l'approbation de la France, mais indépendantes des siennes ; l'autorisation d'accorder aux contractants des détaxes dont le taux maximum ainsi que l'énumération des produits susceptibles d'en profiter, seront fixés, après entente avec la France ; la franchise à l'entrée en France pour les denrées coloniales provenant des colonies françaises.* »

[465] Ulysse Pila (1897). *Ce que l'on peut faire au Tonkin, op.cit.*, p. 30.

[466] « Loi relative au régime douanier des denrées coloniales ». *BEIC*, N^0 4 [nouvelle série], avril 1902, p. 305.

provisoirement le tarif minimum aux denrées coloniales de consommation. Enfin, les denrées coloniales prises en charge dans les entrepôts comme originaires d'un pays jouissant du tarif minimum au moment de leur entrée en entrepôt bénéficiaient dudit tarif à leur sortie, alors même qu'à cette époque le pays dont elles étaient originaires aurait été soumis au tarif général.[467] Si ces droits constituaient une barrière gênante pour la production locale ainsi que pour les relations commerciales de l'Indochine avec les autres pays voisins, notamment avec la Chine[468], par les décrets du 10 août 1908, le gouvernement de France a signé les arrêtés de promulgation pour modifier les tarifs douaniers d'exportation spéciaux à l'Indochine et supprimer tous les droits de sortie ad valorem.[469] G. Dauphinot, agent commercial de 1re classe, fit bien l'observer la modification : « *le régime douanier qui conviendrait le mieux à l'Indochine serait l'autonomie, grâce à laquelle tout en conservant l'entrée en franchise des marchandises françaises, elle pourrait adopter pour les autres un tarif basé sur ses besoins réels.* »[470]

En 1898, le Gouverneur général faisait appliquer le **«** système métrique des poids et mesures », en vigueur en territoire Français. Trois ans plus tard, en 1901, il avait demandé à l'Administration locale un rapport sur la question de l'adoption au Tonkin de ce système. Après une nouvelle étude faite par les chefs de province, le Résident supérieur proposa une application partielle et mitigée du système métrique des Français. Ce haut fonctionnaire avait élaboré un projet concluant à une application progressive, afin d'éviter de le rendre impopulaire et de compromettre plus tard son introduction définitive. Pour l'application de cette mesure les bases suivantes étaient proposées : 1. Emploi obligatoire des poids et mesures français dans les villes de Hanoi, Haiphong, Nam Định et autres centres importants dont les habitants étaient déjà familiarisés avec leurs coutumes, d'abord pour les transactions intéressant les Européens et, un peu plus tard, pour celles passées entre tous contractants ; 2. À l'expiration d'un délai convenable, pendant lequel la population pourrait apprécier les avantages de poids et de mesures uniformes, étendre leur usage obligatoire à tout le Tonkin ; 3. Les mesures de publicité les plus étendues devaient être prises pour familiariser les indigènes avec notre système métrique et en répandre la connaissance dans les campagnes.[471]

Dans la colonisation française en Indochine, du moins au Tonkin, les autorités du Protectorat, petit à petit, prenaient toutes les dispositions en vue de supprimer les anciennes mesures

[467] « Loi relative au régime douanier des denrées coloniales ». *BEIC*, N^0 4 [nouvelle série], avril 1902, *art.cit*.
[468] Henri Guermeur (1909). *Le régime fiscal de l'Indochine, op.cit.*, p. 162.
[469] « Les paroles que M. Porchet adresse à M. le Gouverneur Général ». Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 297^e séance du 27 novembre 1908*, p. 485.
[470] G. Dauphinot (1909). « Le Tonkin en 1909 (suit et fin) ». *BEIC*, N^0 81, novembre-décembre, 1909, p. 647.
[471] « Rapport au sujet de l'application au Tonkin du système métrique des poids et mesures ». Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbal de la 296^e séance du 23 novembre 1908*, p. 477.

indigènes ainsi que les mesures chinoises, pour les remplacer par le système métrique. La France appliquait en Indochine tous les droits douaniers et le système métrique afin d'assimiler la douane et bien contrôler le marché indochinois entre leurs mains.

C. LES RESSOURCES POUR L'INDUSTRIALISATION

1. Ressources naturelles et produits importants

Le Tonkin bénéficiait d'une richesse due principalement à la variété des ressources du sol ainsi que de la nature. En effet, il existait au Tonkin un grand nombre de produits d'une abondance incontestable. Si la plaine deltaïque était particulièrement propre à la culture des céréales, les savanes et les plateaux se prêtaient à l'élevage et aux cultures riches ; les montagnes étaient couvertes de forêts exploitables ; les fleuves, les lacs et les fonds marins étaient poissonneux ; le sous-sol contenait de nombreux minerais. Ainsi, le Tonkin pouvait fournir toutes les marchandises nécessaires à la production industrielle et à l'exportation. En particulier, la présence de charbon permettait non seulement une exportation en grande quantité chaque année, mais aussi le développement d'une industrie locale importante.

L'agriculture, notamment la riziculture, représentait la première source de richesse du Tonkin comme dans tous les pays tropicaux. L'histoire du défrichement des Vietnamiens, dans les moyennes régions et au delta du fleuve Rouge, était aussi liée à l'histoire du développement de la riziculture. En particulier, le delta du fleuve Rouge de Việt Trì à la mer était une vaste plaine mesurant à vol d'oiseau environ 150 km de longueur, avec une superficie d'environ 1.100.000 ha (zone Nord : 190.000 ha, zone maritime : 440.000 ha ; zone moyenne : 380.000 ha ; zone Sud-Ouest : 90.000 ha) en comprenant toutes les terres basses qui se trouvent au pied des mamelons qui bordent la plaine au Nord et à l'Ouest.[472] Les terrains du delta étaient susceptibles de produire deux récoltes de riz par an lorsque les circonstances climatiques étaient suffisamment favorables (récolte du cinquième mois et récolte du dixième mois). Le riz représentait la principale culture du Tonkin. Est-ce que Savigny et Bischoff ont parlé exactement de la production totale qui était évaluée à 30 ou 40 millions de piculs[473], soit de 1,8 à 2,4 millions de tonnes ? Les agriculteurs des moyennes régions et de la montagne travaillaient aux brûlis et exploitaient les produits forestiers, alors que les travailleurs du delta maintenaient l'horticulture-jardinage parce qu'ils devaient payer des intérêts élevés aux propriétaires fonciers. Si la riziculture se cultivait partout dans le delta, le maïs, l'arrow-root et le manioc étaient cultivés en moyennes et hautes régions. Ulysse Pila avait déjà fait observer que : « *Le Tonkinois, comme l'Annamiste ou le Chinois, est peut-être le premier*

[472] Voir A. A. Pouyanne (1931). *L'hydraulique agricole au Tonkin.* Hà Nội, IDEO.
[473] Savigny, Bischoff (1885). *Les Richesses du Tonkin, les produits à y importer et l'exploitation française*. Paris, H. Oudin, p. 183.

cultivateur du monde. Le sol du Tonkin convient à toutes sortes de cultures. Il est d'une riche d'humus extraordinaire et renferme en grandes proportions des débris organiques. »[474]

Tableau 7. *Les ressources naturelles et les produits importants du Tonkin*

Origine	Produits
Produits agricoles	le riz et ses dérivés, le coton, l'arrow-root, le manioc, la canne à sucre, les thés (Lục Nam, Hưng Hóa), le café (Phủ Lý, Ninh Bình), le tabac, les légumes secs, les textiles, le caoutchouc, les huiles, les résines, l'arachide, le sésame.
Produits d'origine aninale	les peaux de bœufs, de buffles et de fauves ; les cornes de buffle, de bœufs sauvages et de cerfs ; les plumes de parure et de volaille, la cire d'abeille, la soie en anneaux, la bourre et les fils de soie.
Produits d'origine végétale	les cardamones (Rivière Claire, Rivière Noire, Thái Nguyên), la badianne, les champignons secs, la rhubarbe, le vétiver et le gingembre, les fruits du sapendus (arbre à savon), les écorces de palétuviers, le stick-lac (Haute Rivière Noire), la bourre soyeuse des fougères, la ramie, les rotins, le laurier du Japon, le chiendent et les moelles de certains arbres ou joncs pour la confection de casques, les coix exaltata (y-dzi), tubercules et racines, cannelles, plantes aromatiques.
Produits forestiers	le santal, le bois de rose, le bois d'aigle, teintures, calambac.
Produits de pêche	abondance de poissons, crustacés, anodontes.
Minerais divers	les houilles et charbons, zinc, étain, wolfram, cuivre, phosphates, antimoine, or, argent, plomb, fer et acier, calcaires, set, bismuth, soude, salpêtre, alun, arsenic, soufre, kaolin, marbre, jade, cristal de roche, pierre précieuses, ambre, eaux minérales, etc.
Produits divers	fabrique de nattes de Phát Diệm, coton filé, sériciculture, les hamacs, inscrustations, broderies, meubles sculptés, nacres, fils de con cuoc, écailles de tortues, plumes d'aigrettes, curcuma, indigo, jute, albumine et jaunes d'œufs.

[Source : F. Romanet du Callaud (1882). *Les produits de Tonkin et des pays limitropes* (Extrait du Bulletin de la Société de Géographie Commerciale de Paris). Paris, Challamel Ainé ; Savigny, Bischoff (1885). *Les Richesses du Tonkin, les produits à y importer et l'exploitation française*. Paris, H. Oudin ; Louis Bonnafont (1910). *Les Ressources du Tonkin.* Hanoi, Imprimerie de l'Avenir du Tonkin ; Henri Gourdon (1931). *L'indochine*. Paris, Larousse.]

Le delta fournissait à lui seul assez de riz pour nourrir tout le Tonkin et une partie de l'Annam, en plus de la grande quantité exportée en Chine. À l'exception des produits forestiers comme le củ nâu (igname des teinturiers), stick-lac, l'apparition des concessions au Tonkin a encouragé les cultures industrielles et a introduit le nouveau mode de production venu d'Occident. Cela permit de maintenir la production sur une grande échelle devenant ainsi une entreprise de grande envergure qui employait de nombreux ouvriers. Afin de contrôler le niveau d'eau et l'inondation, facteur le plus important pour l'agriculture, depuis 1885, les Français ont poursuivi l'amélioration et le développement des travaux d'hydraulique agricole (drainage, digues) commencés par les souverains d'Annam pour lutter contre le débordement du système fluvial. De ce fait, des milliers d'hectares en friche ont été restitués à

[474] Ulysse Pila (1897). *Ce que l'on peut faire au Tonkin, op.cit.*, p. 8.

la riziculture et le développement de la culture au Tonkin se poursuivit méthodiquement, surtout grâce à l'introduction de la récolte mécanique. La culture obtenait de bons résultats au niveau du rendement, les impôts fonciers et les salaires des métayers tonkinois restaient stables. Dans ces conditions, la quantité de produits agricoles disponibles augmentait, alors que l'impôt foncier était fixé à un prix invariable basé sur la qualité des terrains pour les rizières et sur la nature du produit récolté pour les terrains livrés à des cultures diverses.[475] La grande quantité de paddy était transportée vers l'usine de décorticage et le port de Haiphong. Plus des deux tiers des sorties étaient effectuées vers l'étranger, Hongkong, Chine, Japon et autres pays asiatiques. Le Tonkin exportait environ 150.000-200.000 tonnes chaque année. La plupart des affaires concernant le commerce de riz et de graines étaient réalisées, à peu près monopolisées, par les Chinois depuis le début du XIXe siècle.[476] Il existait un fort espoir sur l'avenir de l'agriculture au Tonkin : « *un des premiers soins du nouveau gouverneur sera de donner le plus grand essor à l'agriculture qui prépare les voies à l'industrie et au commerce* ».[477]

Le coton, le coton filé et la soie grège constituaient les matières premières de l'industrie textile. Les principaux textiles végétaux cultivés au Tonkin étaient le coton, le jute, la ramie et le chanvre. Ces plantes provenaient des productions locales à caractère familial, principalement dans les régions pauvres. Henri Gourdon disait que l'on pouvait trouver du coton partout en Indochine, surtout au Tonkin ; il s'agissait d'un coton à soie courte très appréciée des filateurs.[478] Les soyeux lyonnais s'occupèrent beaucoup sur cette matière au Tonkin afin de remplacer le coton insuffisant sur le marché méridional en Chine, après la crise du milieu du XIXe siècle. En effet, les besoins de l'industrie française obligeaient à importer dans la Métropole une énorme quantité de cette matière première en provenance d'Égypte, des États-Unis, et notamment de l'Inde. Le Tonkin était ajouté à la liste des lieux où les soyeux français pouvaient se procurer du coton pour leurs filatures.

La richesse du sous-sol au Tonkin était donc vraiment propice à créer l'industrie minière ainsi que pour l'exportation. L'exploitation des mines de métaux précieux, (zinc, étain, wolfram, cuivre) attirait les Français. Le zinc était le plus important minerai métallique que l'on exploite dans les massifs calcaires situés entre la rivière Claire et le fleuve Rouge, à Trảng Đà, Lang Hít et Chợ Điền. On trouvait de l'étain dans le massif granitique du Pia Oac (mine de Tĩnh Túc), souvent associé au wolfram, minerai de tungstène. Au Nord-Est du Tonkin, se situaient les gisements de combustibles, surtout du charbon en province de Quảng Yên, non

[475] Paul Ory (1894). *La commune annamite au Tonkin.* Paris, Augustin Challamel, p. 90.
[476] Louis Bonnafont (1910). *Les Ressources du Tonkin.* Hà Nội, Imprimerie de l'Avenir du Tonkin, p. 4.
[477] Ulysse Pila (1897). *Ce que l'on peut faire au Tonkin, op.cit.*, p. 20.
[478] Henri Gourdon (1931). *L'indochine, op.cit.*, pp. 165-166.

loin du port de Haiphong. Les colons français ont procédé à la prospection, à l'investissement et l'exploitation pendant les années de la fin du XIXe siècle. Le principal bassin houiller se développa sur près de 100 km, au nord du fleuve Rouge, entre Sept-Pagodes (Cẩm Phả) et la baie d'Halong. Les plus importants centres d'exploitation se trouvaient dans le Đông Triều, ainsi qu'à Hòn Gai, Cẩm Phả, Kế Bào et port Wallut avec d'importantes réserves. Il existait d'autres gisements dans le Tonkin occidental, notamment à Tuyên Quang ainsi qu'à Phấn Mễ et Phủ Nho Quan. [479]

Au début des années 1885, les missions françaises avaient un regard très positif sur les charbons du Tonkin, en comparaison avec ceux d'Australie. D'après M. Fuchs, « *ils sont supérieurs aux lignites pyriteux dont on fait une grande consommation à Hongkong et à Shanghai ; ils ont la même capacité calorique que ceux des mines d'Anzin* [du Nord de la France]. *Le délégué du gouvernement estime que les couches houillères au voisinage de la mer représentaient un gisement de cinq millions de tonnes, dont on pourrait en extraire cinquante mille par an. […] Ce produit sera donc précieux non seulement comme agent de l'industrie, mais aussi au point de vue des approvisionnements militaires.* »[480] Ainsi, la convention relative au régime des mines de l'Annam qui était signée le 18 février 1885, sur la base de l'article 18 du traité le 6 juin 1884, permettait l'exploitation des mines du gouvernement de France. Le 2 mars 1886, Jules Grévy, Président de la République française, a promulgué le décret à exploiter les mines en Annam et au Tonkin, la plupart situées dans des provinces de Quảng Yên, de Hải Dương et de Tuyên Quang.

Non seulement le Tonkin pouvait être en mesure d'approvisionner la France en matières premières pour l'industrie, mais sa richesse permettait la création de plusieurs industries dans le cadre de la mise en valeur des colonies françaises, après quelques chantiers et ateliers de constructions mécaniques à Haiphong. Tous les éléments du sol étaient propices à l'industrie. Ulysse Pila déclare, en 1897, que : « … *l'industrie se créera avec les éléments que l'agriculture lui fournira […] L'industrie que l'on pourra entreprendre au Tonkin sera un jour un grand aliment de travail* ».[481] La production de riziculture aura amené la création d'usines à décortiquer et de rizeries, de très importantes distilleries d'alcool de riz, de brasseries et encore des usines sucrières, des raffineries, des huileries, des savonneries. L'exploitation de forêts amènera la création de scieries, de fabriques d'allumettes, de papeteries. Les mines alimenteront plusieurs usines métallurgiques, des fabriques d'agglomérés, ainsi que des usines à chaux et des fabriques de céramique.

---

[479] Voir Henri Gourdon (1931). *L'indochine, op.cit.*, pp. 181-182.
[480] Savigny, Bischoff (1885). *Les Richesses du Tonkin, les produits à y importer et l'exploitation française, op.cit.*, p. 174.
[481] Ulysse Pila (1897). *Ce que l'on peut faire au Tonkin, op.cit.*, pp. 22, 30.

Cette capacité se reflétait dans les termes du discours d'Ulysse Pila : « *Ainsi les trois branches de l'activité humaine : l'agriculture, l'industrie et le commerce, peuvent être exploités avec profit au Tonkin et à cette question : que peut-on faire au Tonkin ? Je réponds : de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.* »[482]

Quelques usines françaises avaient été créées en Indochine déjà plus une décennie auparavant. Les investissements sur l'industrie à Haiphong s'étaient développés à partir de la fin du XIXe siècle. Par exemple, l'industrie métallurgique, les fonderies, forges, haut-fourneaux, *etc.*, au Tonkin étaient promis au plus bel avenir. Savigny et Bischoff ont pensé que « *ces produits trouveront infailliblement leur emploi soit auprès des industries à créer, soit dans la consommation locale et celle des pays environnants, soit dans l'exportation en ce qui concernait les métaux qui avaient intérêt à prendre la direction de l'Europe.* »[483] Cette industrie représentait le domaine spécial dans lequel le gouvernement du protectorat poussait les grands investissements.

2. Les étrangers à Haiphong : du commerce à l'industrie

Depuis plusieurs siècles, les Européens avaient l'habitude de se rendre à Haiphong pour y faire du commerce. Depuis l'année 1883, de nombreux Européens, de plus en plus, se sont rendus dans ce port pour y habiter. Après le corps expéditionnaire français, la mise en place de l'administration civile et le développement du commerce y ont introduit des fonctionnaires, des commerçants et des personnels européens qui devinrent la population européenne, la population civile de Haiphong. Environ 15 ou 20 Européens commencèrent à acheter les terrains en dehors de la concession du gouvernement. Ces Européens, pour la plupart employés ou anciens employés de l'Administration, n'avaient pas les moyens de faire construire de grandes ni de solides bâtisses. Ils préféraient élever des maisonnettes en torchis dont la location très facile et avantageuse les rembourserait, en moins d'une année, des frais de construction.[484] L'exploitation de la voie de mer et de la voie fluviale par les agences de transport européen, comme par exemple la *Compagnie des Messageries maritimes*, a permis de créer les réseaux des ports européens au port de Haiphong : « *en 1885, le trajet de Marseille à Haiphong durait de 30 à 40 jours suivant la saison, le prix de transport par les Messageries maritimes était de 875 francs en troisième classe avec une bonne nourriture* ».[485]

En outre, dès 1886, les commerçants étrangers commençaient à faire transiter les marchandises au Tonkin (dont la plupart à Haiphong) entre Hongkong et Yunnan. De Lanessan informait que les marchandises en transit vers les provinces chinoises étaient

[482] Ulysse Pila (1897). *Ce que l'on peut faire au Tonkin*, *op.cit.*, p. 31.
[483] Savigny, Bischoff (1885). *Les Richesses du Tonkin…*, *op.cit.*, p. 175.
[484] Le rapport d'Alcide Bleton envoie pour le ministre de la marine et des colonies dans *Journal officiel de la République française* [1885], 6 septembre, *art.cit.*, p. 4947.
[485] Calixte Imbert (1885). *Le Tonkin industriel et commercial*. Paris, Challamel Ainé, p. 135.

transportées au nord avec Yunnan par le fleuve Rouge et la rivière Claire, avec le Kuangsi (Quảng Tây) par la route de Thái Nguyên, Ngân Sơn, Cao Bằng et par celle de Phủ Lạng Thương, Lạng Sơn, Na Cham et avec le Kuangtoung (Quảng Đông) par la route de Móng Cái.[486] Sous l'ancien régime douanier, les marchandises en transit jouissaient d'une détaxe de 80% sur les droits du tarif. Alors qu'il n'était que de 100.000 francs de Hongkong au Yunnan et de 33.000 francs au retour, pendant la première année, le chiffre d'affaires du mouvement commercial avec le Yunnan atteignit 1.044.000 francs à l'aller et 1.284.000 francs au retour, dont 802.000 pour l'opium.[487] Malgré des difficultés en 1888, en raison des interdictions du traité de commerce, le mouvement commercial entre Hongkong et Yunnan passant en transit au Tonkin continua à croître en 1889.

Les négociants et les agences de transport espéraient en l'avenir du centre commercial de Haiphong. En effet, non seulement le port de Haiphong était le port d'entrée du Tonkin et celui du Yunnan, mais encore il était l'un des deux grands ports où se faisait presque la totalité du commerce de l'Indochine.[488] La présence des Européens dans cette ville devenait de plus en plus nombreuse avec la prospérité commerciale. À cette époque, le port de Haiphong était régulièrement fréquenté par les paquebots des Messageries maritimes, ainsi que par des steamers anglais et allemands. La *Compagnie des Messageries fluviales* transporta 10.000 colis de diverses maisons de Hongkong au Yunnan.[489] Le commerce et le transit du Tonkin amenaient de grands intérêts pour les commerçants européens à Haiphong. D'ailleurs, il faut rappeler que dans le système commercial entre la France et l'Extrême-Orient, la naissance du port de Haiphong soutiendrait plus tard la comparaison avec les autres ports en Chine, au Japon et aux pays d'Asie du Sud-Est, même le port de Saigon. Néanmoins, par leurs intérêts au Tonkin, les Français ont impulsé les équipements de ce port dans les stratégies en Extrême-Orient.[490]

Les conventions commerciales entre la France et la Chine signée à Tientsin (Thiên Tân), le 9 juin 1885 et le 25 avril 1886, réduisaient les obstacles pour les négociants chinois au Tonkin, notamment dans la ville de Haiphong, quand elle instaura le commerce terrestre entre le Tonkin et les provinces méridionales de l'Empire chinois. Ces conventions avaient pour but « *d'ouvrir au commerce deux localités, l'une au nord de Lạng Sơn et l'autre au-dessus de Làо Cai* »[491]. Elle confirmait les pouvoirs des deux gouvernements ; en particulier, le gouvernement impérial chinois pourrait nommer des consuls à Hanoi et à Haiphong. Ces

[486] Jean-Louis de Lanessan (1895). *La colonisation française en Indochine, op.cit.*, p. 192.
[487] Jules Ferry (1890). *Le Tonkin et la Mère-Patrie…, op.cit.*, p. 309.
[488] Les autres ports du Tonkin étaient les ports charbonniers : Hòn Gai, Cẩm Phả et Port Wallut.
[489] Jules Ferry (1890). *Le Tonkin et la Mère-Patrie…, op.cit.*, pp. 310-311.
[490] Voir Jean-François Klein (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais…, thèse.cit.* ; Delphine Boissarie (2015). *La maison Denis-Frères (1862-1954)…, thèse.cit.*
[491] *Annuaire général de l'Indo-Chine française* [puis de l'Indochine], janvier 1901, p. 161.

agents seront traités de la même manière et auront les mêmes droits et privilèges que les consuls de la nation la plus favorisée établis en France. Les Chinois auront le droit de posséder des terrains, d'élever des constructions, d'ouvrir des maisons de commerce et d'avoir des magasins dans tout l'Annam. Ils obtiendront pour leur personne, leurs familles et leurs biens, protection et sécurité et comme ces derniers, ils ne pourront être l'objet d'un mauvais traitement. Les correspondances officielles et privées, les télégrammes des fonctionnaires et commerçants chinois seront transmis sans difficulté par les administrations postales et télégraphiques françaises.[492] Ainsi, l'ouverture du commerce au Tonkin a offert une nouvelle condition avantageuse pour les Européens ainsi que pour les Chinois. Cette tendance générale attirait d'abord les commerçants et impulsait le développement du commerce au Tonkin et dans les provinces au Sud de la Chine.

Le recensement de la population civile en novembre 1888 confirma au moins 510 personnes (dont 411 de sexe masculin et 99 de sexe féminin).[493] Selon la statistique d'Albert de Pouvourville, en 1889, la ville de Haiphong n'avait que 15.000 habitants, alors que la population de Hanoi était de 125.000 habitants et celle de Nam Định atteignait 140.000 âmes.[494] Alors, si la ville de Hanoi était le centre du delta, Nam Định était la ville « la plus peuplée » et « la plus industrieuse » de l'Indochine, la ville de Haiphong jouait le rôle de grand port d'entrée commerciale vers la côte du Tonkin et la Chine méridionale. En dehors des fonctionnaires, la plupart des Européens étaient commerçants ou industriels. En effet, le climat tropical ne permettait pas aux Européens de travailler la terre alors que les ouvriers vietnamiens étaient nombreux et laborieux. De Lanessan a analysé cette question et a expliqué les raisons pour lesquelles ses compatriotes n'immigraient pas en Indochine pendant les années 1897.[495] Dans la comparaison avec les Vietnamiens et les Chinois à Haiphong, les Français étaient des capitalistes travaillant auprès des agences commerciales ou des entreprises.

Tableau 8. *Le recensement de la population civile de Haiphong en 1888-1905*[496]

Nationalité	1888	1889	1890	1893	1990	1902	1903	1904	1905
Européens	510	577	600	900	1.000	950	980	1.000	1.000
Chinois			5.600	2.250	5.000	5.300	5.300	6.300	6.350
Indiens				35	38	32	29	32	32
Japonais				30	50	43	41	41	45
Vietnamiens			8.700	12.000	10.000	12.000	11.500	11.000	11.000

[Source : E. Litre « Haiphong en Décembre 1888 ». Toulouse, Société de Géographie édition, p. 109 ; Les *Annuaires de l'Indochine* pendants les années 1889-1905. Hanoi, F. –H. Schneider.]

[492] *Annuaire général de l'Indo-Chine française* [puis de l'Indochine], janvier 1901, *op.cit.*
[493] E. Litre. « Haiphong en Décembre 1888 », *op.cit.*, p. 108
[494] Albert Puyon de Pourourville (1891). *Le Tonkin actuel (1887-1890).* Paris, Albert Savine.
[495] Voir Jean-Louis de Lanessan (1897). *Principes de colonisation*. Paris, Félix Alcan, p. 43.
[496] Il existe un autre recensement dans Albert Puyon de Pouvourville (1891). *Tonkin actuel (1887-1890), op.cit.*, pp. 14-16.

En effet, malgré les attaques violentes dirigées contre leur port et leur ville, les habitants français de Haiphong, selon le discours de Lanessan, continuaient, sans s'émouvoir, à y étendre leurs établissements. Ils savaient bien, en supposant même que l'on créât plus tard un nouveau port en eau profonde, soit à Quảng Yên, soit à Hòn Gai, que Haiphong resterait toujours le port de cabotage fréquenté par la batellerie vietnamienne du delta et les jonques de mer chinoises et que le déplacement d'un centre commercial ne fut pas à la création d'un décret ou d'un arrêté local.[497] Ces commerçants français investirent des fonds et bénéficièrent des avantages de ce port dans le commerce et dans l'industrie. Ils s'étaient établis dès 1885 dans la rue Jean Dupuis, en plein quartier chinois, en raison de la proximité de la douane, du faible coût des locations et de l'aménagement des maisons. Il s'agissait généralement de succursales des maisons de commerce de Haiphong. Quelques exemples significatifs que nous relevons ci-après, ont été décrits dans les ouvrages de Robert Dubois (1900), Jean François Klein (1992), Claire Villemagne (2006), *etc*. Ils ont présenté des informations nécessaires des cas : Alcide Bleton (à Saint-Marcel-lès-Valence) membre de la *Chambre de commerce de Haiphong*[498] ; Jules d'Abbadie (sous-directeur de l'entreprise des *Correspondances fluviales du Tonkin*), et de la *Compagnie des Messageries fluviales du Tonkin* ; Charles Vézin, l'un des principaux entrepreneurs de travaux publics du Tonkin et l'un des quatre administrateurs de *Le Courrier d'Haiphong* ; Ernest Bancal, représentent d'*Ulysse Pila et Cie*[499] ; surtout Ulysse Pila avec la *Société des Docks.*[500] Nous voulons citer Albert Butin, le fondateur de deux grandes usines à Haiphong en 1899 : une pour la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine* et l'autre pour la *Société Cotonnière de l'Indochine*. Ces Européens sont arrivés à Haiphong pour le commerce, les travaux publics, *etc.*, et ils ont joué un rôle important à la création de l'industrie.

Sous l'influence de la politique de protectorat colonial, le port de Haiphong prenait un grand essor, tant dans l'économie que dans le développement de l'urbanisation de la ville. Les Européens y sont arrivés de plus en plus nombreux dont la plupart était commerçants, entrepreneurs. Pendant les années 1880, les capitalistes avaient peu de dispositions pour s'expatrier, surtout dans des contrées aussi lointaines. Les colons qui se décidaient à tenter fortune au Tonkin étaient pour la plupart des gens ayant un capital à peine suffisant pour leurs affaires et qui ne pouvaient pas en extraire la somme nécessaire pour l'achat d'un terrain et la construction d'une maison.[501] Et pourtant, il se créa un quartier européen, construit à force de

[497] Raoul Bonnal (1923-1925). *Au Tonkin 1873 – 1881 - 1886, op.cit.*, p. 32.
[498] « Le rapport d'Alcide Bleton envoie pour le Ministre de la marine et des colonies ». *Journal officiel de la République française*, 6 septembre 1885, *art.cit.*, p. 4947.
[499] Claire Villemagne (2006). « Les chambres de commerce du Tonkin, 1884-1894 : Sociabilité culturelle ou mission économique ? » au colloque « L'esprit économique impérial », mars 2006 à Paris.
[500] Voir Jean François Klein (1992). *Un Lyonnais en Extrême-Orient ; Ulysse Pila, vice-roi de l'Indochine, 1837-1909, op.cit.*
[501] « Le rapport d'Alcide Bleton envoie pour le Ministre de la marine et des colonies ». *Journal officiel de la République française*, 6 septembre 1885, *art.cit.*

remblais, avec de belles voies bien tracées et un quartier chinois comprenant déjà plus de 10.000 habitants, reconnaissable facilement sur les rives de la rivière Tam Bạc grâce à ses grandes lanternes de papier peint historié de lettres chinoises devant chacune des boutiques. « *Déjà en 1886, c'était un quartier des plus importants, et l'on y observait le même grouillement chinois qu'à Saigon, à Singapour ou Hanoi, et c'étaient aussic déjà les mêmes odeurs de musc et de sueur humaine que la chaleur étouffante rendait insoutenables* ».[502] On trouve déjà à Haiphong de nouvelles constructions françaises, anglaises et de véritables hôtels, « *bientôt, cette ville deviendra l'une des principales du Tonkin, en dépit des difficultés de la nature* ».[503] La plupart des Français commençaient dans le commerce. Avec le développement du Tonkin, de la ville européenne et des besoins nécessaires aux Français et aux Vietnamiens pendant la construction coloniale, les grands intérêts économiques conduisirent les capitalistes vers les industries à Haiphong.

Depuis 1885, les négociants chinois de plus en plus sont arrivés nombreusement à Haiphong. En effet, les Chinois s'installaient au Tonkin dans les petits ports à proximité du Cửa Cấm depuis les premières décennies du XIXe siècle. Aux yeux des Français, les Chinois étaient « *intelligents, travailleurs, économes, mais peu scrupuleux en affaires* ». Ils montraient une aptitude à tous les métiers, comme blanchisseur, maçon, boucher et aussi entrepreneur. Ce n'était pas fortuit lorsque Alcide Bleton disait que tous les gros commerces du Tonkin, à l'importation et à l'exportation, se trouvaient « *entre les mains des maisons chinoises, dont quelques-unes très importantes* ».[504] Les magasins de détail étaient mieux tenus, beaucoup mieux montés que ceux des Vietnamiens et faisaient même une concurrence sérieuse aux détaillants européens. Pendant le développement des industries, les Chinois était peu en concurrence avec les Français ou bien ils devenaient les sous-traitants, intermédiaires entre Français et Vietnamiens.

3. La main-d'œuvre et la migration

Le premier recrutement de main-d'œuvre à Haiphong s'est déroulé vers 1875 lorsque le représentant du gouvernement de la Cochinchine au Tonkin, le Consul français et la garde consulaire ont entrepris d'importants travaux, attirant un grand nombre de *coolies* et d'ouvriers tonkinois. Au cours des premières années, il n'existait sur le territoire où le port venait d'ouvrir, que des soldats vietnamiens dans un fortin et quelques marchands chinois pour le commerce. Cependant, selon un dignitaire civil français, la côte de Hải Dương ne manquait pas de vagabonds et de malfaiteurs. La migration des Vietnamiens des villages ou

[502] Edmond Courtois (1891). *Le Tonkin français contemporain, op.cit.*, p. 81.
[503] Edmond Courtois (1891). *Le Tonkin français contemporain, op.cit*, p. 83.
[504] « Le rapport d'Alcide Bleton envoyé pour le Ministre de la marine et des colonies ». *Journal officiel de la République française*, 6 septembre 1885, *art.cit.*, p. 4949.

des provinces voisines de Haiphong s'est passée rapidement en 1885, grâce aux travaux entrepris par Bonnal. Lorsque ce résident arriva dans ces lieux, peu de Vietnamiens y travaillaient. Dans ses mémoires sur Haiphong, Bonnal écrivait : « *Jusqu'alors l'élément vietnamien n'était guère représenté à Haiphong que par un petit nombre de soldats à la solde de mandarins de Hải Dương, occupant un fortin en terre sur le Sông Tam Bạc, près de son embouchure dans le Cửa Cấm. Quelques marchands chinois virent bientôt se fixer dans le nouveau port ouvert par le traité au commerce et construisirent des maisons en briques sur les deux rives du Sông Tam Bạc, mais plutôt sur la rive gauche où elles formèrent le quartier de Hạ Lý.* »[505] Lorsque Bonnal fit effectuer les travaux du canal de ceinture, il commença par employer la main-d'oeuvre nécessaire pour ce travail considérable, au travers de la corvée. Pendant la saison sèche, les agriculteurs étaient inoccupés et ces corvéables pouvaient venir à Haiphong depuis les cantons voisins.

Pendant les années suivantes, les Français poursuivaient la construction de la ville par de grands travaux : les monuments, les rues, les squares ainsi que les usines, manufactures, et notamment l'amélioration du port commercial. Tous les travaux publics et privés, ainsi que le travail dans les sociétés exigeaient un grand nombre d'ouvriers vietnamiens. En outre, le développement de la ville attirait les chômeurs des provinces voisines, faisant partie d'une nouvelle couche sociale : la population urbaine. Aux yeux des colons, la population au Tonkin était « laborieuse et docile ». « *La première impression de l'Européen en débarquant sur le sol du Tonkin est une véritable surprise à la vue de l'animation qu'offrent les travailleurs indigènes* »[506] car la main-d'œuvre était bon marché. Il était même difficile aux artisans européens de pouvoir concurrencer les ouvriers locaux qui possédaient une grande aptitude d'imitation et faisaient d'excellents maçons, menuisiers et charpentiers. « *Quelques bons contremaîtres français trouveraient cependant à s'employer dans les travaux se rattachant aux constructions.* »[507] En effet, le peuple tonkinois était travailleur et intelligent, mais plus agriculteur que commerçant.

D'après la statistique démographie de Bounaïs et Paulus, parue au début de 1886, la population totale est estimée à 8 à 10.000 habitants.[508] En premier lieu, le développement du commerce impulsa l'équipement du port et l'installation des agences des Européens et des Chinois, surtout les représentants des agences de transport. Ils avaient besoin d'un grand nombre d'ouvriers pour travailler régulièrement aux magasins et aux ateliers. Après seulement trois années d'existence, en 1888, *MM. Marty et d'Abbadie* employaient 250

[505] Raoul Bonnal (1923-1925). *Au Tonkin 1873 – 1881 - 1886, op.cit.*, p. 31.
[506] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900, op.cit.*, p. 84.
[507] « Le rapport d'Alcide Bleton envoie pour le Ministre de la marine et des colonies ». *Journal officiel de la République française*, 6 septembre 1885, *art.cit.*, p. 4948.
[508] E. Litre. « Haiphong en Décembre 1888 », *op.cit.*, p. 110.

ouvriers dans de vastes ateliers de 60.000 m^2 à Haiphong pour la *Compagnie des Correspondances fluviales du Tonkin*. Les magasins généraux installés par la maison Ulysse Pila dans le port de Haiphong attirèrent des centaines Vietnamiens. En 1890, la population de Haiphong franchissait les 15.000 âmes, pour la plupart Vietnamiens (8.700) et Chinois (5.600).[509]

N'oublions pas que lors de la construction des usines et des ateliers ou dans les grands travaux publics, les Français recrutèrent beaucoup d'ouvriers tonkinois, surtout après « le programme Doumer ». Les agriculteurs durent quitter la campagne pour chercher du travail auprès des centres commerciaux et industriels car ils devaient faire face à de graves difficultés, suite à la diminution de l'économie agricole et des impôts élevés. Par exemple, les travaux de la route de Haiphong à Đồ Sơn en 1891 ont employé souvent environ 4.000 *coolies* locaux fournis par l'administration vietnamienne de la province.[510] Néanmoins, la migration était concentrée dans les villes, les centres économiques ne se développaient pas de façon massive à cause des habitudes des paysans de la campagne. Les Français d'une part appréciaient hautement la main-d'œuvre vietnamienne, mais d'autre part, ils exprimaient leur inquiétude, parce que les habitants de la campagne avaient un profond attachement pour leur pays natal et qu'il leur était difficile de changer leurs habitudes. Comme dans la plupart des autres colonies françaises, le recrutement restait donc un problème fort difficile à résoudre. Il constituait un des obstacles les plus sérieux malgré le fait qu'en Indochine, la main-d'oeuvre était abondante. Ce sujet rejoint les observations que les missionnaires envoyaient en France avant 1858 quand ils encourageaient la guerre des Français et Espagnols qui a commençé à Tourane. De Lanessan parlait aussi de cette question en ces termes : *« L'Indochine est, au point de vue de la main-d'œuvre, tout particulièrement favorisée, du moins dans les parties habitées par la race annamite. Celle-ci est laborieuse, patiente, docile, essentiellement agricole, et assez intelligente pour fournir des bras à tous les genres de travaux, même aux plus délicats. Hommes, femmes, enfants sont, à tous ces égards, entièrement semblades. Mais cette population ne quitte pas volontiers les plaines et les rizières où elle est concentrée depuis des siècles. Les populations des montagnes, très séduisantes aux premiers abords, en raison de leur taille et de leur force physique, ne valent pas les Annamites. Elles sont moins laborieuses et surtout moins aptes au travail de la terre et de l'industrie.* »[511]

La concentration de la population constatée à Haiphong devenait un phénomène général partout en Indochine. Cela constituait une étape dans l'histoire de l'urbanisation de la ville de Haiphong. Pour les Français, la main-d'œuvre locale non seulement était très nombreuse et de

[509] ANOM RST.NF 01387 rapport d'inspection de la ville de Haiphong (1943) ; Dương Kinh Quốc (1988). « Kết cấu đội ngũ công nhân Hải Phòng cuối những năm 20 đầu thế kỷ XX và vị trí của nó », *art.cit.*, p. 36 ; Gilles Raffi (1994). *Haiphong : origines, conditions…, thèse.cit.*, p. 338.
[510] « La route de Đồ Sơn ». *Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 2 août 1891.
[511] Jean-Louis de Lanessan (1897). *Principes de colonisation, op.cit.*, pp. 44-45.

qualité (souple, malléable, avide d'apprendre, *etc.*), d'autant plus que les ouvriers locaux acceptaient un salaire à vil prix. La main-d'œuvre en effet existe au Tonkin en quantité illimitée et à très bas prix, environ un dixième du salaire de l'ouvrier français. « *Sur les chaloupes à vapeur, dans les usines, etc., ils se mettent rapidement au courant des appareils les plus compliqués et se rendent maîtres de leur maniement avec une facilité surprenante.* »[512] Il n'y faudrait donc, au point de vue industriel, que des contremaîtres capables d'initier la fabrication vietnamienne aux procédés rapides de l'industrie européenne. Au début de la conquête, un Vietnamien se contentait de deux ou trois « sous » par jour et trouvait le moyen de vivre avec cette modique somme, pendant les années suivantes, les patrons ne payaient pas beaucoup plus pour les ouvriers, de 0,30 à 0,60 centimes par jour, suivant les lieux et la nature des travaux. À ce sujet, Henri Guermeur dans son discours évoque la qualité du travail « *sa part contributive n'équivaut à peine qu'au 1/16e de celle de l'ouvrier de France.* »[513] Cela représentait des avantages pour les investisseurs métropolitains au Tonkin, malgré une insuffisance technique ainsi que de rendement. Les entreprises françaises installées à Haiphong ou au Tonkin pouvaient donc recruter favorablement des ouvriers locaux pour leurs usines.

* *

*

Ces équipements et ressources constituaient la base de la mécanisation économique du Tonkin, dont les concessions françaises, comme la ville de Haiphong, étaient un des lieux où les industriels installeraient leurs usines. Les usines de production sont apparues vraiment dès le programme de mise en valeur des colonies françaises que Paul Doumer a impulsé dans sa mission en Indochine.

[512] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900, op.cit.*, p. 84.
[513] Henri Guermeur (1909). *Le régime fiscal de l'Indochine, op.cit.*, p. 334.

Conclusion de la première partie

Après être devenu une concession française, Haiphong montrait de nombreux changements positifs par rapport à la période précédente. Cela reflétait la faiblessse de la Cour de Hué dans sa capacité à gérer la crise politique, économique et de la population. Pendant une longue période, elle faisait face à des difficultés pour maintenir l'ordre sur la côte du Tonkin ainsi que pour gérer le marché de riz et le commerce avec les Chinois. La présence des Français, par la guerre, a changé le destin du territoire et de ses habitants au bord du fleuve Cửa Cấm. Haiphong, que les Français considéraient comme la porte d'entrée au Tonkin, fut dotée des infrastructures d'un port commercial et aussi d'une ville. Haiphong a assumé le poste de tête de pont de la pénétration française. Ce port jouait donc un rôle primordial pour l'importation de marchandises françaises et étrangères ainsi que l'exportation de la plupart des produits du Tonkin et du Yunnan. Le développement du commerce nécessitait l'amélioration des réseaux de transport par voie fluviale et voie ferrée afin d'assurer la communication avec les gisements miniers et les centres économiques. C'est la raison pour laquelle Haiphong a attiré les investissements des Français, financiers et techniques, avec la main-d'œuvre nécessaire pour une production industrielle. Profitant de la richesse naturelle des ressources du Tonkin, les industriels ont petit à petit établi des usines à Haiphong, dans le cadre de la mise en valeur coloniale française en Indochine.

DEUXIÈME PARTIE :

L'INSTALLATION DES INDUSTRIES FONDAMENTALES (1897 – 1918)

Chapitre 4 : La création des entreprises pendant les années 1897-1908

> « *Il faut considérer au surplus que la vive impulsion qui va être donnée aux travaux publics en Indochine, tels que l'établissement de canaux, routes et chemin de fer est propice au développement industriel de la colonie.* »[514]

Pendant les années 1897-1908, de grandes usines étaient créées à Haiphong, par exemple l'industrie des chaux et ciments, l'industrie textile, l'industrie éléctrique, ainsi que le développement de l'industrie de constructions navales et de réparation. Egalement, ces grandes usines, importantes au Tonkin, posaient les premières pierres pour la création d'une ville industrielle en Indochine à l'époque coloniale.

A. L'INDUSTRIE DE CONSTRUCTIONS NAVALES ET DE RÉPARATION

1. Des transports maritimes et fluviaux…

Le commerce entre Haiphong et les autres pays se développait de plus en plus avec les grandes compagnies maritimes. Depuis les années 1890, les sociétés de transport de la voie fluviale et maritime entraient en période prospère, avec l'expansion des lignes à vapeur sur le réseau fluvial du Tonkin, et grâce à l'accès au port de Haiphong des chaloupes et navires européens. Après la période d'activité de la marine française pendant les années 1874-1885, le port de Haiphong servait essentiellement aux mouvements commerciaux, devenant ainsi le grand port du Tonkin. C'est par là que pénétraient toutes les marchandises d'Europe, de Chine, et des autres pays, et aussi par là que tout voyageur devrait passer, pour se rendre ensuite à l'intérieur du Tonkin : la *Compagnie des Messageries maritimes* y accostait une fois par semaine, les autres compagnies, chacune une fois par mois : *Compagnie Nationale de Navigation, Compagnie des Chargeurs Réunis, Compagnie des Vapeurs de Charge Française, etc*.[515]

L'augmentation du trafic de marchandises nécessitait de faire appel à des navires étrangers. La construction rapide de ce port, devenu un port maritime et un grand centre commercial au Tonkin, était une preuve indéniable de ce que pouvaient faire les Français aux colonies. Pendant les années 1900, à Haiphong se trouvait le siège de plusieurs maisons de commerce réputées, et de plusieurs compagnies maritimes dont les différents itinéraires rendaient au

[514] *Le Pour et le Contre*, 11 octobre 1898, p. 793. ANMT 65AQ H299 Société Cotonnière de l'Indochine & Société Cotonnière du Tonkin

[515] Citation dans Chambre de commerce de Haiphong. *Le port de Haiphong* [Exposition de Hanoi 1902]. Haiphong, F.-H. Schneider.

public de très grands services. Chaque année, on dénombrait environ mille abords de navires à Haiphong, pour la plupart les navires français, anglais, allemands. « *Son développement s'est effectué avec une rapidité sans égale, et bien qu'il soit à environ 20 milles de la mer, il n'en reste pas moins le véritable entrepôt commercial de la colonie… Ce port présente, au point de vue maritime, quelques inconvénients, mais il n'en reste pas moins le principal centre de transit.* »[516]

Parmi les sociétés françaises, la *Société Marty et d'Abbadie* était arrivée au Tonkin dès le début de la conquête, et jusqu'au programme de Paul Doumer, sa présence était incontournable dans l'utilisation des voies navigables du système fluvial du Tonkin. En raison de l'absence de routes, la population tonkinoise utilisait le plus souvent des jonques et des barques pour transporter les marchandises, le riz ainsi que les produits agricoles sur le réseau fluvial, y compris sur de courts tronçons. La plupart de barques pouvaient transporter très peu de passagers et peu de marchandises à la fois à travers les provinces du delta, en raison des limites techniques, de fourniture d'eau potable, de produits alimentaires, ainsi que des obstacles gouvernementaux. Jusqu'à la fin du XIXe siècle, les conditions de transports routiers et de transports fluviaux étaient encore très difficiles, ce qui constituait une entrave perpétuelle à la communication rapide entre les différentes villes. Robert Dubois nous a parlé sur Messieurs Marty et d'Abbadie qui ont été les premiers à organiser une importante flottille de rivière au Tonkin. Ainsi, après le projet d'adjudication des messageries fluviales sur les cours d'eau du Tonkin de Paul Bert en juillet 1886, la *maison Marty et d'Abbadie* a obtenu le service des correspondances fluviales des lignes : de Haiphong à Hanoi ; de Haiphong à Phù Lãng Thượng par Hải Dương ; des Sept-Pagodes (Cẩm Phả) à Bắc Ninh ; de Hưng Yên à Nam Định ; de Haiphong à Quảng Yên et enfin de Hanoi à Bắc Hạt.[517]

Toutes les flottilles de chaloupes de différents modèles dépendaient de la *Compagnie des Messageries fluviales du Tonkin,* inaugurée par Paul Bert le 18 octobre 1886, et qui a installé des agences partout au Tonkin, avec une agence principale à Hanoi. Cette compagnie faisait partie de la *Société Marty et d'Abbadie* au Tonkin. C'était Jules d'Abbadie qui dirigeait la *Compagnie des Messageries fluviales du Tonkin* pendant les 19 années de son séjour en Indochine.[518] Le 20 février 1888, une convention a été passée entre le Gouverneur général et la *Société Marty et d'Abbadie* pour l'exploitation des nouveaux services fluviaux : de Sơn Tây à Chợ Bo, sur la rivière Noire (sông Đà) ; de Sơn Tây ou Việt Trì à Tuyên Quang, sur la

[516] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900, op.cit.,* p. 284.
[517] *Le Journal des débats*, le 5 octobre 1886.
[518] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900, op.cit.,* p. 288. « *Les activités de cette compagnie se déroulaient principalement dans quatre domaines : 1) armateurs (service subventionné des correspondances fluviales du Tonkin, compagnie de navigation Tonkinoise, transit de marchandises) ; 2) constructeurs-mécaniciens (chantiers de constructions en tous genres et plus spécialement de navires) ; 3) entrepreneurs (dragages, travaux hydrauliques et entreprises en tous genres) ; 4) industriels (exploitation du revêtement calorifuge tonkinois).* »

rivière Claire (Sông Lô) ; de Sơn Tây à Than Quan (?), sur le fleuve Rouge ; de Nam Định à Vinh, par Ninh Bình et Thanh Hoá, et enfin les trois services ordinaires nouveaux de Haiphong à Hanoi.[519] Cette expansion des services de la *maison Marty et d'Abbadie* s'était effectuée simultanément avec l'augmentation du nombre des vapeurs. « *Dès 1889, Jules d'Abbadie, l'actif et entreprenant directeur des Messageries fluviales, atteignait Lào Cai avec la première chaloupe sortie de ses ateliers. Il renouvelait l'expérience en 1890, toujours à ses risques et périls, ayant à bord M. le Gouverneur général Piquet, et il la répétait en 1891 et 1892, avec une troisième et une quatrième chaloupe, sans qu'en haut lieu on daignât croire à la navigabilité du fleuve Rouge d'une façon normale. Mais jusqu'aux années 1893-1894, le gouvernement du protectorat effectuait des travaux hydrographiques par le lieutenant de vaisseau Escande pour s'occuper des travaux destinés à rendre le fleuve Rouge navigable aux chaloupes en toute saison* ».[520] En 1900 la flotte des *Messageries fluviales* se composait de 22 vapeurs et 10 chalands de 25 à 250 tonnes[521] qui développaient leurs activités sur le fleuve Rouge, la rivière Noire, la rivière Claire et jusqu'au port de Vinh.

Figure 9. *Appontement et siège des Messageries fluviales à Haiphong en 1900*



[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900.* Paris, Société française d'Éditions d'Art, p. 289.]

[519] *Le Journal des débats*, le 16 avril 1888.
[520] *Le Journal des débats, le 20 mai 1895*, numéro soir.
[521] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900, op.cit.*, p. 290. « *Vapeurs : Dragon en acier, 2 hélices ; Phénix en acier, 2 hélices ; Tigre en acier, 2 hélices ; Annam en acier, 2 hélices ; Vinh en acier, 1 hélice ; Omnibus en acier, 1 hélice ; Cerf, mixte, 1 hélice ; Licorne, mixte, 1 hélice ; Faïtsilong, mixte, 1 hélice ; Quảng Yên en bois, 1 hélice ; Aigrette en bois, 1 hélice ; Hưng Yên en bois, 1 hélice ; Bắc Hạt en acier, 1 hélice ; Yunnan, mixte, mono-roue ; Chợ Bo, mixte, mono-roue ; Bảo Hà en acier, mono-roue ; Passe-Partout en acier, mono-roue ; Yên Bái en acier, mono-roue ; Phố Lu en acier, mono-roue ; Việt Trì en acier, en construction ; Paul en bois, 1 hélice ; Antoinette en bois, 1 hélice. Chanland: 1 chaland n° 1 jaugeant 250 tonnes ; 7 chalands n° 2-8 jaugeant 125 tonnes ; 2 chalands n° 9-10 jaugeant 25 tonnes.* »

La *Compagnie de Navigation Tonkinoise*, une autre branche maritime de la *Société Marty et d'Abbadie*, fut installée en 1891.[522] Depuis 1893, elle exploitait principalement les vapeurs de mer, surtout le « *Hanoi* » (tonnage brut de 1.205 tonneaux, longueur de 73,25 m) destiné à faire un service régulier entre Haiphong et Hongkong et le retour par le « *Hongkong* » (un navire en acier de 73 m de longueur). Sa machine, à triple expansion, lui permettait une vitesse de 12 nœuds, avec 1.200 tonnes de marchandises à bord.[523] Dès 1900, la compagnie de navigation commençait le service subventionné des correspondances fluviales du Tonkin, qui desservait toutes les rivières navigables du Tonkin et la côte, depuis Mũi Ngọc (Móng Cái) jusqu'à Bến Thuỷ (Vinh).[524] Elle effectuait les voyages suivants selon le tableau ci-après :

Tableau 9. *Les lignes fluviales au Tonkin de la compagnie de navigation tonkinoise*

Ligne	Aller - Retour	Date	Distance
1	Haiphong - Hanoi	Tous les jours, sauf dimanche	105 milles
2	Haiphong - Mũi Ngọc	3 fois par semaine	120 milles
3	Haiphong - Phù Lãng Thượng	3 fois par semaine	57 milles
4	Haiphong - Vinh	1 fois par semaine	202 milles
5	Hanoi - Nam Định (direct)	3 fois par semaine	55 milles
6	Hanoi - Nam Định (par Ninh Bình, Phủ Lý, Kẻ Sở)	1 fois par semaine	105 milles
7	Hanoi - Việt Trì	3 fois par semaine	39 milles
8	Sept-Pagodes - Đáp Cầu (Bắc Ninh)	3 fois par semaine	18 milles
9	Sept-Pagodes - Lâm	Tous les 14 jours	31 milles
10	Việt Trì - Chợ Bo (marché)	1 fois par semaine	55 milles
11	Việt Trì - Tuyên Quang	1 fois par semaine	52 milles
12	Việt Trì - Yên Bái	1 fois par semaine	76 milles
13	Yên Bái - Lào Cai	1 fois par semaine	91 milles

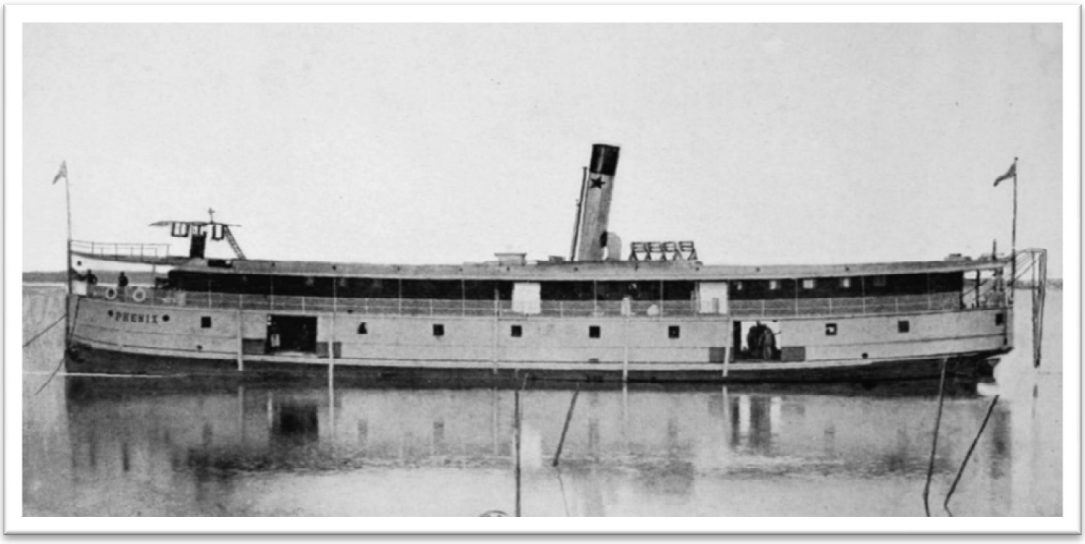
[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900.* Paris, Société française d'Éditions d'Art, p. 293.]

En effet, cette compagnie a exploité les différents types de vapeurs en usage suivant l'importance des lignes, la profondeur des cours d'eaux et la rapidité des courants pour faire le service fluvial, surtout sur les lignes concernant la ville de Haiphong. Il faut préciser que pour l'exploitation du transport fluvial et maritime, les compagnies françaises devaient équiper et préparer les grands navires pour le Tonkin parce qu'ils fonctionnaient dans des conditions très différentes. Les recherches concernant la géographie et l'hydrographie dans le golfe du Tonkin et dans le réseau fluvial du Tonkin ont été recueillies dès J. Dupuis, et par

[522] De Couers de Cogolin. « Compagnie de Navigation Tonkinoise », *Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 17 décembre 1893.
[523] Voir *Le Journal des débats*, 20 mars 1893 et 10 avril 1893.
[524] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900, op.cit.* « *Les vapeurs de mer de la Compagnie de navigation tonkinoise : Hà Tĩnh, de 1.394 tonnes brut, 2 hélices; Huế, de 1.394 tonnes brut, 2 hélices ; Hanoi, de 1.208 tonnes brut, 1 hélice ; Hongkong, de 1.208 tonnes brut, 1 hélice ; Hoïhao, de 814 tonnes brut, 1 hélice ; Haïlan, de 416 tonnes, 1 hélice.* »

la suite, des géographes et navigateurs français fournirent les informations nécessaires aux compagnies de navigation fluviale.

Figure 10. *Le Phénix, vapeur à 2 hélices faisant le trajet de Haiphong à Hanoi*



[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900.* Paris, Société française d'Éditions d'Art, p. 291.]

La position du port de Haiphong était donc vraiment propice à la création et au développement des ateliers de construction navale, de la marine militaire française ainsi que des chantiers des compagnies industrielles privées, par exemple la *maison Porchet* et la *Compagnie des Messageries fluviales du Tonkin* en 1886.

2. … à la construction navale et à l'entreprise de travaux publics

Il faut rappeler que Paul Doumer commença en 1897 son programme de la première grande mise en valeur coloniale française en Indochine. Au Tonkin, les Français sont bien passés d'une époque de transition pendant les deux années 1895 et 1896, à une extension de la possession vers toutes les provinces du Tonkin. Selon Paul Doumer : « *La période des marches et colonnes militaires contre les pirates et rebelles a pris fin ; les fortes bandes pirates, qui portaient le trouble et l'insurrection dans les hautes régions et dans le moyen Delta sont dispersées et la plupart de leurs chefs capturés ou soumis. Mais la pacification n'est pas encore définitivement et solidement établie sur tous les points du territoire. Les provinces de Thái Nguyên, de Bắc Ninh et de Bắc Giang sont, dans le courant de 1897, le théâtre de déprédations et d'actes de pillage commis par les bandes et les partisans de Đề Thám* ».[525] Il a déjà parlé de la situation financière du Tonkin comme la motivation pour présenter son projet de la mise en valeur à la fin du XIXe siècle.

[525] Paul Doumer (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901), op.cit.*, p. 385.

À cette époque, à Hanoi, les Européens ont créé des industries de transformation, ainsi que des industries agroalimentaires. Entre autres, on peut signaler la présence des sociétés des charbonnages (à Quảng Yên) qui exploitaient les gisements à Kế Bào et Hòn Gai. À Haiphong, Guang Sing, un Chinois naturalisé français, avait créé une fabrique d'allumettes qui employait des ouvriers locaux, y compris femmes et enfants, avec des bois du Japon.[526] Depuis 1894, Haiphong était connu comme un grand port de commerce avec des ateliers français pour la réparation de navires et de construction de chaloupes à vapeur.[527]

L'Artillerie française occupait les terrains à la rive gauche de la rivière Tam Bạc, sur l'île de Hạ Lý, où il y avait des marécages tandis que les Chinois avaient installé des magasins, avant la présence du port militaire, au bord du fleuve Cửa Cấm (à l'extérieur de la concession française, au coin du triangle du fleuve Cửa Cấm et du canal Hạ Lý). La Marine française possédait des terrains avec les ateliers d'entretien des navires avec notamment des ateliers d'entretien des navires et pour la construction des canonnières. En janvier et février 1896, les Services administratifs militaires et maritimes de l'Annam et du Tonkin ont procédé à l'expropriation d'un terrain de la rue de l'arsenal sur l'ile de Hạ Lý, en vue de l'agrandissement des ateliers maritimes à Haiphong.

La société *Ateliers de Porchet et Cie* était le deuxième représentant de l'industrie de construction et de réparation navale à Haiphong. Elle a trouvé de bonnes conditions à son développement grâce aux nombreux projets des travaux publics français en Indochine, au Tonkin, notamment à Haiphong, Quảng Yên, etc. La réputation de cette société s'est affirmée et le nom de Porchet est cité dans une revue indochinoise : « *depuis cette époque, son nom s'est attaché à la plupart des grands travaux entrepris en ce pays : port de Haiphong, chemin de fer, ponts, etc. Ses ateliers ont rendu d'immenses services au pays. Sa très vive intelligence, servie par une mémoire impeccable, une méthode rigoureuse et une extraordinaire puissance de travail, en ont fait un collaborateur précieux de toutes les assemblées où il a siégé.* »[528] De 1893 à 1900, la *Ateliers de Porchet et Cie* ont exécuté les nombreux travaux importants en Indochine, tant en construction métallique qu'en entreprise générale à Saigon, Haiphong, Hòn Gai, Bắc Lệ - Thanh Mọi et Kế Bào. Sous la direction de l'ingénieur Denis, les ateliers de constructions navales ont eu des succès dans la construction navale, et surtout dans la participation aux équipements d'entrée du port de Haiphong depuis 1900. Cette société s'était associée à P. Briffaud dans les travaux de la ligne de Hanoi à la frontière de la Chine et à Bédat et Malon dans les travaux de dragages de la presqu'île de Đình Vũ et l'approfondissement de

[526] *Situation de l'Indochine française au commencement de 1894, op.cit.*, pp. 128-129.
[527] *Situation de l'Indochine française au commencement de 1894, op.cit.*, pp. 126-127.
[528] « Informations diverses – Le départ de M. Porchet. Un demi-siècle d'ativité au Tonkin ». *EEIC*, 28 février 1932, p. 18.

la barre de Cửa Nam Triệu. Cette entreprise bénéficiait d'une excellente réputation comme société de construction mécanique et de réparation des navires de premier plan.

Comme autres exemples, nous pouvons citer la *maison Marty et d'Abbadie,* et la *maison Daniel, Chaumont et Cie*, avec des ateliers destinés à la réparation de chaloupes sur le Cửa Cấm et sur le canal Bonnal.[529] Dans tous les chantiers navals, on employait des ouvriers chinois et vietnamiens, encadrés par des ingénieurs et des contremaîtres européens. D'après les information sur le *Journal des débats* en juillet 1897, nous avons appris que : « *pendant les années 1895-1897, la dépréciation de la piastre a permis à la Compagnie des Messageries fluviales du Tonkin de construire, dans ses ateliers de Haiphong, un caboteur tout en acier de 300 tonneaux, des navires en acier, jusqu'à concurrence de 500 tonnes, à 20% au-dessous du prix de revient en France.* »[530]

D'autre part, les descriptions de Robert Dubois en 1900 montraient que les ateliers de Marty et d'Abbadie pouvaient faire tous les travaux mécaniques et se chargeaient plus spécialement de la construction des navires, équipés de tous les outils nécessaires, actionnés par des machines à vapeur. « *Leur équipement comprenait entre autres des tours, cisailles, poinçonneuses, perceuses, raboteuses, des ateliers de chaudronnerie, robinetterie, modelage, moulage, marteau-pilon, zingage, menuiserie, charpentage ainsi que des ateliers d'électricité. Ils possédaient en outre : un gril pour navires de 45 m ; un « patent slip » à vapeur pouvant prendre 2 navires de 3 à 400 tonnes à la fois et occupant une moyenne de 400 ouvriers […] Ces ateliers étaient en mesure de réparer la flotte de la société et construire les nouveaux bateaux dont elle avait besoin. Le dernier sorti des chantiers, était un bateau de rivière à hélice, à faible tirant d'eau, de 350 tonneaux. Ils avaient construit 10 mono-roues pour la ligne Yên Bái.* »[531] Les produits de ces chantiers portaient des noms vietnamiens comme la chaloupe « Laokay » (Lào Cai),[532] la canonnière en acier « Haiphong », ou la chaloupe « Day » (Đáy)[533], le bateau « Bảo Hà », *etc*. Pendant la première mise en valeur coloniale française en Indochine, l'industrie de construction et de réparation des navires s'est développée fortement à Haiphong avec l'installation de plusieurs des machines et des infrastructures techniques nécessaires. Cela a confirmé les efforts individuels des entreprises

[529] (1897). *Annuaire Agricole, commercial et industriel des colonies de la République française*. Paris, Comptoir des intérêts coloniaux, p. 687.
[530] *Le Journal des débats*, 21 juillet 1897.
[531] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900, op.cit.*, p. 296. « *Les quais des ateliers étaient en outre munis d'une bigue à vapeur qui, en temps ordinaire, pouvait lever des poids de 25 tonnes et dont le travail peut être porté à 50 tonnes, en cas de besoin. Cette bigue permettait de débarquer les colis les plus lourds des vapeurs importateurs fréquentant le port de Haiphong, l'accostage étant facile à marée haute, même à demi-marée, suivant les tirants d'eau des navires.* »
[532] « L'industrie à Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 1er avril 1899 ; Chodzko. « Notice sur le Port d'Haiphong (Suite et fin) ». *Le Courrier d'Haiphong*, mardi 9 mai 1899.
[533] Nom de la rivière au Tonkin qui traverse les quatre provinces Hà Nội, Hà Nam, Nam Định et Ninh Bình.

privées françaises avec des bons ingénieurs, dont la *maison Marty et d'Abbadie* avait remarqué la nécessité de créer cette industrie. En effet, les ateliers de constructions mécaniques étaient indispensables pour les besoins de l'exploitation du marché du Tonkin en particulier.

Selon les indications que Robert Dubois a notées, depuis 1900, cette maison avait également des activités dans le domaine de l'entreprise de travaux publics et dans l'exploitation minière au Tonkin, par exemple les travaux à Lào Cai, à Yên Bái, à Hòn Gai, à Hà Tĩnh et Vinh, *etc*. En outre, la *Société Marty et d'Abbadie* a effectué une extension de ses fabrications lorsqu'elle a exploité « *le brevet du Revêtement calorifuge tonkinois, un produit spécial à cette époque-là. On l'a employé pour recouvrir les chaudières, les conduites des vapeurs, servir d'isolant dans de nombreuses applications. Ses propriétés étaient d'être non-conductrices de la chaleur, bon marché, propre, ne répandant aucune odeur au chauffage et enfin c'était un matériau incombustible. Ce produit pouvait s'exporter en barils de 100 kg nets.* »[534]

Le développement du commerce, du transport maritime et fluvial dans la communication avec le port de Haiphong a encouragé la création des ateliers de construction de navires. Ces ateliers assuraient la construction et la réparation des navires, mais encore ils participaient à d'autres activités sous la forme d'exploitation de gisements ou d'entrepreneurs des travaux publics. Ces industriels ont posé les premières pierres de l'industrialisation française dans la ville de Haiphong à la fin du XIXe siècle. Si « *la prériode de 1898 à 1902 fut l'âge d'or* » pour les entrepreneurs français, pendant 1902-1908, plusieurs ateliers durent chômer en raison de l'augmentation de la charge de frais généraux. En 1908, « *les établissements Porchet ont conservé leurs ancienne importance et même l'ont accrue, par suite de la fermeture des ateliers A. R. Marty* » qui a fait la réouverture en 1912.[535]

B. L'USINE DE LA SOCIÉTÉ COTONNIÈRE DE L'INDOCHINE

1. Le fondateur Albert Butin à Haiphong

L'un des objectifs de la présence des Français au Tonkin, que Jean-François Klein a déjà présenté dans ses ouvrages, était l'industrie du coton. Pourquoi installer une usine de coton à Haiphong à la fin du XIXe siècle ? En fait, les circonstances sont des plus favorables à l'installation d'une industrie telle que la filature du coton, reposant sur un produit de première nécessité pour la population indigène.[536] Le tissu de coton constitue la base du vêtement en

[534] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900, op.cit.*, p. 298.
[535] « L'industrie au Tonkin en 1912 ». *BEIC*, N^0 100, janvier-février 1913, p. 119.
[536] Voir « La mission lyonnaise d'exploration en Chine : le Tonkin (suite) [d'après Journal des Débats] ». *Le Courrier d'Haiphong*, jeudi 18 juin 1896.

Indochine. Dans chaque village les habitants tissent des étoffes de coton dont les filés leur sont fournis par l'Angleterre et l'Inde et forment l'article principal du commerce d'échange. Le port de Haiphong reçoit à lui seul, en moyenne par an, 3.500 tonnes de filés étrangers qui sont consommés sur la place, après avoir payé les droits du tarif général, soit 20% environ. En outre, une quantité à peu près égale traverse le Tonkin, en acquittant des droits de transit considérables pour être ensuite vendue dans les provinces méridionales de la Chine, c'est-à-dire le Yunnan, les Deux Guangs (Kuangs), le Kountchéou, le Setchouan,[537] provinces qui vont s'ouvrir plus largement encore aux produits européens, lorsqu'elles seront reliées directement au Tonkin par le chemin de fer de Hanoi à Lào Cai. Telles sont les circonstances favorables dans lesquelles est appelée à fonctionner la *Société Cotonnière de l'Indochine*. Les promoteurs sont les chefs des principales maisons d'Europe dans ce genre de fabrication : MM. Alfred et Eugène Engel, Georges Koechlin, Noack-Dollfus, industriels à Mulhouse (Alsace).[538] Par l'envoi d'un ingénieur en Indochine, ils ont pu se rendre compte de la situation dans laquelle se trouverait une filature de coton, achetant sa matière première dans le pays même, utilisant la main-d'oeuvre indigène, s'approvisionnant de combustible à proximité de son intallation, et leur conclusion a été « *qu' avec les prix de vente très rémunérateurs des filés de coton, l'entreprise présenterait les meilleurs gages de réussite* ».[539]

Le 26 décembre 1898, le conseil d'administration de la *Société Anonyme Cotonnière de l'Indochine* (le capital de 2.500.000 francs, siège social à Paris, 65 rue de la Victoire) a envoyé Albert Butin,[540] ingénieur des arts et manufactures, à Haiphong afin d'acheter des terrains pour l'installation d'une usine à coton. Il s'était déjà rendu en Indochine en 1897 pour un groupe industriel et avait à cette occasion pris le même bateau que Paul Doumer. Après son arrivée à Saigon, Albert Butin a déjà visité plusieurs pays en Indochine : la Cochinchine, le Cambodge, remonté toute la côte d'Annam et « *il était arrivé au Tonkin où il avait achevé son exploration industrielle méticuleuse et persévérante, couvrant de notes des carnets entiers. Ses conclusions avaient été que les deux industries les plus immédiatement intéressantes étaient la filature et la cimenterie, essentielles pour les travaux projetés par Doumer.* »[541]

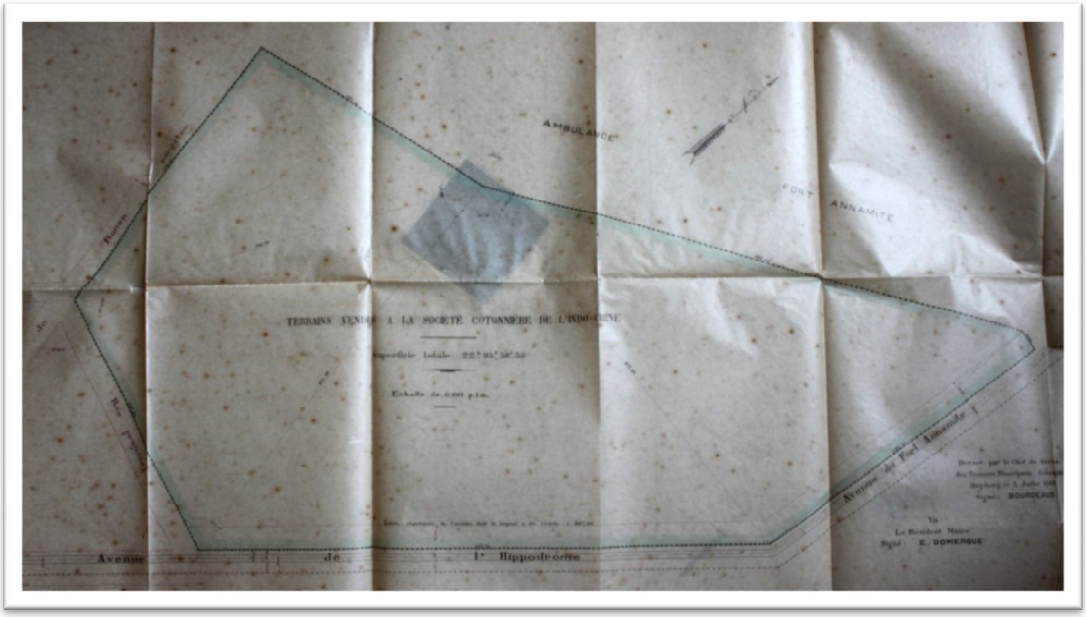
La compagnie cotonnière lui a donné tous pouvoirs pour faire exécuter toutes constructions et toutes installations d'usine et établissements de filature ou autre en conformité avec ses

[537] « La mission lyonnaise d'exploration en Chine : le Tonkin [d'après Journal des Débats] ». *Le Courrier d'Haiphong*, jeudi 4 juin 1896.
[538] Voir Jean-François Klein (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais en Extrême-Orient…, thèse, cit.*, pp. 824-825.
[539] *Le Pour et le Contre*, 11 octobre 1898, *art.cit.*, p. 793.
[540] Voir Jean-François Klein (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais en Extrême-Orient…, thèse. cit.*, pp. 825-827.
[541] « Haiphong au berceau : un artisan de la première heure du Tonkin industriel Albert Butin, fondateur de la Société Cotonnière et des cimenteries ». *L'Écho annamite*, 23 octobre 1939.

objectifs. Il avait tous pouvoirs pour représenter la société cotonnière auprès de toute administration pour acquérir en Indochine tous immeubles nécessaires ou utiles à cette société, tout matériel, objets ainsi que d'employer le personnel nécessaire aux affaires sociales, nommer ou révoquer tous agents ou employés de la société, fixer leurs attributions ainsi que leurs salaires et émoluments. Albert Butin pouvait donc passer tous traités et marchés avec tous entrepreneurs et ouvriers, aussi bien que faire toutes opérations et déclarations relatives à l'entrée ou à la sortie des marchandises à leur admission en entrepôt ou en transit en autres.[542]

En février 1899, Albert Butin déposait une demande auprès de la Municipalité de la ville de Haiphong pour l'achat d'un grand terrain en vue d'installer une usine de coton. La ville de Haiphong était intéressée à la création de l'usine projetée, qui, sous des formes diverses, lui procurerait certains bénéfices, mais trouvait que la surface demandée était considérable. D'un autre côté, il paraissait normal, pour l'administration de favoriser, autant que possible, les efforts faits dans le but de créer une industrie nouvelle dans la colonie. Mais cette faveur ne devait pas pour autant dépasser le but que l'on se proposait, au point d'alliéner, au profit d'une société industrielle qui n'avait pas encore pu faire ses preuves, une partie des biens domaniaux ou communaux peut-être plus considérable que la parcelle réellement nécessaire.

Figure 11. *Terrains vendus à la Société Cotonnière de l'Indochine en 1899*



[Source : ANV1 RST 35527 demande de degrévement d'impot foncier formulée par la Société Cotonnière de Haiphong (1899)]

[542] Voir tous les pouvoirs d'Albert Butin dans « Déclaration de pouvoirs à Monsieur Albert Butin de la Société Cotonnière de l'Indochine », ANV1 RST 59152 Vente des terrains par la ville de Haiphong à la Société Cotonnière (1899-1911)

Le terrain se situait derrière des Docks appartenant à la Municipalité**,** d'une étendue de 23 ha environ (229.559,30 m^2), connu sous le nom de « Parc de la ville » dans le quartier de l'Hippodrome, borné : au nord par les terrains de l'ambulance de la digue et du Fort annamite ; au sud par l'avenue de l'Hippodrome ; à l'est par l'avenue du Fort annamite ; à l'ouest par les rues de Rouen et de Nantes projetées et en arrière de l'ancien cimetière. Ce terrain qui s'étendrait non seulement à proximité de la zone urbaine proprement dite, mais encore non loin du fleuve, a été acheté par la municipalité à divers habitants locaux par actes du 4 octobre 1894 pour la somme totale (frais compris) de 3217,93 piastres. Les terrains étaient vendus par les deux représentants des propriétaires vietnamiens : Nguyễn Xuân Tùng, maire du village de Lạc Viên, canton Lạc Viên, district de An Dương, une surface de 237.794,42 m^2 pour une somme de 3.012,49 piastres et par Nguyễn Xuân Hy, chef du 1er quartier gauche de la ville de Haiphong une surface de 9.934,12 m^2 pour la somme de 171,25 piastres. Cette vente a été approuvée par le Résident supérieur au Tonkin le 21 janvier 1895, enregistrée sur traduction le 24 janvier 1895 et transcrit le 20 mars suivant sur les cadastres.[543]

Le but initial de cet achat était de faire un parc, d'après l'avis de Municipalité. D'après elle, « *c'était une bonne idée si la situation choisie pouvait répondre au but* ». « *Malheureusement pour arriver à ce résultat, il faudrait dépenser des sommes énormes en remblai et encore, sacrifice accompli, la ville de Haiphong n'était pas sûr de voir ses efforts couronnés de succès, cette partie de la ville étant directement exposée aux vents du large* ». Le terrain était revendu avec un prix raisonnablement rémunérateur 4.000 piastres, soit « un cent et demi » le mètre carré, sur la base des pourparlers, de retenir dans l'intérieur de la ville une industrie qui faute d'emplacement irait s'installer ailleurs et lui donnera en patente, foncier, eau, cartes d'ouvriers une somme annuelle considérable. Il s'agissait d'une « grosse source » de revenus pour la ville et c'était faire « *oeuvre de bonne administration que d'accorder droit de cité à cette nouvelle industrie* ». Alors, estimant que la ville ne peut en retirer que des avantages de l'alliénation demandée, et qu'elle doit faire au besoin tous les sacrifices possibles pour aider à la création de nouvelles industries, le contrat de vente était dressé le 3 mars 1899. Il était ajouté une clause, le 10 mars 1899, pour l'obligation de construction d'usines : à cet effet, la *Société Cotonnière de l'Indochine* devrait s'engager à n'édifier aucune construction, sans en avoir au préalable avisé Monsieur le Résident-Maire de la ville de Haiphong.[544]

Le terrain cédé à la société cotonnière occupait d'ailleurs une zone au travers laquelle la Municipalité de Haiphong avait prévu l'ouverture de voies nouvelles dans le projet d'élargissement de ville. La création des usines projetées tendrait vraisemblablement à entraîner la mise en valeur de l'ensemble des terrains situés dans cette region. À ce sujet, il

[543] ANV1 RST 59152 Vente des terrains par la ville de Haiphong à la Société Cotonnière (1899-1911)
[544] ANV1 RST 59152 Vente des terrains par la ville de Haiphong à la Société Cotonnière (1899-1911)

était souhaitable que les usines à construire puisse respecter l'emplacement primitivement affecté à l'ouverture de voies nouvelles (rue de Lyon, rue du Havre). Lors de la visite des lieux que le gouvernement du Protectorat du Tonkin effectua avec le Résident supérieur vers la fin mars, l'Administration a estimé nécessaire d'appeler également l'attention sur ce point. Il semblait, en conséquence, que dans l'intérêt même de la ville de Haiphong, il était utile s'insérer également dans l'acte de vente, une clause additionnelle stipulant que la société demeurait tenue pendant une durée fixe de 20 ans, non seulement de ménager l'établissement éventuel des voies publiques mentionnées ci-dessus, mais encore d'en abandonner le terrain à la ville au prix d'achat.[545]

Enfin, la ville de Haiphong cédait, également, par un acte de vente en date du 3 juillet 1899,[546] qui comportait l'obligation de construire une usine, à Albert Butin, représentant de la société cotonnière, un terrain sis en bordure du Cửa Cấm dans la partie Est de la ville. L'année suivante, l'usine cotonnière de Haiphong était créée et mise en fonctionnement. Le contrat d'achat des terrains était signé entre Eugène Domergue, Résident-Maire de la ville et Albert Butin, demeurant et domicilié à Haiphong, rue de Marseille. Jules-Louis Morel, le Résident supérieur par intérim au Tonkin, a vu et approuvé ce contrat le 8 juillet 1899. Il s'agissait de la première usine installée par la *Société Cotonnière de l'Indochine* au Tonkin et la deuxième filature de coton de l'Indochine, après l'usine de Hanoi.[547] Ensuite, en 1900, Anthyme Dupré, industriel textile, arriva à Nam Định pour construire une nouvelle usine qui devint la troisième filature de coton[548] et la plus grande usine cotonnière au Tonkin.[549]

Société Cotonnière de l'Indochine avait pour objet : *« L'exploitation, sous toutes ses formes, de l'industrie du coton ou tous autres textiles, en Indochine et pays limitrophes ; la construction et l'installation d'usines et établissements de filature, de tissage et de teinture du coton ou autre textiles ; l'achat ou la location d'usines, la culture du coton et des tous autres produits textiles ; l'obtention et, au besoin, l'achat de toutes concessions cotonnières ou*

---

[545] « Rapport du directeur de la Direction des Travaux publics de l'Annam et du Tonkin à Hanoi, le 20 avril 1899 ». ANV1 RST 59152 Vente des terrains par la ville de Haiphong à la Société Cotonnière (1899-1911)

[546] Citation du contrat dans ANV1 RST 59152 Vente des terrains par la ville de Haiphong à la Société Cotonnière (1899-1911)

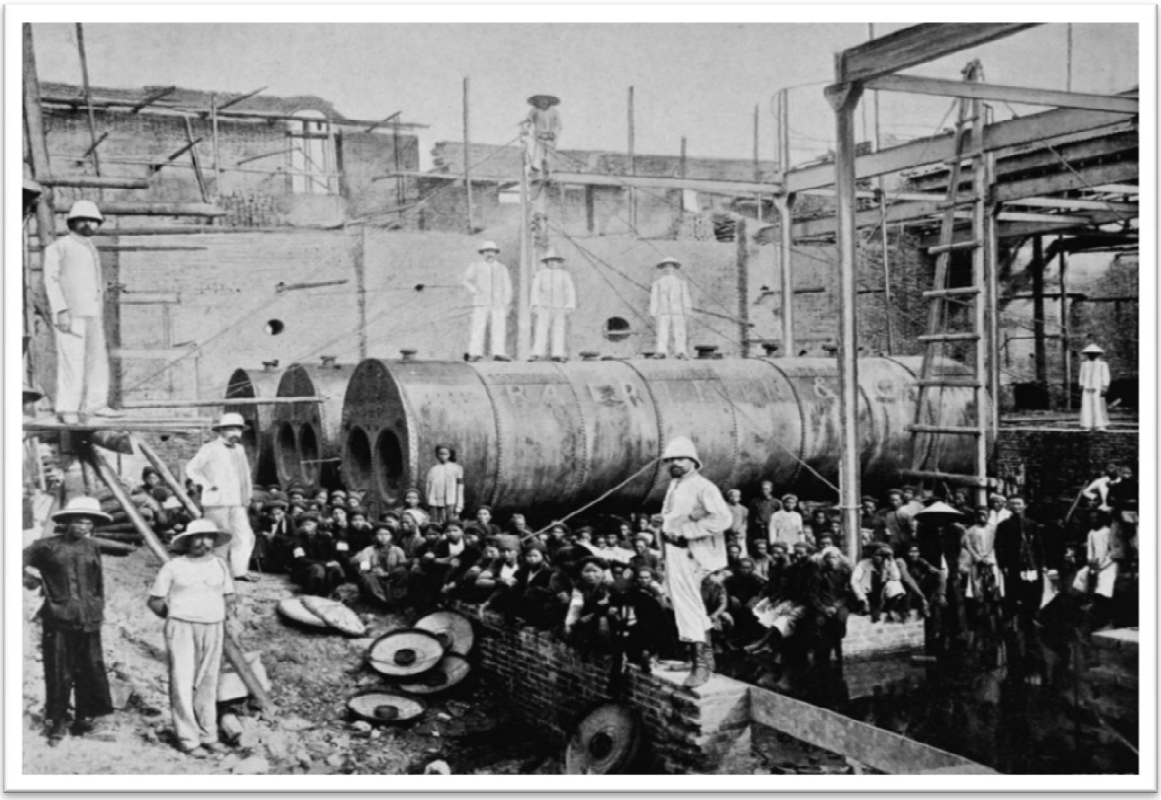
[547] Le commencement de stratégie des soyeux de Lyon était remarqué dès le 31 décembre 1890 où Bourgouin Meiffre, industriel à Hanoi recevait en concession, du Gouvernement Général de l'Indochine, avec obligation expresse de remblayer le terrain et de construire une filature de coton, 22.157 m^2 de mares sises à Hanoi, à l'emplacement actuel du grand marché et quelques mois plus tard, une première filature de coton 10.732 broches était installée en Indochine par la *Société en commandite Meiffre, Cousins et Cie*. Voir encore des informations dans l'article « Filature ». *Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 19 novembre 1893.

[548] Cette usine a été créée par la *Société française de sériciculture et des filatures de soie de l'Indochine* et par Société d'études coloniales de l'Est, d'après l'avis de Albert Butin dans la lettre pour *Le Courrier d'Haiphong*, mars 1899.

[549] « L'industrie contonnière en Indochine ». *BEIC*, 1941, fascicule VI, p. 832 : « *Fondée en 1900 à Nam Định par M. A. Dupré, qui fut pendant plus de 40 ans, un animateur clairvoyant et sûr, la Société Cotonnière du Tonkin n'a jamais cessé, depuis sa fondation, d'accroître et de moderniser son équipement et ses installations.* »

autre, leur exploitation, l'achat et la vente de toutes matières premières ou fabriquées ; l'obtention, l'acquisition, l'exploitation et la cession de tous brevets d'invention et licences, relatifs à l'industrie sociale ; la création, à Haiphong et dans toutes villes de l'Indochine, de succursales ou dépôts, et généralement toutes opérations commerciales, industrielles et financières se rattachant directement ou indirectement à l'objet de la société. »[550]

Figure 12. *Montage des chaudières à vapeur de la filature de coton, le 25 septembre 1899*



[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900.* Paris, Société française d'Éditions d'Art.]

En effet, la fondation de cette entreprise exprimait le mouvement d'expansion du commerce et de l'industrie des Lyonnais vers leurs possessions au Tonkin.[551] Elle n'a été décidée qu'à la suite de renseignements très précis recueillis sur place par la mission d'exploration envoyée en Extrême-Orient sur l'initiative de la *Chambre de commerce de Lyon* après la signature de la paix de Simonosaki.[552] L'affaire se présentait ainsi sous le double patronage d'un groupe technique, composé de MM. A. et E. Engel, G. Koechlin et Noack-Dollfus et d'un groupe lyonnais conprenant MM. Ulysse Pila et Louis Pradel, administrateurs de la société de coton, qui s'occupera exclusivement de la direction commerciale. La *Société Cotonnière de l'Indochine* paraissait offrir de sérieux éléments de succès, avec un conseil d'administration

[550] *Annuaire Desfossés*, 1910, pp. 510-511.
[551] « Les usines à Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, mardi 14 mars 1899.
[552] ANMT 65AQ H299 Société Cotonnière de l'Indochine & Société Cotonnière du Tonkin

dont les membres étaient : Alfred Engel (manufacturier, demeurant à Paris), Eugène Engel (ingénieur, demeurant à Paris), Ulysse Pila (négociant, demeurant à Lyon), Goerges Koechlin (manufacturier, à Belfort), Dunlop-Best (banquier, demeurant à Londres), Louis Pradel (administrateur de la *Banque Privée*, industriel à Lyon), Hermann Noack-Dullfus (manufacturier, demeurant à Paris) et André Rickmers (banquier à Brême).[553]

2. À l'époque 1900-1908 : l'épreuve de l'industrie de coton du Tonkin

Les entreprises françaises ont construit leurs usines au Tonkin après les difficultés aggravées par les événements de Chine et la répercussion de la crise commerciale. Au début du XXe siècle, l'apparition de la filature de coton à Haiphong de la *Société Cotonnière de l'Indochine*, dans laquelle les capitaux lyonnais sont largement impliqués, commence à entrer dans sa période d'activité industrielle et commerciale normale. Toutes les conditions nécessaires, par exemple l'outillage de l'usine, la main-d'oeuvre locale, la consommation locale, *etc*… sont prête. Le projet initial de construction a équipé 20.000 broches avec la capacité d'environ 1.500 tonnes de filés de coton par an. Quand la filature fonctionnait à plein, elle employait souvent de 300 ouvriers et ouvrières vietnamiens.[554] Mais en effet, en avril 1900, quand l'installation de cette usine cotonnière est en plein fonctionnement, elle avait exactement 16.000 broches en activité.[555] Les investisseurs voulaient exploiter une partie du produit local aux filés de Bombay (Inde), par exemple le conton en mélange du Thanh Hóa, du Cambodge et de l'étranger (Indes et États-Unis).[556] En 1901, cette usine augmenta sa capacité. La main-d'oeuvre employée fut doublée (200 hommes, 400 femmes), fournie par le gros village voisin de Haiphong, et aux portes de l'usine.[557] Cependant, avec tous ces équipements, cette société aitteindrait-elle son but au Tonkin ?

Les rapports de cette usine dans les journaux nous ont fourni des informations sur son fonctionnement. La production de l'usine cotonnière avait attient 160 tonnes en 1900 et 723

---

[553] *Le Pour et le Contre*, *art.cit*, p. 793 ; Voir Jean-François Klein (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais en Extrême-Orient…*, *thèse. cit.*, pp. 825-827.

[554] Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900*, *op.cit*., pp. 310-313. « *La force de motrice, de 700 chevaux, était fournie par une machine horizontale compound, système Corliss, dont les deux cylindres avaient respectivement 0,56 m et 1 m de diamètre, avec une course commune de 1,22 m. Cette force motrice était engendrée dans trois chaudières à foyer intérieur, type Lancashire, d'une longueur de 9,15 m et d'un diamètre de 2,44 m. La pression de la vapeur était de 9 kg environs. L'emplacement d'une quatrième chaudière a été reservé pour le cas où l'on aurait besoin d'une plus grande production de vapeur [...] Dans l'atelier de réparation de la filature était installé un moteur vertical à vapeur, d'une force de 25 chevaux, qui pouvait actionner les machines-outils et la dynamo fournissant le courant pour l'éclairage électrique, lorsque le grand moteur se trouvait arrêté. L'eau d'alimentation, avant d'arriver aux chaudières, traversait un réchauffeur constitué par une batterie de 288 tubes. L'élévation de la température de l'eau était produit par les gaz de la combustion, qui passent à travers le réchauffeur avant de s'échapper par la cheminée.* »

[555] « L'industrie cotonnière au Tonkin ». *BEIC*, N^0 31, janvier 1901, pp. 72-73.

[556] « L'industrie cotonnière au Tonkin ». *Quinzaine coloniale*, 25 février 1901.

[557] *Gil Blas*, 23 mars 1904.

tonnes en 1901 avec le prix 115 piastres la balle de 180 kg, prise à l'usine.[558] Cependant, elle a dû faire face à des difficultés diverses : le rendement, le prix de filets, la consommation. Donc, l'exercice 1901 enregistre un nouveau déficit de 102.497 francs, bien que la production ait été sensiblement supérieure. Malgré l'accroissement de cette production, le conseil d'administration a enregistré une perte, due à l'emploi supplémentaire de stocks pour 40.000 francs environ et à la baisse de la monnaie qui a coûté à peu près autant à la société. En outre, la limitation de la production locale du coton pendant les années 1902-1903 a présenté encore un obstacle. L'usine cotonnière de Haiphong a donc fait des efforts pour la développer, en fournissant gratuitement aux différents planteurs des graines de choix. Le résultat pendant les premières années d'activité de la filature était resté « mediocre », bien que la qualité des filés fabriqués n'exige que l'emploi d'un coton à fibres courtes. Le rapport général par Antony Jully et du capitaine Albert Ducarre de la Mission à l'exposition de Hanoi et en Extrême-Orient en 1903 montrait que le problème de l'industrie cotonnière n'était pas encore résolu.[559]

Le rapport de l'assemblée d'actionnaires de la *Société Cotonnière de l'Indochine* du 23 mars 1904 à Paris exposait les résultats : « *les bénéfices de l'entreprise se sont élevés, au cours de l'année 1903, à 264.308,26 francs, (en augmentation de 112.034,37 francs sur les profits réalisées en 1902) et le dividende de l'exercice écoulé a été fixé à 20 francs par action. Au cours de l'exercice écoulé, la société a réduit son capital social qui est passé de 2.500.000 francs à 2.000.000 francs. Pour ce faire, elle a décidé de ramener de 500 francs à 400 francs la valeur nominale de chacune des 5.000 actions.* »[560] Par ailleurs, elle enregistrait un mauvais résultat à l'exercice 1904 avec des bénéfices diminués de 114.000 francs. Sa situation financière s'est améliorée ensuite à l'exercice de 1905. Des solutions étaient apportées avec des cotons inventoriés ou achetés à des cours très bas, la production s'est relevée et redevint normale. Afin de réduire l'importance des frais généraux, le conseil d'administration se propose d'augmenter la production en installant 5.000 broches nouvelles. Malgré tout, le développement de la société a été moins rapide que les actionnaires ne l'espéraient.[561]

Un autre rapport de la *Société Cotonnière de l'Indochine* dans l'assemblée générale ordinaire du 19 mai 1906, a donné des précisions sur les résultats de l'exercice 1905, dont le bénéfice atteignait 447.040,80 francs et le dividende était fixé 22 francs par action.[562] Dans le

[558] « L'industrie cotonnière au Tonkin ». *BEIC*, N^0 31, janvier 1901, *art.cit.*
[559] Voir Le rapport général par Antony Jully et du capitaine Albert Ducarre de la Mission à l'exposition de Hanoi et en Extrême-Orient dans ANMT 65AQ H299 Société Cotonnière de l'Indochine & Société Cotonnière du Tonkin
[560] *Gil Blas*, 23 mars 1904. Le conseil d'administration avait quatre nouveaux membres : A. Gaisman (de l'Union comerciale indochinoise, demeurant à Lyon), G. Giraud-Jordan (propriétaire à Lyon), Th. Hanhart (de la maison Th. Hannhart et Cie, à Mulhouse) et Alfred Marchal (filateur à Lunéville).
[561] *Gil Blas*, 23 mars 1904, *ar.cit.*
[562] *Gil Blas*, 23 mai 1906.

Capitaliste (journal de banque parisienne) le 29 novembre 1906 à Paris, on a pensé que cette société cotonnière pourrait atteindre un meilleur chiffre d'affaire grâce à une augmentation sensiblement de la production. Cependant, en réalité, pour l'exercice 1906, le bénéfice a diminué par rapport à l'exercice 1905 ; le dividende (22 francs par action) était le même qu'en 1905. Il en a été de même pour l'exercice 1907. À cette époque, les bénéfices d'exercice de la société diminuaient considérablement : 242.316,60 francs en 1907 et 29.000 francs environ en 1908.[563]

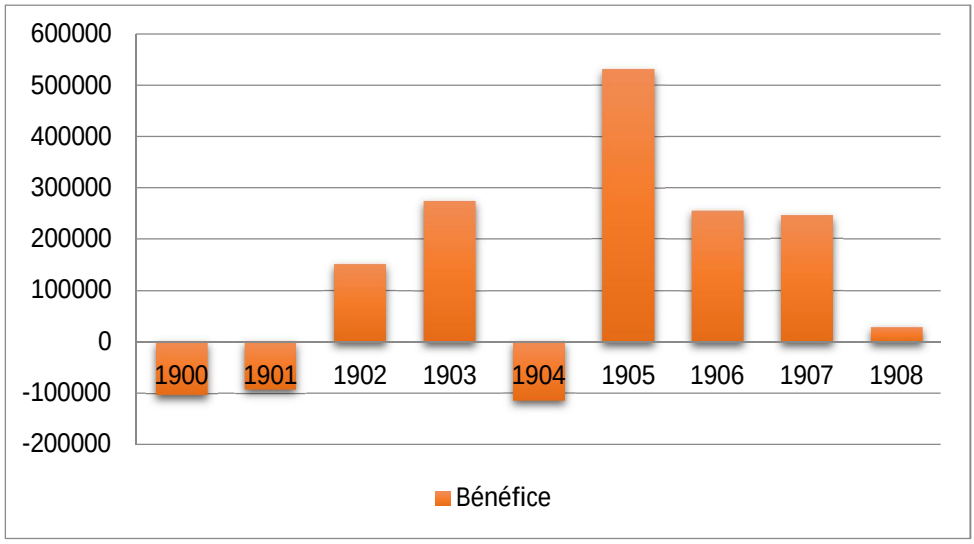
Le rapport concernant cette société dans la *Revue Financière* du 26 janvier 1911 informait que « *les bénéfices de l'exercice 1908 atteignaient seulement 29.000 francs environ* »[564] dans la condition où l'usine fonctionnait avec 25.000 broches et employait 750 ouvriers vietnamiens, sur une superficie de 35 ha. Cependant, la société cotonnière pouvait espérer une amélioration de sa situation du fait que la valeur des terrains qu'elle occupe s'est élevée considérablement. En effet, « *leur valeur s'est depuis lors beaucoup élevée par suite de l'extension prise par la ville de Haiphong et il serait possible d'en vendre une grande partie, tout en conservant l'espace nécessaire au fonctionnement de l'usine, à un prix de 2 francs environ le mètre : il y a donc dans la plus-valeur des terrains une réserve la tente appréciable dont il convient de tenir compte.* »[565]

Le conseil d'administration a expliqué les causes de la régression des bénéfices depuis 1907. Contrairement au développement de l'industrie du coton en Europe, la situation au Tonkin rencontrait beaucoup de difficultés dues à la crise, dès le printemps 1907. La consommation des produits manufacturés était dépendante de l'économie agricole au Tonkin. Le rapport de la *Société Cotonnière de l'Indochine* à l'assemblée générale ordinaire du 31 mai 1907 à Paris a analysé cette relation. La mauvaise récolte de riz, la famine qui s'en est suivie, ont eu pour conséquence une forte diminution de la consommation des produits manufacturés. Non seulement, le conseil d'administration a dû remettre à plus tard, voire annuler entièrement la livraison d'affaires, considérables traitées fermes, dont le bénéfice ne peut pas aparaître dans ses comptes, mais il a du emmagasiner une partie de la production.[566] Du fait que cette crise était en générale en Indochine, la *Société Cotonnière de l'Indochine* a dû rechercher sur

[563] « Cotonnière de l'Indochine ». *Le Journal des chemins de fer*, 29 mai 1909, p. 475.
[564] *Revue financière*, 26 janvier 1911, ANMT 65AQ H299 Société Cotonnière de l'Indochine & Société Cotonnière du Tonkin. Pour être admis à l'assemblée, les propriétaires d'actions au porteur doivent déposer leurs titres dans l'un des endroits suivants : au siège social à Paris (au Comptoir National d'Escompte de Paris ou à la Banque Suisse et Française), à Lyon (à la Banque Privée), à Nancy (à la Banque Renauld et Compagnie) et à Mulhouse (à la Banque de Mulhouse ou au Comptoir d'Escompte de Mulhouse).
[565] Rapport le 23 mai 1908, ANMT 65AQ H299 Société Cotonnière de l'Indochine & Société Cotonnière du Tonkin
[566] Société Cotonnière de l'Indochine (1907). *Rapport du conseil d'administration du 31 mai 1907*. Paris. ANMT 65AQ H299 Société Cotonnière de l'Indochine & Société Cotonnière du Tonkin

d'autres marchés pour écouler sa marchandise, avec, naturellement un gros supplément de frais.

Graphique 3. *Les bénéfices de la Société Cotonnière de l'Indochine 1902-1908* (en francs)



[Source : À partir des chiffres rélevés dans *Revue financière*, 26 janvier 1911, ANMT 65AQ H299 Société Cotonnière de l'Indochine & Société Cotonnière du Tonkin.]

Comme beaucoup d'entreprises similaires, on peut constater que l'usine cotonnière de Haiphong a eu des débuts difficiles. Il était possible pour la société de sortir de cette situation financière difficile avec l'aide de ses banquiers, si nécessaire avec de nouvelles avances de leur part et en réalisant la vente de ses marchandises aussi rapidement que possible. Mais quelle que soit la solution choisie, elle supposait des actionnaires un sacrifice important au niveau de la distribution des dividendes. Cela prouve qu'à Haiphong, les intérêts de l'investissement n'étaient pas garantis d'être perçus de façon immédiate.

C. LA GRANDE CIMENTERIE DE L'INDOCHINE

1. La cimenterie de Haiphong : la construction d'une usine

La création des équipements d'infrastructure à Haiphong jusqu'à la fin du XIXe siècle a permis au gouvernement du Protectorat d'effectuer la mise en valeur coloniale par l'installation de sociétés anonymes industrielles en Indochine, Haiphong étant l'un des centres où se concentraient les industriels privés, les commerçants et les entrepreneurs. Dans ce contexte, les travaux publics avaient besoin d'utiliser une grande quantité de ciment et d'acier pour les nouveaux matériaux de construction qui n'étaient pas encore fabriqués en Indochine. Selon le discours de Lanessan en 1895, les Français devraient importer du ciment de France et de Macao, (environ deux milles tonnes ou plus chaque année, de 1891 à 1899). Puis, en raison de l'élévation des frais de transport en France et en Indochine, ainsi que de la concurrence

avec Macao, une société française a été constituée à Paris le 10 juillet 1889 par les industriels et commerçants lyonnais sous le nom de *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine* qui fabriquerait sa production en Indochine. Quelques mois plus tard, une usine de ciment française s'est édifiée sur la rive gauche du canal de Hạ Lý et au bord du fleuve Cửa Cấm sur une superficie de 10 ha au départ, dans le territoire du village de Hạ Lý.[567]

Dans une lettre envoyée au Résident supérieur du Tonkin, le représentant de la société des ciments, Albert Butin, voulait d'abord expliquer les raisons qui justifiaient d'installer son usine dans la zone suburbaine : « *Cette usine, en raison des manutentions considérables qu'elle nécessitera, doit être située en bordure du Cửa Cấm et des canaux ; Nous ne pouvons songer à la placer dans le voisinage immédiat du Fort annamite car la batterie de 20 fours que nous allons installer augmenterait le danger que présente déjà la poudrière du fort ; Cette usine appartenant à la catégorie des établissements insalubres, il nous paraît difficile de l'installer un centre de la ville, et nous devons, au contraire, choisir un emplacement tel que les poussières et fumées rabattues par les vents régnants, ne puissent gêner la population haiphonnaise ;Enfin, il est nécessaire que nous ayons plus tard un raccordement industriel avec le chemin de fer Haiphong - Hanoi.* »[568] Puisque les terrains en question paraissaient être les seuls dans la ville de Haiphong, en mesure de remplir les conditions demandées, Albert Butin s'est engagé « *… nous sommes tout disposés à prendre l'engagement de rétrocéder pour la construction du chemin de fer, aux prix qu'ils nous auront coûté, les terrains nécessaires au passage de la voie ferrée, si, par hasard, cette dernière vient à les couper mais, à titre de réciprocité, nous venons vous demander de vouloir nous autoriser à acheter ou louer à long bail tout en partie du lais de mer devant appartenir probablement au Protectorat et qui sépare du Cửa Cấm les terrains que nous avons l'intention d'acheter, afin que nous puissions y établir une voie d'accès au fleuve et sur ce dernier un appontement. […] toute autre solution nous obligerait à sortir de son périmètre et peut-être même aussi de la province, ce qui priverait évidement la ville d'une nouvelle source de revenus fort importante.* »[569]

De même que les autres sociétés françaises avant 1899, la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine* avait son siège social en France, à Paris, cependant, toutes les opérations industrielles, commerciales, financières et immobilières avaient lieu en Indochine. Avec un capital initial de 1.500.000 francs, divisé en 4000 actions de 500 francs chacune,

[567] Voir Jean-François Klein (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais en Extrême-Orient…, thèse. cit.*, pp. 829-830. Il a donné un autre chiffre sur le terrain de cette usine au bord du fleuve Cửa Cấm, 14 ha.
[568] ANV1 RST 59398 Vente de terrains à la Société Cotonnière de Haiphong par des indigènes du village de Hạ Lý, Haiphong (1899 - 1900)
[569] ANV1 RST 59398 Vente de terrains à la Société Cotonnière de Haiphong par des indigènes du village de Hạ Lý, Haiphong (1899 - 1900)

cette société assurait la fabrication et la vente des chaux, ciments et tous produits dérivés, elle effectuait aussi tous travaux de béton et ciment armé. En outre, elle pouvait exécuter la construction, l'achat, la location d'usines et de carrières.[570] Parmi les actionnaires, « *les Lyonnais est le plus gros actionnaires (45.000 francs) ; avec ses proches (Albert et Henri Gaisman, Louis Pradel, Amédée Valayer, François Jacquier, Jules de Boissieu, son cousin Jean Roulet-Pila), la banque Cambefort & Saint-Olive et la Compagnie Lyonnaise Indochinoise, il totalise 175.000 francs, soit 58,4% du capital souscrit par les Lyonnais* ».[571]

La société a démarré les affaires sous la direction d'un conseil d'administration composé de 10 membres dont Hermann Noack-Dollfus (manufacturier à Mulhouse, Alsace), président ; Eugène Engel (industriel à Paris), administrateur-délégué ainsi que les membres : Fernand Crémieux (rentier à Paris), Raymond Ferrant (administrateur de la *Société Française des Charbonnages du Tonkin*), Jules Guihaumat (ingénieur civil des mines à Paris ; ingénieur conseil de la *Société Française des Charbonnages du Tonkin*), Emile Isidor (ancien banquier à Paris), Louis Marchegay (ancient député, industriel à Paris), Ulysse Pila, André Rickmers et l'ingénieur-conseil Edouard Candlot (ingénieur à Paris). Quand au choix de l'emplacement à la ville de Haiphong, sur un vaste terrain longeant le fleuve Cửa Cấm, « *elle fût placée dans les meilleures conditions possibles, aussi bien pour les approvisionnements en matières premières et les facilités d'expédition qu'au point de vue du recrutement de la main-d'œuvre et du confort à donner au personnel européen.* »[572] À cette place, pour les expéditions par eau, la construction de quelques centaines de mètres de quais fut décidée. En outre, la voie ferrée prévue passait à 500 m environ. Par la coupure de Hạ Lý, qui bordait un des côtés de l'usine, elle pourrait avoir une communication avec tout le réseau fluvial.[573]

Cette société a aussi délégué Albert Butin à Haiphong pour acheter le terrain et pour préparer un chantier. Albert Butin avait déjà accaparé les terrains communaux du village de Hạ Lý et acheté à bas prix les fonciers des agriculteurs. À titre d'exemple : Vital Hugay a vendu à Delmas un terrain de 3.343 m^2 au prix de 2.600 piastres, cependant Phan Văn Nở et Nguyễn Văn Đa ont vendu un terrain de 3.060 m^2 à la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine* pour la somme de 110 piastres. Ou encore, Thông, agriculteur vietnamien à Haiphong, a aussi vendu pour elle un terrain de 6.768 m^2 pour un coût de 120 piastres. En

---

[570] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1899). *Statuts.* Lyon, Imprimerie et Lithographie du Salut public, pp. 3-4. ANMT 65AQ K111 Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine

[571] Jean-François Klein (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais en Extrême-Orient…, thèse. cit.*, p. 831.

[572] *Notice sur la Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine* [Exposition de Hanoi 1902], pp. 4-5.

[573] Jean-François Klein (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais en Extrême-Orient…, thèse. cit.*, p. 829 : « *De plus, il est prévu de construire 800 m de voie ferrée par raccorder l'usine au réseau ferroviaure qui doit relier Haiphong à Kunming.* »

résumé, la dépense pour les terrains et concessions à Haiphong était de 35.136,60 francs,[574] soit une partie peu importante de son capital.

Le 25 décembre 1899, on commençait la construction de la cimenterie. Dans une atmosphère très solennelle, le Gouverneur général Paul Doumer y a participé lui-même en posant la première pierre du four vertical. Malgré les difficultés de toutes sortes qui restaient à vaincre, la construction et l'installation des usines furent achevées dans un temps relativement court, grâce à un emplacement très favorable sur un centre commercial et un terminus de voie ferrée dans le projet du 6 décembre 1897. Albert Butin fut nommé directeur général de cette usine.[575]

En plus de se trouver dans un endroit propice, l'usine de ciment bénéficiait d'un autre avantage : la proximité de matières premières combustibles, avec les roches calcaires très abondantes dans cette région du Tonkin, surtout les massifs de calcaire de l'île des Deux Sông (deux rivières, Hai Sông) au district de Thuỷ Nguyên, près de la ville de Haiphong. Ces calcaires, très purs, exempts de magnésie, convenaient parfaitement à la fabrication des ciments. Pour garantir les ressources de la matière première à la production, au 16 octobre 1899, le gouvernement colonial a autorisé cette société à exploiter également la roche calcaire de la montagne de Tràng Kênh, située à la rive droite de la rivière Đá Bạch, à 6 km du bourg de Quảng Yên et à 17 km à vol d'oiseau de la ville de Haiphong. Les ingénieurs pouvaient estimer qu'ils n'éprouveraient aucune difficulté à s'approvisionner. Sous les analyses et le contrôle de Candlot, ingénieur-conseil, le chimiste de la société des ciments faisait explorer cette île pendant de longs mois. Les résultats des analyses et contrôles effectués par le chimiste de la société des ciments, Edouard Candlot, ont permis de constater que ces calcaires pouvaient être considérés comme chimiquement purs et surtout ne contenaient de magnésie qu'en proportion insignifiante. E. Candlot et ses partenaires dans cette société n'auraient ainsi aucune difficulté d'approvisionnement : « *Il fallait donc s'assurer la possession d'un gisement dans lequel on ne serait pas exposé à trouver des calcaires magnésiens ; ce gisement s'est rencontré très heureusement à une distance peu éloignée de l'usine. L'île des Deux Sông est constituée par des masses calcaires qui, vues de Haiphong, se découpent capricieusement à l'horizon et présentent les aspects les plus pittoresques.* »[576]

D'après l'examen des ingénieurs miniers, les gisements de calcaires sont d'ailleurs très riches. La société dès lors avait acquis en toute propriété l'île des Deux Sông et possédait ainsi près de 3.000 ha de terrains sur lesquels le calcaire formait une masse de plusieurs de millions de

[574] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1902). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire du 23 mai 1902, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs*. Paris, p. 13. ANMT 65AQ K111.
[575] ANV1 RST 59398 Vente de terrains à la Société Cotonnière de Haiphong par des indigènes du village de Hạ Lý, Haiphong (1899 - 1900).
[576] *Notice sur la Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine, op.cit.*, p.7.

mètres cubes, où l'approvisionnement de l'usine en matières premières était assuré d'une manière infinie. Il est remarquable de constater que le transport par eau, du gisement des calcaires à l'usine, se faisait dans de très bonnes conditions de prix parce que l'île des Deux Sông était sillonnée de canaux naturels accessibles aux jonques : au nord du chantier la rivière Liễn, au sud la rivière Thải, à l'est le fleuve Bạch Đằng. En outre, en ce qui concernait l'argile, elle se trouvait dans l'usine même, sur la berge du fleuve Cửa Cấm, et elle n'y faisait jamais défaut, car en effet les apports du fleuve se chargeaient à nouveau de combler les prélèvements qui lui étaient faits.[577]

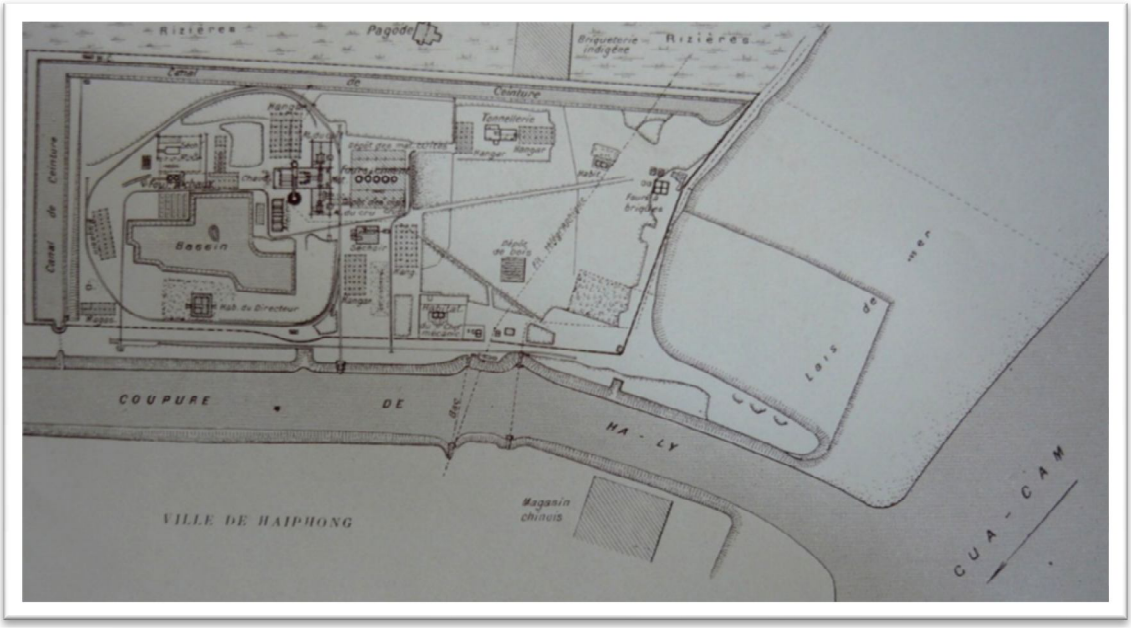
Tout le processus de fabrication était contrôlé par un laboratoire, depuis l'arrivée des matières premières, jusqu'à la mise en silos et l'expédition. L'usine des ciments portland artificiels était encore essayée et contrôlée par l'administration des Travaux publics de l'Indochine, sous la direction de Dupouy, chimiste de l'administration. Il possédait un laboratoire parfaitement installé et situé à côté des bureaux de l'ingénieur en chefs des Travaux publics à Haiphong. Ainsi, pour garantir la qualité des produits aussi bien que l'efficacité de la fabrication, tous les équipements ont été réalisés très rapidement au cours de l'année 1900. Dans la « *Notice sur la Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine* », on a présenté les équipements de cette usine. D'abord, « *on a construit les fabriques et monté les moulins que l'on utilisait pour moudre le calcaire et l'argile en poudre. Ensuite, cette poudre était moulée en briques de forme régulière. Les diverses opérations s'exécutaient pour ainsi dire automatiquement depuis le moment où les matières étaient envoyées au moulin: celles-ci ne passaient par les mains des ouvriers que sous la formes de clinker, pour être transportées des presses au moulin. Après un certain temps de séjour à l'air, le ciment cuit était moulu à son tour très finement et il était mis en sacs ou en barils. Les cinq fours ont été construits pour marcher de façon intermittente, mais en prévision d'une transformation ultérieure en fours continus, car l'expérience avait indiqué que la marche continue donnait d'excellents résultats. Après cette modification, les fours de l'usine fonctionnaient d'une manière ininterrompue, munis de ventilateurs et de récupérateurs qui, tout en assurant une cuisson parfaite, permettaient de réduire la proportion de combustible.* »[578]

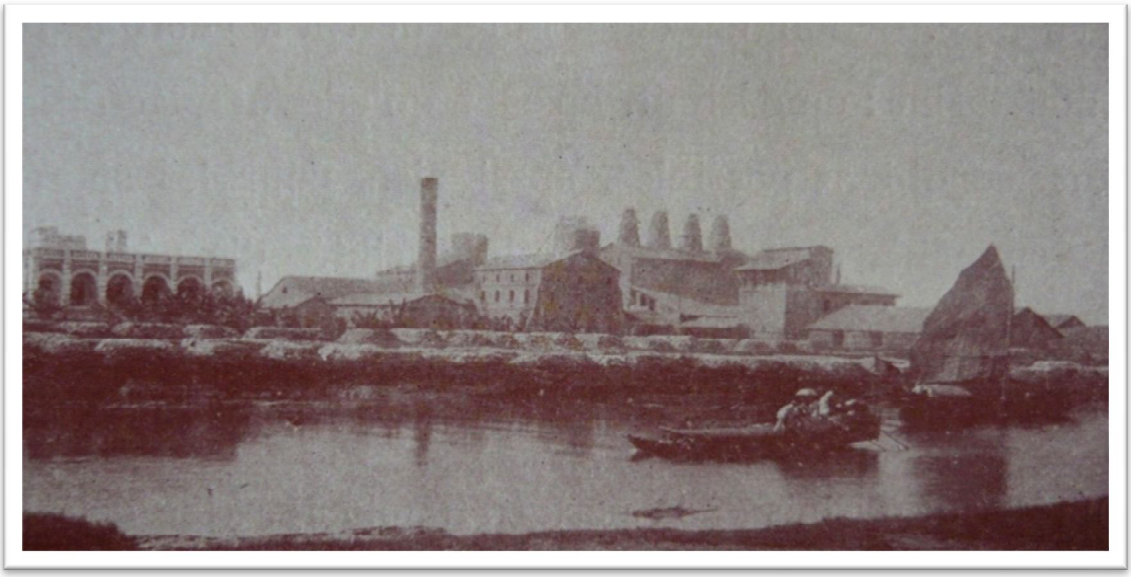
À l'intérieur, « *l'usine possédait des machines rotatives pour sécher l'argile avec quatre groupes de broyeurs puissants et robustes qui permettaient de fabriquer, tant en matières premières qu'en klinker, plus de 100 tonnes de ciment par 24 h. La force motrice était donnée par deux machines Corliss, de 300 chevaux chacune, pour fonctionner l'arbre de transmission des moulins. Sur cet arbre se trouvait attelées deux dynamos à courant alternatif de 120 kilowatts chacune ; ces dynamos permettaient d'actionner tous les ateliers séparés,*

[577] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1899). *Statuts*, op.cit. ; Jean-François (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais en Extrême-Orient…, thèse. cit.*, p. 829.
[578] *Notice sur la Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine, op.cit.*, pp.11-12.

tels que le séchoir d'argile, le monte-charge, les ventilateurs, l'atelier de réparation, la tonnellerie, »[579] *etc*. Tout l'équipement électrique a été fourni par la maison Daydé et Pillé, entreprise de construction métallique fondée en 1858 à Creil par Louis-Gabriel Lebrun et M. Lévêque, associé en 1877 avec Henri Daydé, ingénieur arts et métiers et Auguste Pilé, centralien. Les machines à vapeur sortaient des ateliers de MM. Weyher et Richemond. La compagnie a monté encore trois chaudières de type Lancashire et les foyers prévus pour brûler du charbon maigre exploité des gisements de Quảng Yên.

Figure 13 & 14. *Vue générale de l'usine de ciment prise de Haiphong*





[Source : *Notice sur la Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine* [Exposition de Hanoi 1902].]

[579] *Notice sur la Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine, op.cit.* ; Dans Jean-François (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais en Extrême-Orient…, thèse. cit.*, p. 831, l'auteur présente des informations sur l'équipement de la cimenterie.

Le produit de la cimenterie de Haiphong était mis en barils de bois à la sortie de l'atelier, on a procédé à la construction d'une tonnellerie pour une production de 600 barils par jour, dans un premier temps, ainsi qu'un atelier spécial pour la fabrication de la chaux hydraulique et pour préparer des barils avec « *douvelles à languettes, cerclés en rotin* ». Mais en effet les calcaires à chaux naturelle faisant complètement défaut au Tonkin, les ingénieurs devaient envisager une nouvelle méthode par mélanges, comme le ciment. C'est pourquoi, l'usine a été équipée de deux fours à chaux avec tout l'outillage nécessaire pour « *l'extinction et le blutage.* »[580]

Pour la construction finale de l'usine à Haiphong, la société des ciments a dépensé au total une somme de près de 1.363.275 francs, soit près 91% du capital initial de la société (dont 672.615 francs pour les constructions, 686.056 francs pour le matériel industriel, 35.829 francs pour le matériel de batellerie et 4.603 francs pour le matériel de laboratoire.)[581]

En 1911, la cimenterie était équipée de machines de production avec une capacité de plus de 30.000 tonnes par an et elle pouvait augmenter sa production sans frais à l'avenir.[582] Pour la première fois, les Français investissaient dans deux grandes usines modernes à Haiphong (la cimenterie et l'usine cotonnière). En résumé, tous les investissements des Français en Indochine devraient servir les intérêts des capitalistes métropolitains, des producteurs en France, ainsi que des colons et des industriels français aux colonies qui considéraient quelle était la meilleure façon d'améliorer leurs profits. Ceci était contraire à ce que proclamaient Jean-Louis de Lanessan et Paul Doumer, représentants des autorités publiques en Indochine, dans leur politique coloniale. La cimenterie était un des exemples dans le changement sur la politique économique pour les colonies françaises en Extrême-Orient.

2. Les premières années (1901 - 1905) : le rodage

Deux ans après la constitution de la société, la cimenterie de Haiphong a commencé à fonctionner en juillet 1901 avec un investissement s'élevant à un total de 1.863.000 francs, dont une dépense de 1.482.000 francs en terrains, immeubles, matériel et mobilier et 381.000 francs pour les frais généraux de premier établissement. Ainsi, presque la totalité du capital initial était utilisé pour la construction de l'usine de Haiphong. En effet, selon de bilan de l'exercice 1901, la société a investi près de 2.100.000 francs, avec 1.500.000 francs de capital,

[580] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1902). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire du 23 mai 1902, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs.* Paris, ANMT 65AQ K111.
[581] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1902). *Statuts*, *op.cit.*, p. 13.
[582] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1902). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire du 23 mai 1902, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs.* Paris, ANMT 65AQ K111.

203.000 francs d'effets à payer, et 396.755 francs aux créanciers-fournisseurs. Elle a déjà déposé plus de 61.810 francs à la caisse et à la banque dont la plupart en dépôt à Paris, (soit 51.878 francs et 10.000 francs versés à Haiphong).[583] Au cours des années suivantes, elle devrait augmenter sans cesse les postes « Constructions » et « Matériel industriel » pendant le rodage de l'usine sur le marché indochinois.

Les actifs les plus importants étaient « Constructions » et « Matériel » qui ont atteint souvent environ 90% du total de l'investissement de la société. Le *Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs* en 1902 a aussi informé que pour les besoins d'équipement des ateliers, des machines étaient indispensables pour la marche de l'usine, leurs constructions ont coûté des sommes importantes chaque année. Dès 1901, les ateliers, les fours, les machines étaient montés très rapidement pour une mise en route en juillet (un des moteurs a été mis en marche le 14 mai 1901 et le second quelques semaines plus tard). Le premier four à ciment fut allumé le 24 juillet et les premières livraisons de ciment et de chaux hydrauliques se faisaient début septembre. Il est remarquable de constater que dès le premier jour, « *la qualité supérieure des produits* » était unanimement reconnue par l'agrément officiel de l'administration des Travaux publics de l'Indochine quand il recevait, le 19 octobre 1901, la chaux hydraulique, et le 4 décembre, la cimenterie. Pour inspecter cette usine, au début décembre 1902, Edouard Candlot est arrivé à Haiphong. Il voulait cncourager la construction des fours verticaux sous la forme de « modèle de Perpignani-Caldlot ».[584]

Tableau 10. *Évolution des Actifs de la cimenterie pendant les années 1901-1905* (en francs)

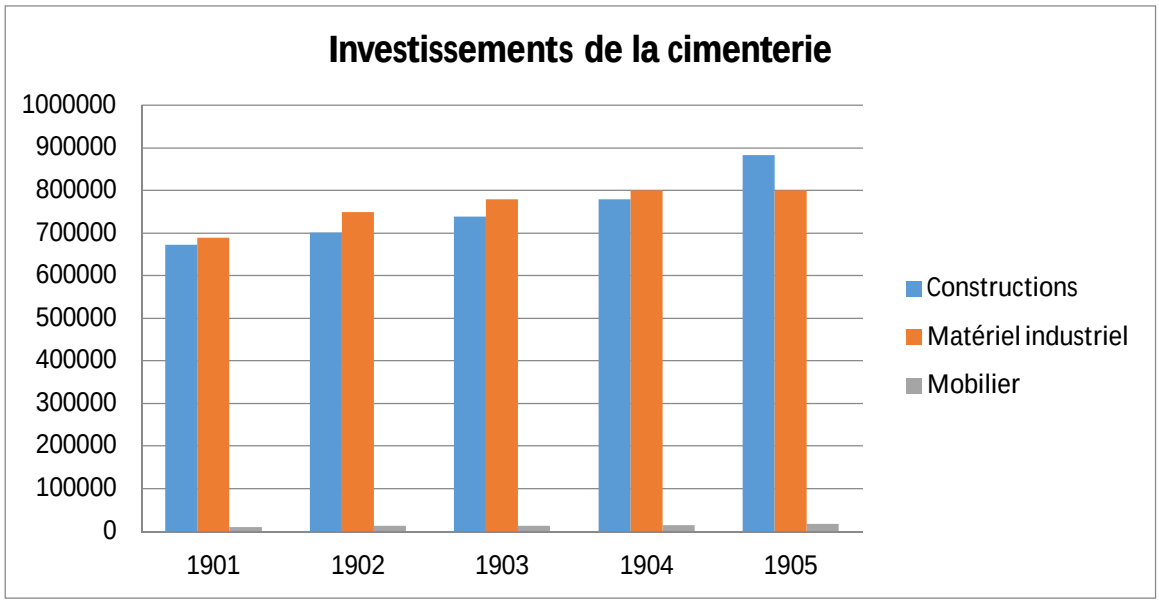
Année	Terrains et concession	Constructions	Matériel industriel	Mobilier	Frais de premier établissement
1901....	35.136,60	672.615,00	689.056,00	10.081,85	380.924,30
1902....	35.136,60	701.616,65	749.605,20	13.363,15	384.598,20
1903....	35.136,60	737.872,55	779.104,55	13.578,75	384.598,20
1904....	35.136,60	778.569,20	799.678,20	14.577,05	384.598,20
1905....	35.136,60	882.653,05	799.686,50	17.720,50	384.598,20

[Source: à partir des chiffres rélevés dans Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine. *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs, Résolution* pendant les années 1902-1906. Paris, ANMT 65AQ K111.]

[583] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1902). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire du 23 mai 1902, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs.* Paris, ANMT 65AQ K111.

[584] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1902). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire du 23 mai 1902, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs.* Paris, ANMT 65AQ K111.

Graphique 4. *Les investissements de l'usine des ciments à Haiphong (1901-1905)*



Graphique réalisée à partir des chiffres du tableau 10

L'usine fonctionnait réellement à partir du 31 décembre 1901, après des nombreux essais. Le conseil d'administration de la société a expliqué qu'il était nécessaire d'augmenter le capital social d'au moins 500.000 francs, ce qui a été réalisé au début de l'exercice 1902, de 1.500.000 à 2.000.000 francs. À ce meoment-là, l'usine pourrait ainsi déjà recevoir des sommes d'argent de plus en plus importantes au fur et à mesure que les ventes se développaient, ce qui permettrait de rembourser rapidement les sommes empruntées aux banquiers. Un groupe d'actionnaires en Indochine, et parmi eux le président de la *Société des Charbonnages du Tonkin*, Audresset et Ferrant, administrateur-secrétaire général de la société de Hòn Gai, envisage de participer à ce projet.[585]

En 1902, le résultat enregistre une augmentation de 52.399,15 francs, dont 29.001,65 francs sur le compte « Constructions », 20.116,20 francs pour le « Matériel » et 3.281,30 francs sur le compte « Mobilier ». Une partie des dépenses de « Constructions » concernait notamment la construction de deux hangars, l'installation d'un concasseur et d'un ventilateur Prat, la transformation de deux fours intermittents en fours continus et la création d'un magasin. Cette transformation se poursuivait pour les deux derniers fours en même temps que la construction d'un sixième four et l'installation d'un second groupe de broyeurs du cuit. Les achats de matériel, de 20.116,20 francs, ont porté sur divers objets, principalement un moteur, un ventilateur et un casse pierres. Enfin, l'augmentation du compte « Mobilier » était de 3.281,30 francs concernait le mobilier de Haiphong pour 2.591,70 francs et celui du siège social pour

[585] ANMT 65AQ K111. Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1902). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire… op.cit.*

689,60 francs.[586] En outre, le conseil d'administration de la société cherchait une façon de diminuer le prix des matières premières, qui étaient simplement du calcaire ou de l'argile, pour augmenter l'efficacité de la production.

En 1903, le coût de l'usine a continué à augmenter par de nouvelles constructions, atteignant un montant de 36.255,90 francs pour le développement de l'usine de Haiphong, qui comptait les équipement sur un bâtiment servant à la fois du bureau, de laboratoire, de magasin et aussi de logement d'employés ; une maison d'habitation pour le surveillant des Travaux publics. Ces deux constructions ont été faites en « ciment armé » ; élargissement du hangar des fours en vue de l'augmentation du stock de klinker et de briques à ciment ; construction d'un réservoir pour alimentation des condenseurs en eau de réfrigération ; construction d'un nouveau four (numéro 5) et achèvement de la transformation des fours numéro 3, 4, 7 et 8. L'ensemble de ces travaux représentait une dépense de 37.755,90 francs. La société a vendu à Mme Guichat, négociante à Haiphong, une bande de terrain dépendant de la maison de direction, d'une surface d'environ 100 m^2 au prix de 1.500 francs. D'autre part, le poste « Matériel » a augmenté de 29.499,35 francs provenant plus spécialement de l'achat et de l'installation d'un groupe broyeur et d'une pompe pour condensation. Il faut signaler que toutes les constructions nouvelles de l'usine utilisaient le ciment armé afin de créer un certain nombre de prototypes pouvant servir d'exemple ou de modèle aux entrepreneurs de la région. La société des ciments avait le plus grand intérêt à favoriser le développement de ce genre de construction qui pouvait constituer un nouveau débouché pour ses produits et répondait, d'ailleurs, mieux que tout autre, aux conditions climatiques du pays.[587]

De même l'installation d'une puissante scie à ruban, qui représentait une dépense pour un total de 15.477,95 francs (« Constructions » 7.683,6 francs et « Matériel » 7.794,35 francs) permettait d'abord d'obtenir une réduction du prix de revient des barils. Elle avait surtout le grand avantage de ne plus les laisser à la dépendance des ouvriers scieurs vietnamiens, dont le recrutement était difficile et qui, à deux ou trois reprises différentes, en quittant brusquement

[586] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1902). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire… op.cit.*

[587] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1904). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire du 25 mai 1904, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs, Résolution*. Paris, ANMT 65AQ K111. « *Le poste « Constructions » représentait toujours la plus grande partie dans le montant total de chaque exercice pour les besoins d'amélioration de chantiers, d'outillages de l'usine à Cửa Cấm. Le montant de la production en 1904 a atteint la somme de 1.692.824 francs, soit une augmentation près de 40.697 francs par rapport à l'exercice 1903 pour les constructions qui correspondaient : à l'achèvement de travaux commencés en 1903 pour 8.714 francs ; aux modifications apportées à la halle des fours conformément aux prescriptions des compagnies d'assurances 20.344 francs ; à la construction d'un atelier pour la scie à ruban, et d'un magasin à ciment emballé pour 12.822 francs. Cependant, il faut remarquer qu'en contrepartie de ces dépenses d'immobilisations correspondaient des économies très appréciables dans l'exploitation. Les deux logements pour les employés terminés en début 1904 permettaient d'économiser les indemnités de logement payées précédemment, en même temps qu'ils assuraient un meilleur service, ces employés étant maintenant sur place.* »

leur travail, les avaient mis dans le plus grand embarras et ont failli les obliger à arrêter les expéditions. L'augmentation de 20.573,65 francs pour le compte « Matériel » correspondait à l'achat d'une scie à ruban, comme expliqué ci-dessus ; des machines-outils grâce auxquelles il était maintenant possible de faire dans l'atelier de l'usine, et d'une manière satisfaisante, toutes les réparations courantes, confiées auparavant aux mécaniciens de Haiphong ; un compteur à eau, une vanne et des voies pour les fours. Enfin, l'augmentation du compte « Mobilier » était de 998,30 francs, représentait l'achat de mobilier pour les nouveaux bureaux-laboratoire installés à l'usine, et du rachat du mobilier d'un contremaître.[588]

Le développement de la production a impulsé l'extension de l'usine ainsi que l'équipement des outillages mécaniques. En 1905, l'assemblée générale à l'unanimité décidait de réélire le nouveau conseil d'administration de 10 membres. Deux anciens membres partants, F. Crémieux et A. Rickmers, sont remplacés. Le nouveau conseil d'administration ayant les pouvoir pour une durée de 6 ans comportait : Hermann Noack-Dollfus (président), Edouard Candlot, Eugène Engel, Raymond Ferrant, Jules Guilhaumat, Emile Isidor, Louis Marchegay, Ulysse Pila, et Ch. Thomann, l'ingénieur des arts et manufactures, nommé secrétaire général.[589] En outre, le conseil d'administration a approuvé une somme de 882.653 francs pour les constructions de l'usine, soit une augmentation de 104.083,85 francs par rapport à l'année 1904, correspondant : à l'achèvement de divers travaux commencés en 1904 pour 6.111,30 francs ; à la construction d'un magasin à ciment, d'un magasin à charbon, d'un atelier de tonnellerie et d'un nouveau four, représentant ensemble une dépense de 44.493,25 francs ; à la réfection de la toiture du bâtiment des fours pour 15.427,95 francs ; enfin à la construction d'une maison pour le sous-directeur pour 38.051,35 francs.[590]

Dans autre rapport en 1906, la construction de divers magasins, ateliers et d'un nouveau four rentrait dans le programme de la fin d'année 1904 afin de réaliser un double objectif, selon le rapport du conseil d'administration : d'abord augmenter la puissance de production de l'usine qui, pendant la période de livraison aux Travaux publics, bien que portée à son maximum, s'est révélée insuffisante ; ensuite, avoir un matériel de secours tel qu'en cas d'accident comme celui de février 1905, la production de l'usine puisse être maintenue au niveau de 25/30.000 tonnes, et ne pas tomber de moitié, comme cela était arrivé l'année précédente.[591] Pourtant, la production n'était pas en mesure de satisfaire aux demandes d'une partie clientèle

[588] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1904). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire…, op.cit.*
[589] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1905). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire.* ANMT 65AQ K111.
[590] ANMT 65AQ K111 Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine
[591] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1906). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire du 31 mai 1906, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs, Résolution*. Paris, ANMT 65AQ K111.

de la société, c'est pourquoi en 1905 les Français ont prévu à importer des ciments du dehors pour le marché du Tonkin.

En résumé, la cimenterie a déjà augmenté souvent sa capacité de fabrication grâce à des équipements pendant les années 1899-1905. La production a dépassée en effet à 6.000 tonnes en 1901 et elle a été multipliée par deux pendant les années 1904-1905. Elle a acheté des charbons de la *Société des Charbonnage du Tonkin* pour sa fabrication.[592]

Tableau 11. *La production de la cimenterie de 1902 à 1905* (tonnes)

Années	**Production** (tonnes)	**Ventes** (tonnes)	**Surplus** (tonnes)	**Bénéfices par tonne** (francs)
1901	6.000	?	?	?
1902	10.005	9.622	383	20,6
1903	13.636	12.938	1.081	20,2
1904	22.445	22.900	626	21,7
1905	22.337	20.976	1.987	17,7

[Source: à partir des chiffres rélevés dans Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine. *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs, Résolution* pendant les années 1902-1906. Paris, ANMT 65AQ K111 ; Jean-François Klein (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais en Extrême-Orient…, thèse. cit.*, p. 832.]

Pour le résultat de production, la cimenterie a fabriqué 6.000 tonnes en 1901, 10.005 tonnes en 1902 et elle a vendu 9.622 tonnes de produits hydrauliques à cette année. La production de l'usine en 1902 aurait pu être meilleure sans le typhon du 13 juillet qui a détruit 930 tonnes de ciment en roche prêt à être moulu, et a retardé considérablement la fabrication. Une autre raison avait influencé la production de l'usine en l902 : le directeur de l'usine, Perpignani a dû quitter rapidement Haiphong pour rentrer en Europe pour des raisons familiales. Néanmoins, la production en 1901-1902 a montré ses premiers résultats positifs pendant la période de rodage de l'usine, dans la perspective d'obtenir le marché potentiel en Indochine. La fabrication s'était améliorée en 1903, et la production a été de 13.636 tonnes, soit une augmentation de 36.3% par rapport à 1902. Les ventes en 1902 ont été de 9.622 tonnes et en 1903 s'élevaient à 12.938 tonnes (dont 11.066 tonnes de ciment et 1.872 tonnes de chaux hydraulique), soit une augmentation de 3.316 tonnes, (34,46 %). Cette croissance a rapporté à la cimenterie un bénéfice brut plus de 263.3000 francs. La vente de produits s'effectuait principalement au travers de la *Compagnie Lyonnaise Indochinoise*, qui était son partenaire et agence générale des ventes, car cette compagnie avait des relations anciennes en Extrême-Orient. C'était un avantage considérable pour développer le marché des produits de la cimenterie de Haiphong. Dans sa stratégie commerciale, la société des ciments attachait de

[592] Voir Jean-François Klein (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais en Extrême-Orient…, thèse. cit.*, p. 835. La quantité de charbon que la cimenterie à Haiphong a acheté en 1901 est de 5.000 tonnes.

l'importance au développement des communications avec ses partenaires ainsi que des agents de ventes de ses produits au marché d'Extrême-Orient, surtout au Yunnan à travers la *Compagnie Française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan* et vers Lào Cai par les chaloupes des *Messageries Fluviales*.[593] Ce point était souligné dans le rapport annuel que le conseil d'administration a présenté à l'assemblée générale.

Au début de 1904, Raymond Ferrant, administrateur délégué de la *Société Française des Charbonnages du Tonkin*, un des trois membres du comité de direction de la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine* a été envoyé en Extrême-Orient. Il a inspecté l'usine, au niveau des installations et du personnel, et a donné aussi son sentiment sur l'avenir des affaires. Il a trouvé l'usine bien installée et bien conduite et la direction de Barrière lui a laissé la meilleure impression. Pendant son séjour au Tonkin, Raymond Ferrant a estimé qu'il était possible, avec une bonne organisation commerciale, d'assurer à ces produits un écoulement en rapport avec le niveau de production des usines. Dans le contexte du développement des travaux publics des Français en Indochine, les grands besoins en ciment permettaient d'envisager une extension de la production. Sur la fabrication, l'usine a atteint 22.445 tonnes, soit le double de la production de 1902. Ce résultat démontrait que l'installation puis l'extension de l'usine de ciment à Haiphong avait été vraiment efficace. Parallèlement, les ventes ont été de 22.900 tonnes qui se répartissaient en : ciment 21.045 tonnes ; chaux hydraulique 1.855 tonnes, dont 149 tonnes furent consacrées à la consommation de l'usine pour constructions nouvelles, réparations, *etc*.[594] La situation de trésorerie pour cet exercice était saine, puisque la dette flottante était insignifiante et que les disponibilités lui étaient largement supérieures. L'un des principaux clients de la société était l'administration des Travaux publics, à laquelle l'usine a fourni des quantités importantes destinées à la construction de ses différentes lignes de chemin de fer. Par conséquent, la situation de la société des ciments de l'Indochine était satisfaisante à tous égards et son avenir paraissait vraiment encourageant.

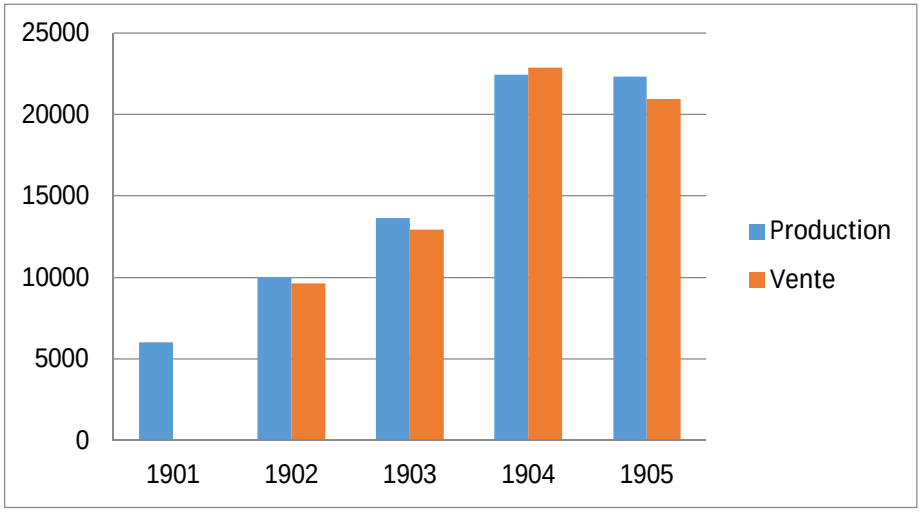
Le conseil d'administration a apprécié positivement les résultats de la production et des ventes de l'usine à Haiphong, puisque le tonnage produit a augmenté de plus de 100% pendant les trois exercices considérés. Mais il a aussi signalé qu'il fallait voir la limite de capacité de consommation de l'Indochine pour établir un niveau de production optimal. En 1905, la production a été diminuée de 108 tonnes par rapport à l'année 1904. Néanmoins en parallèle,

[593] Voir Jean-François Klein (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais en Extrême-Orient…, thèse. cit.*, pp. 831-833 : « *La première année, la cimenterie produit 6.000 tonnes de chaux entièrement vendues par la Compagnie lyonnaise. Ceci représente, à 78 francs la tonne, 468.000 francs de chiffre d'affaires pour la cimenterie et 15.444 francs de commission pour la Compagnie Lyonnaise. La Société de Levallois-Perret, chargée de l'aménagement du port de Saigon, fait savoir dès mars 1901 qu'elle souhaite acquérir de grosse quantités de chaux et de ciments hydrauliques.* »

[594] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1905). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire.* ANMT 65AQ K111.

il réalisait plusieurs constructions pour élever la capacité de production de l'usine dans le futur, par un gros investissement. Les ventes diminuèrent également un peu par rapport à l'année précédente (20.976 tonnes).[595]

Graphique 5. *La production et les ventes de l'usine de ciments pendant 1901-1905* (tonnes)



Graphique réalisée à partir des chiffres du tableau 11

Il faut observer ici que le « ciment armé » avait été testé dans diverses constructions (magasins, ateliers) et dans les nouveaux fours de la cimenterie, en vue de bien les protéger du climat tropical au Tonkin. D'autre part, on a décidé d'effectuer la réfection de la couverture de la halle des fours de la cimenterie afin de mettre le bâtiment à l'abri, à la fois des incendies et des typhons. Bien entendu, la société a passé une partie des dépenses au titre de l'entretien, et elle n'a porté en « Immobilisations » que l'excédent du coût de la nouvelle couverture par rapport à celui de l'ancienne.[596] Le résultat de cette étude permettait aussi d'expérimenter une utilisation beaucoup plus large de ce matériel, connu principalement dans les travaux publics, en Indochine. Le compte rendu du conseil d'administration spécifiait en effet : « *Enfin, lorsque s'est posée la question du logement du sous-directeur, nous avons estimé qu'il se présentait là une occasion qu'il fallait saisir de démontrer sur place à Haiphong que le ciment armé convient non seulement aux constructions industrielles, mais aussi aux constructions civiles comme se prêtant très bien à toutes les exigences de l'art. C'est ce qui nous a décidé à adopter le plan qui a été mis à exécution et dans lequel la construction entière, la couverture, les escaliers, et jusqu'à la décoration même, absolument tout est en ciment armé.* » [597]

[595] ANMT 65AQ K111 Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine
[596] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1906). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire…, op.cit.*, p. 5
[597] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1906). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire…, op.cit.*, pp. 5-6.

Carte 6. *Carte de la ville de Haiphong en 1905*



[Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-27966]

Pour la première fois, une société anonyme française transférait près de la totalité de son capital dans la colonie, comme pour les sociétés françaises des mines. La cimenterie de Haiphong était une sorte d'expérimentation au Tonkin, la plupart des sociétés françaises n'y mettaient que leurs agents. Les Français connaissaient bien l'Indochine, en particulier les conditions du marché au Tonkin. Ils voulaient développer la ville au bord du Cửa Cấm, non seulement pour pénétrer le marché de la Chine méridionale, mais aussi pour y trouver des intérêts sur place en Indochine et au marché d'Extrême-Orient. Ces intérêts prenaient la forme des ressources coloniales, auxquelles s'ajoutaient les machines, le savoir-faire technique et la méthode commerciale française. Le Tonkin était devenu un nouvel objet de conquête française en Indochine. En fait, après 6 ans de présence à Haiphong, la cimenterie de Hạ Lý a produit des bénéfices pour les investisseurs de la France. En tout cas, on remarquait que les ventes se développaient parallèlement à la production, ce qui était un indice très favorable. De plus, les prix de ventes se sont maintenus à un niveau qui permettait un bénéfice très appréciable.

Tableau 12. *Les comptes de profits et pertes de la cimenterie (1902-1905)* (en francs)

Année	Bénéfice brut	Bénéfice d'exercice	Bénéfice net	Amortissements	Dividende[598]
1902	206.097,15	135.941,95	?	149.972,15	?
1903	263.321,25	218.326,10	105.351	112.975,05	20
1904	499.435,65	460.238,85	196.470	263.742,20	40
1905	370.983,40	330.919,25	105.263	225.556,25	25

[Source : À partir des chiffres relevés dans Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine. *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs, Résolution* pendant les années 1902-1906. Paris, ANMT 65AQ K111.]

Les bénéfices ont augmenté de 1902 jusqu'à 1905, avec le meilleur résultat obtenu en 1904. En comparaison avec l'exercice 1902, les bénéfices bruts, pendant les années 1902 à 1904, en progressant ont déterminé un accroissement parallèle des bénéfices nets, ce qui démontrait que le développement de l'entreprise ne comportait aucune aggravation des frais généraux ni des charges financières. Le bénéfice de l'exercice a augmenté dans des proportions considérables, en trois ans, le conseil d'administration le voyait passer de 136.000 francs à 460.000 francs. Les réserves et amortissements n'ont pas été négligés, en effet, les dotations faites sur ces deux comptes dépassent de beaucoup le montant des immobilisations nouvelles effectuées pour chaque exercice.[599]

En 1905, la diminution de la quantité produite, ainsi que des ventes et des bénéfices, était due à des incidents de machines ainsi qu'au typhon survenu à cette époque dans la région côtière du Tonkin. Le conseil d'administration de la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine* a évoqué ces problèmes dans le compte rendu de l'assemblée générale ordinaire de mai 1906 : « *Nous vous avons dit au début que le bénéfice de 1905, avant amortissement statutaire, est de 330.819,25 francs, présentant une diminution de 129.419,60 francs sur celui de 1904. Cette diminution provient surtout des conséquences de l'accident arrivé à l'un de nos moteurs le 16 février 1905, et à celles du typhon qui a ravagé le Tonkin à fin août; elle tient aussi à la diminution des demandes des Travaux publics, enfin à l'abaissement de notre prix de vente net; résultant de la nécessité où nous nous sommes trouvés de chercher à développer notre rayon de vente en dehors du Tonkin le jour où se sont arrêtées les livraisons*

[598] D'après les statuts de la Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine, la *Répartition des bénéfices* charque année est réalisée suivante : 5% destinés à la réserve légale ; dividende 6% ; (Le reliquat sera attribué : 15% au conseil d'administration ; 66% aux actions ; 25% aux parts des fondateurs).

[599] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1905). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire du 23 mai 1905, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs, Résolution*. Paris, ANMT 65AQ K111.

aux Travaux publics qui, pendant plus d'un an, avaient absorbé la majeure partie de notre production. »[600]

Tous ces résultats prouvent que la *Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine* avait pris la meilleure décision en testant le béton armé dans les constructions de ses divers magasins, ateliers, *etc*. Le succès de cette expérience non seulement permettait l'emploi des produits fabriqués par son usine, mais encore cela confirmait l'efficacité du ciment armé pour de nouveaux travaux en Indochine. En effet au Tonkin et en Annam, les travaux publics ou privés devaient faire face à un climat peu clément en été et en hiver. La présence d'une usine de ciments a justifié les investissement français dans l'industrie au Tonkin, malgré les inconvénients, car le Tonkin était devenu le marché très intéressant.

3. La période 1906-1908 : les bonds du progrès

Nous voulons analyser sur « les bons du progrès » de cette société sur la base des chiffres que nous avons obtenus dans le tableau 13 ci-dessous ainsi que sur la base des informations que nous avons recueillies dans le dossier d'archives à Roubaix.

Selon le rapport du conseil d'administration de la société, en 1906, la production de l'usine a progressé fortement pour atteindre 35.925 tonnes de produits hydrauliques. Les chiffres d'affaires de cette année étaient considérables avec des ventes de 35.031 tonnes et un bénéfice brut de 678.513 francs. Le tonnage produit a augmenté de deux fois et demie pendant les cinq exercices considérés et a dépassé de loin la prévision en 1905. Cependant les installations de l'usine, qui avaient été primitivement établies depuis 1905 pour une production annuelle de 25.000 tonnes, ont déjà subi les transformations nécessaires leur permettant d'atteindre facilement une production nettement supérieure. L'installation des nouvelles constructions en 1906 nécessita un investissement de 24.352,85 francs inscrit dans le montant total de 98.713 francs du compte « Immobilisations ». Cette somme de 24.352,85 francs pour les constructions nouvelles se répartissait de la manière suivante : achèvement de travaux commencés dans l'exercice précédent : 5.354,05 francs ; fondations et abri d'une nouvelle chaudière et d'une nouvelle machine à vapeur : 11.547,25 francs ; clôture de l'usine : 7.451,55 francs. Le conseil d'administration a ajouté encore une somme de 47.914,30 francs pour l'achat d'un nouveau broyeur, d'une machine Boulte et d'un moteur électrique, il a décidé de compléter l'ameublement des bureaux et celui de la maison du sous-directeur, avec une dépense de 477,25 francs.[601] Ces acquisitions se justifiaient par la nécessité d'augmenter les nouveaux moyens de production à Haiphong, par exemple l'agrandissement d'une presse

[600] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1906). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire…, op.cit.*
[601] Citation des chiffres dans ANMT 65AQ K111 Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine

et un troisième moulin. Dans ce contexte, l'extension de l'usine correspondait aux perspectives du conseil d'administration concernant le développement du marché en dehors de l'Indochine.

Au milieu d'année 1907, la société a présenté son programme pour développer le marché et exporter ses produits. Le conseil d'administration a même été amené à donner un peu plus d'ampleur que prévu au départ, pour la raison suivante. Devant la diminution de consommation de ciment par l'administration des Travaux publics, il fallait chercher des débouchés en dehors de l'Indochine, permettant d'écouler l'excédent de sa production. Cependant, il a bien vite constaté que les affaires d'exportation n'étaient possibles et rémunératrices qu'à une grande échelle, c'est-à-dire par chargements entiers, avec des lots de 2.000 tonnes au minimum. Il fallait donc avoir à sa disposition une installation et un matériel permettant de produire annuellement, en plus des 20 à 25.000 tonnes nécessaires pour l'Indochine, une quantité à peu près égale pour l'exportation. Ce programme comprenait l'extension mise en place depuis peu, dont il poursuivrait l'exécution, de manière à la fois prudente et méthodique.[602]

Cette année-là, le montant des immobilisations augmenta de 162.627,85 francs, selon le détail suivant : constructions 90.083,30 francs ; matériel 70.722,35 francs ; mobilier 1.822,20 francs. Au compte « Constructions » s'était ajoutée la somme de 47.757 francs, prix d'un moulin Krupp qui figure au bilan dans les approvisionnements en magasin. Il s'agissait du montant le plus élevé en immobilisations annuelles nouvelles atteint jusqu'à présent. En effet, au cours de l'exercice 1907, la société a achevé l'exécution du programme prévu deux ans avant, à savoir de porter la capacité de production de l'usine à près de 45.000 tonnes par an avec la force motrice de 850 chevaux et 1.370 ouvriers vietnamiens.[603] En outre, le conseil d'administration de la société a même décidé de faire un nouveau dans cette voie, et à prendre les mesures nécessaires pour augmenter de 15/20.000 tonnes la production annuelle de l'exploitation, en vue d'un résultat envisageable à partir de 1909.[604] Le rapport du conseil d'administration en 1908 a expliqué : « *Lorsque, il y a près d'un an, la question de ce nouvel accroissement s'est posée, les conditions du marché étaient particulièrement favorables, aussi le conseil n'a-t-il pas eu un moment d'hésitation et il a, de suite, commandé le matériel nécessaire. Malgré toute la promptitude apportée à l'exécution du programme adopté, ce n'est guère qu'en 1909 que l'effet de cette augmentation se fera sentir, car c'est seulement*

[602] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1907). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire du 23 mai 1907, Rapport du conseil d'Administration et des Commissaires censeurs, Résolution.* Paris. ANMT 65AQ K111.
[603] « Les industries du Tonkin en1907, d'après le rapport de M. H. Meiffre ». *BEIC*, N^0 71, mars-avril 1908, p. 243.
[604] ANMT 65AQ K111 Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine

dans les derniers mois de la présente année que le nouveau matériel sera monté et pourra être mis en marche. »[605]

Le conseil d'administration préparait ainsi le terrain pour la reprise économique future. Il a informé avec les actionnaires : « *Il est certain qu'aujourd'hui la situation générale des affaires est moins encourageante qu'à l'époque où cet agrandissement a été décidé, car la crise, qui sévit en Europe et en Amérique, se fait non moins, sinon plus, sentir en Extrême-Orient. Mais, en nous organisant et nous outillant pendant cette période d'accalmie, nous serons prêts à profiter de la prochaine reprise dès qu'elle se produira.* »[606]

En fait, l'efficacité de l'investissement était constatée dès cette année 1907, la production de l'usine atteignit 45.604 tonnes et les ventes 41.360 tonnes de ciment et de chaux. Ceci a permis à la société d'enregistrer un encaissement de 728.487,20 francs se décomposant ainsi : bénéfices de l'usine de Haiphong 714.115,55 francs ; intérêts créditeurs à Paris 14.357,55 francs ; profits divers 14,10 francs. Le résultat des affaires de l'exercice 1907 était le plus significatif depuis le démarrage en 1901. La production avait augmenté de plus de 350% par rapport au premier exercice et correspondait près de deux fois la capacité d'usine d'avant 1905. Après déduction de 50.559,20 francs de charges du siège social (administration, direction, personnel, frais de voyages, de correspondance, de banque et divers, impôts sur les titres), le bénéfice net était de 677.928 francs.[607] Les résultats de cet exercice démontraient que la société continuait sa marche ascendante, sensiblement supérieurs à ceux de l'exercice précédent. Ils auraient pu donner une plus-value encore beaucoup plus forte, sans une baisse inopinée du change, survenue fin décembre 1907, qui les a réduits d'environ 80.000 francs. Le conseil d'administration était satisfait de tout ce qui avait été accompli dans l'année 1907, comme l'indique le rapport à l'assemblée en 1908[608] : « *Ce sont ces amortissements qui nous ont permis d'obtenir les résultats énumérés ci-dessus à l'aide des ressources propres de la société, et sans faire appel au crédit. Il ne faut pas oublier, en effet, que c'est toujours avec le même capital primitif de 2 millions, qui avait été jugé nécessaire pour construire une usine de 25.000 tonnes de ciment par an, que vous avez aujourd'hui un établissement qui est sur le point d'en produire 60.000 tonnes.* »[609] Cependant, par les frais généraux n'ayant pas varié à

---

[605] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1908). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire du 30 mai 1908, Rapport du conseil d'Administration et des Commissaires censeurs, Résolution.* Paris. ANMT 65AQ K111.

[606] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1908). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire…, op.cit.*

[607] ANMT 65AQ K111 Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine

[608] D'après ANV1 RST 59515-Prorogation d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public par la Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine, elle a commencé à construire sur la coupure de Hạ Lý un appontement destiné au service de son usine avec d'une redevance annuelle de 20 piastre.

[609] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1908). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire…, op.cit.*

Paris, le bénéfice de la société a subi une très légère augmentation à Haiphong, par suite des frais d'entretien plus importants nécessités par l'agrandissement de l'usine et des primes plus élevées qui ont été payées à la fabrication.

Les investisseurs (conseil d'administration et actionnaires) paraissaient très satisfaits de l'exercice 1907, mais se montraient inquiets du résultat d'exercice 1908, en raison de la diminution de la production. La crise économique qui sévissait en Europe et en Amérique se répandait en Extrême-Orient dans les derniers mois de 1907 et elle atteignit son point extrême au cours de 1908, avec un ralentissement général des affaires dont la cimenterie n'a pu que subir les conséquences. À cette première cause de diminution de bénéfice, est venue s'en ajouter une autre : la baisse du change, qui a très sérieusement affecté le résultat des ventes à l'exportation. Enfin une dernière circonstance défavorable, conséquence directe des deux premières, les ventes et par suite la production ayant notablement diminué, le prix de revient s'est trouvé sensiblement relevé, d'où nouvelle réduction du bénéfice net. Malgré tout en 1908, d'une part, grâce à la prospérité générale des affaires et, d'autre part, à l'élévation du taux du change, les ventes avaient été à la fois nombreuses et fructueuses. Toutefois, à la suite de crise, la production en 1908 diminuait de 18.203 tonnes par rapport à 1907, soit 27.401 tonnes de ciment et de chaux. Cette diminution de la production n'était pas seulement une conséquence de la diminution des ventes, mais le conseil d'administration a choisi de ne pas constituer des stocks exagérés et il réglait l'allure de la production sur l'écoulement de ses produits fabriqués.

Néanmoins, le montant des « Immobilisations » était augmenté pour améliorer l'usine, atteignant 229.456 francs de la façon suivante : terrains 4.080,20 francs (achat du terrain de raccordement de l'usine à la voie ferrée) ; constructions 102.936,45 francs (aménagements faits en vue de l'installation du nouveau groupe de mouture, d'un séchoir, de fours et la construction de maison à l'usage des employés de l'usine) ; matériel 113.424,30 francs (achat de matériel et outillage nouveau) ; mobilier 9.015,05 francs (ameublement des bureaux de la rue Stockholm, installation téléphonique à l'usine d'Haiphong, achat de machines à écrire). La dépense de 216.360,75 francs pour « Constructions et Matériel » correspondait à la réalisation du programme de l'année précédente, ayant pour objet d'augmenter de 15 à 20.000 tonnes la production de l'usine.[610] Le conseil d'administration a reconnu que la crise, qui au début pouvait ne sembler que passagère, menaçait de durer un certain temps. Il a donc fait suspendre, là où c'était possible, les travaux d'installations nouvelles en cours. Tout le matériel était sur place et le jour où cela paraîtrait nécessaire, il ne resterait plus qu'à terminer les travaux de construction et de montage, qui pouvaient être achevés en peu de temps.

---

[610] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1908). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire…, op.cit.*

Tableau 13**.** *Les comptes de profits et pertes de la cimenterie (1905-1908)* (en francs)

Année	Production (tonnes)	Ventes (tonnes)	Bénéfice brut	Bénéfice d'exercice	Bénéfice net	Amortissement	Dividende
1905	22.337	20.976	370.983,40	330.919,25	105.263,00	225.556,25	25
1906	35.925	35.031	678.513,65	634.787,10	231.580,00	403.207,10	45
1907	45.604	41.360	714.115,55	677.928,00	266.666,35	411.261,65	48
1908	27.401	29.151	350.125,25	285.856,35	196.491,65	89.364,70	40

[Source: Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine. *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs, Résolution* pendant les années 1906-1909. Paris, ANMT 65AQ K111.]

Toutefois, par les conséquences de la crise en Chine, la consommation du ciment à ce marché en 1908 a diminué de moitié par rapport à 1907. En fait, la cimenterie de Haiphong a vendu en Chine 19.642 tonnes de ciment en 1907 et elle n'a sorti que 6.925 tonnes en 1908 au marché de Shanghai.[611] En vue de remédier à cette situation difficile, le conseil d'administration de la société des ciments s'est efforcé de chercher de nouveaux débouchés à sa production. Selon le directeur, après un voyage d'enquête approfondi dans ce but, les administrateurs de la société pouvaient espérer réussir à s'implanter de façon profitable dans différentes régions avoisinant l'Indochine quand Emile Isidor et Ulysse Pila ont quitté le conseil d'administration.[612] Mais, les efforts du conseil d'administration ont ramené généralement les bons chiffres d'affaire pendant les premières années. Le développement de la production a posé des nécessités de recrutement des ouvriers locaux. Le nombre des ouvriers a augmenté fortement pendant les années 1904-1918, de 600 ouvriers en 1904[613] à 1.500 ouvriers en 1908,[614] pour répondre au besoin d'extension de la production. Cette industrie avait vraiment la perspective en Indochine et aussi en Extrême-Orient par le développement des grands travaux publics et privés.

[611] H. B. « La fabrication et le commerce du ciment en Extrême-Orient ». *BEIC*, N^0 85, juillet-août 1910, p. 556.
[612] Société des Ciment Portland Artificiels de l'Indochine (1909). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire du 5 mai 1909, Rapport du conseil d'Administration et des Commissaires censeurs, Résolution*. Paris. ANMT 65AQ K111. En effet, le conseil d'administration de la société a confirmé leur rôle dans un extrait du conseil d'administration du 5 mai 1909 que « *Tous deux faisaient partie du conseil depuis l'origine de la société, à la fondation de laquelle ils avaient apporté leur concours dévoué. Isidor, ancien banquier, a fait bénéficier le conseil de sa compétence particulière dans les questions financières. Pila, par sa grande expérience et sa connaissance approfondie des choses d'Extrême-Orient, a été pour ses collègues, dans bien des circonstances, un collaborateur précieux pour la solution des nombreuses difficultés que présente l'administration d'une affaire lointaine comme est la vôtre. Vous partagerez certainement avec nous les regrets profonds que nous éprouvons de la perte de ces excellents collègues. Isidor a été remplacé dans le conseil par Emile Marchegay, industriel ancien ingénieur des manufactures de l'État ; et pour occuper la place laissée vacante au conseil par Ulysse Pila, elle a nommé Jules Cahen, négociant. Conformément à l'article 16 des statuts nous vous demanderons de bien vouloir ratifier ces nominations faites à titre provisoire.* »
[613] « Rapport de G. Deherme, fondateur de l'Université populaire du faubourg Saint-Antoine à Paris ». *La Quinzaine coloniale*, 10 juillet 1904.
[614] H. B. « La fabrication et le commerce du ciment en Extrême-Orient ». *BEIC*, N^0 85/1910, *art.cit.*

D. UNE AUTRE BRANCHE DE SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE FRANÇAISE

1. G. Hermenier, A. Planté et la Société Indochinoise d'Électricité

> « *Depuis 1901, la Société Indochinoise d'Électricité éclaire non seulement Hanoi, mais Haiphong, et bientôt éclairera Lào Cai et Lạng Sơn. Progrès où l'ingérence officielle n'a rien à voir, et qui doit encourager nos capitalistes, car le Tonkin a tout ce qu'il faut pour devenir une vaste source de revenus industriels : population dense, commerce actif, agriculture prospère et des mines dont plusieurs servent de sérieux dividendes.* »[615]

Selon le programme de Paul Doumer, la construction de la cimenterie a justifié les investissements des Français pour le développement de l'industrie à Haiphong en parallèle avec la prospérité du commerce. Après tous ces travaux effectués par les Français au Tonkin autour du port de commerce pendant près de trois décennies, le développement de la ville portuaire avait besoin de services civils confortables pour la vie des habitants, en particulier l'électricité et l'eau potable. C'est ainsi que la Municipalité a accepté les grands travaux de Georges Hermenier et Amand Planté pendant les années 1892-1895.[616] Cependant, l'agrandissement d'échelle de l'usine électrique nécessitait une nouvelle société pour bien desservir les deux villes de Hanoi et de Haiphong. À Paris, une nouvelle société électrique fut donc fondée, pour remplacer les industriels privés au Tonkin dans la distribution de l'énergie électrique et se substituer à eux comme concessionnaires des services d'éclairage publics et privé.

Cette nouvelle société fut constituée le 10 novembre 1902 sous le nom de *Société Anonyme Française Indochinoise d'Électricité*. Elle avait pour but l'installation de toute usine centrale de production d'électricité, l'étude et l'obtention de toute concession de distribution de lumière et de force pour les usages publics et privés, enfin tous les commerces et toutes les entreprises accessoires. En réalité, le but principal était l'achat et l'exploitation des usines d'électricité qui étaient exploitées à Hanoi et à Haiphong par *G. Hermenier, A. Planté et Cie*. La *Société Indochinoise d'Électricité* a donc été constituée pour reprendre et exploiter les usines électriques de Haiphong ainsi que diverses concessions d'électricité. Il s'agissait-là d'une bonne initiative, démontrant que les industriels métropolitains s'intéressaient aux intérêts du marché indochinois. La *Société Indochinoise d'Électricité* évitait les tâtonnements

---

[615] *La Revue Financière*, 23 mai 1907, p. 308.

[616] D'après *L'Avenir du Tonkin* du 10 février 1934 : « *Georges Hermenier, né le 7 février 1859 à Craon (Mayenne). Employé sur les navires des Messagerie maritimes, il est arrivé en Indochine dans les années 1890. Il conçoit l'idée d'équiper Hanoi et Haiphong à l'électricité (auparavant, éclairage au pétrole). Lanessan l'encourage et Hermenier lance son affaire, associé à Alcide Bleton et à Samuel.* »

des débuts, les mises au point, la période préparatoire toujours improductive. Et en effet, « *ce n'est pas uniquement dans la métropole que se sont heureusement développées les usines électriques, nos colonies sont aussi pourvues, grâce à de hardies entreprises privées, de tous les bienfaits et de toutes les commodités qu'est capable de fournir l'énergie électrique sous toutes ses formes. La Société Indochinoise d'Électricité en est un exemple.* »[617]

La *Société Indochinoise d'Électricité* a utilisé en totalité le capital de 2.800.000 francs pour racheter les usines d'électricité à Hanoi et Haiphong de Georges Hermenier et Amand Planté.[618] En pratique, elle continuait à fournir les services électriques à une plus grande échelle. L'exploitation de cette société d'électricité comprenait d'une part l'exécution des contrats passés avec les villes de Haiphong et de Hanoi et d'autre part la mise en valeur d'usines et de réseaux construits ou acquis par la société et lui appartenant en propre.

Son premier point fort était le suivant : alors que *G. Hermenier, A. Planté et Cie* se concentrait uniquement sur les services d'électricité, par exemple l'éclairage des rues de la ville, la *Société Indochinoise d'Électricité* avait pour objet social quatre types d'activités : 1. l'étude, l'obtention ou l'achat de toutes concessions ou contrats pour l'installation et l'exploitation de tous services ou de distribution d'éclairage électrique ou transport de force, la traction et, en général, la production et l'utilisation de l'électricité, dans tous ses emplois, dans les villes principales des colonies françaises et pays soumis au protectorat français, et même dans les villes étrangères ; 2. l'achat et l'exploitation de toutes usines, concessions et contrats de service d'électricité déjà installés ou à installer en Indochine, notamment à Haiphong et à Hanoi ; 3. l'achat et le recouvrement de toutes annuités et redevances qui pourraient être dues en raison de ces services, concessions ou contrats ; 4. la construction, l'installation et l'exploitation de tous services d'électricité ou transports de force, dont la concession serait obtenue ou achetée.[619] Pendant la première période, elle avait, sous les auspices du gouvernement de l'Indochine, le monopole des services électriques pendant 19 ans, jusqu'en 1920, à compter du jour de sa constitution définitive, pour les deux villes précitées. En effet, le réseau électrique des usines s'entendait pour tout le périmètre de l'agglomération urbaine. La durée pourrait aussi être prolongée ou réduite par décision de l'assemblée générale. Le siège social et administratif de la société était fixé à Paris, 58 rue de Londres. Sur la base des statuts de la société, le conseil d'administration avait le droit de transférer le siège social en tout autre endroit de la même ville ainsi qu'il pourrait établir des sièges d'exploitation sur simple décision. Mais à l'expiration des concessions, les deux usines

[617] ANTM 65 AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité
[618] *Le Comptant – Journal d'informations financières et économiques*, 20 octobre 1926.
[619] Société Indochinoise d'Électricité (1902). *Statuts*. Paris, A. Eymeoud. ANTM 65 AQ G558

de Hanoi et de Haiphong, ainsi que les canalisations électriques, devraient devenir, sans condition, la propriété des deux Municipalités.

Deuxièmement, cette société électrique pouvait attirer des capitaux par les actionnaires. Le fonds social était divisé en 5.600 actions de 500 francs chacune. Il pourrait être augmenté ou réduit, par décision de l'assemblée générale extraordinaire, en se conformant à l'article 45 de ses statuts. Chaque action donnait droit à une part égale aux bénéfices et à la propriété de l'actif social. Le capital et tous les travaux d'entretien ou de développement des installations (usines ou canalisations) étaient financés à l'aide de prélèvement sur les bénéfices. Les statuts de la société ont souligné clairement le partage des dividendes, dont le montant des actions à souscrire était payable en numéraire, à savoir : 120 francs, lors de la souscription et 375 francs de surplus en vertu de délibérations du Conseil d'administration de la société, qui fixeraient les époques auxquelles les versements devront être effectués ; les appels de versements auraient lieu au moyen d'avis insérés dans un journal d'annonces légales de Paris, quinze jours à l'avance.[620]

Troisièmement, autre point fort, la *Société Indochinoise d'Électricité* était la troisième entreprise française possédant une usine à Haiphong (après la *Société Cotonnière de l'Indochine* et la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine*). Elle était administrée par un conseil d'administration composé de quatre membres minimum, sept au maximum, pour cinq ans, pris parmi les associés nommés et révocables par l'assemblée générale des actionnaires. Tous les actes de cession, ventes, transferts, marchés, traités et autres, portant engagement de la part de la société, devraient être signés par deux administrateurs ou par un administrateur et un directeur, à moins d'une délégation donnée à un seul ou à un mandataire spécial. En effet, le but de la vente de la maison G. Hermenier, A. Planté pour créer la nouvelle *Société Indochinoise d'Électricité* était le développement des fabrications et du marché, puisque G. Hermenier et A. Planté devinrent membres du conseil d'administration avec quatre autres personnes : Lucien Mellier, A. Chaumier, M. Allain et H. Poirot Delpech. Lucien Mellier en était le président, G. Hermenier et A. Planté, étaient les administrateurs délégués. En juin 1909, après la mort de Poirot Delpech, le conseil d'administration de la société comptait deux nouveaux membres : Fédéric Mettetal, ancien avocat à la Cour d'appel de l'Indochine, ancien maire de Hanoi, et Octave Homberg, secrétaire général de la *Banque de l'Indochine*.[621]

Depuis sa création, la *Société Indochinoise d'Électricité* a constamment accru son champ d'activité, soit en faisant renouveler les contrats dont elle avait bénéficié lors sa constitution,

[620] Citation dans ANTM 65 AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité
[621] D'après le rapport dans ANTM 65 AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité

soit en créant des installations nouvelles lui permettant de passer des conventions dans les localités où elle s'installait. Les statuts ont prévu donc la constitution d'un fonds de réserve spéciale ou d'amortissement ses actions, dont le montant ne pouvait être inférieur à 45.000 francs par an. Cette somme était fixée par l'assemblée générale sur la proposition du conseil d'administration. Ce prélèvement pourrait cesser, lorsque le total du fonds de réserve légale et du fonds spécial de prévoyance ou d'amortissement aurait atteint 400.000 francs. Si le prélèvement continue d'avoir lieu, l'excédent de 400.000 francs pourrait être distribué aux actionnaires, à titre d'amortissement du capital actions, sur la proposition du conseil d'administration. Après ces prélèvements, le solde était partagé de la façon suivante : 10% au conseil d'administration, qui en faisait la répartition entre ses membres comme il le jugerait convenable ; et les 90%, en totalité entre les actions. En outre, les fonds de réserve légale et le fonds de prévoyance ou d'amortissement se composaient de l'accumulation des sommes produites par les prélèvements annuels opérés sur les bénéfices, en exécution de l'article 42 des statuts. Leur emploi était déterminé par le conseil d'administration.[622]

En janvier 1903 la société entrait en possession des deux usines qu'elle exploitait régulièrement depuis cette époque en bon état. Ces usines comprenaient le mobilier, les pièces de rechange et marchandises en magasins, représentant un montant de 307.078,08 francs suivant l'inventaire au 31 décembre 1902. À l'expiration des contrats, les deux usines ainsi que la canalisation électrique des villes de Hanoi et de Haiphong deviendraient, sans condition, la propriété des municipalités.[623]

L'usine de Hanoi était construite « *sur un terrain clos de 4.507 m^2, avec magasin et logements indigènes, estimé à 32.897,15 francs. Elle possède encore un terrain clos de 650 m^2 et une maison d'habitation, estimés à 21.800 francs. Quand la société prit en charge la gestion de cette usine, elle reçoitt aussi les marchandises en magasin évaluées, le 31 décembre 1902, à 138.284,35 francs, soit au total 192.981,50 francs. Sa concession initiale est de vingt ans, prorogée ensuite jusqu'au 31 décembre 1920, suivant contrat et actes additionnels des 6 décembre 1892, 1er décembre 1900 et 5 février 1902, passés entre la ville de Hanoi et la maison G. Hermenier, A. Planté et Cie, et approuvés par le Gouverneur général de l'Indochine.* »[624] Sur la base de ces contrats, la société d'électricité indochinoise devrait donc bénéficier de ce monopole pendant dix-huit années (sauf prolongation), ayant été substituée à *G. Hermenier, A. Planté et Cie* à dater du 1er janvier 1903, par acte régulier du 31 décembre 1902, approuvé par le Résident supérieur du Tonkin le 22 janvier 1903.

---

[622] Société Indochinoise d'Électricité (1902). *Statuts*. Paris, A. Eymeoud. ANTM 65 AQ G558

[623] Société Indochinoise d'Électricité (1904). *Rapport du Conseil d'Administration sur l'exercice 1903, rapport des Commissaires – Assemblée générale ordinaire du 2 mai 1904*. Paris, A. Eymeoud, ANTM 65 AQ G558.

[624] Voir les équipements d'usine dans *Annuaire général de l'Indochine française*, 1901, II-857.

L'usine électrique de Haiphong, « *est située sur un terrain clos d'environ 853 m² au bord du canal Bonnal, avec constructions diverses, estimé à 9.894,65 francs, auquel s'ajoutaient les marchandises en magasin évaluées, au 31 décembre 1902, à 104.201,93 francs. La valeur de cette usine est au total de 114.096,58 francs, (soit 59% de l'usine de Hanoi). L'usine de Haiphong est équipée de la station centrale d'électricité pour l'éclairage et la ventilation, publics et privés, avec monopole dans tout le périmètre de la ville de Haiphong.* »[625] Tout comme pour l'usine de Hanoi, la concession initiale de Haiphong se déroulait pendant vingt ans, prorogée ensuite jusqu'au 31 décembre 1920, suivant contrat et acte additionnel des 12 avril 1892 et 1er avril 1901, passés entre la ville de Haiphong et G. Hermenier et A. Planté, approuvés les 12 avril 1892 et 20 mai 1901 par le Gouverneur général de l'Indochine. De même que pour Hanoi, la *Société Indochinoise d'Électricité* bénéficiait de ce monopole pendant 18 années (sauf prolongation), ayant été substituées à G. Hermenier et A. Planté à dater du 1er janvier 1903, par acte régulier du 31 décembre 1902, approuvé le 22 janvier 1903 par Résident supérieur du Tonkin. La nouvelle société a commencé à équiper plusieurs nouvelles machines et à effectuer à la canalisation des deux villes pour l'augmentation sensible ses recettes actuelles avec les nouveaux services.

2. La Société Indochinoise d'Électricité : successeur au trône (un programme industriel précis et restreint)

Dès l'année 1903, les affaires de la *Société Indochinoise d'Électricité* à Haiphong n'étaient pas séparées des activités de l'usine de Hanoi. Elle commençait l'équipement pour le réseau d'éclairage aux villes de Hanoi et de Haiphong. Pendant le premier exercice, elle a équipé une nouvelle chaudière de 180 m^2 de surface de chauffe à Hanoi, d'une valeur de 29.385,99 francs, 50 nouvelles lampes de ville et quatre arcs ont été installés à Haiphong. Ces nouvelles lampes, assurant une augmentation de recette brute annuelle d'environ 9.000 francs, ont coûté 14.542,50 francs d'établissement pour les candélabres et la canalisation. L'assemblée générale de la *Société Indochinoise d'Électricité* a adopté à l'unanimité deux résolutions : elle a renouvelé l'autorisation déjà donnée à tous les administrateurs de traiter avec cette société, pour le compte de leur propre maison ou des autres sociétés qu'ils représentent. Elle a investi 10.000 francs pour faire l'extension de réseau d'électricité à la ville de Haiphong. De 1903 à 1908, elle a réalisé à deux reprises l'extension du réseau d'électricité à Haiphong et Hanoi, pour les sommes de 21.310 francs et de 11.147,68 francs.[626]

Le tableau ci-après analyse l'accroissement de l'activité de la société au cours des années 1903-1908 :

---

[625] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1901, p. II-857, *op.cit.*
[626] Citation le rapport dans ANTM 65 AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité

Tableau 14. *Société Indochinoise d'Electricité, comptes de profit et pertes (1903-1908)* (en francs)

Année	Crédit		Débit			Dividende
	Recettes	Dépenses	Frais généraux	Amortissements	Bénéfices	
1903 ...	757.029	407.267	39.526	61.345	248.892	26,40
1904 ...	842.000	405.511	35.464	64.194	337.223	40,00
1905 ...	882.349	424.326	31.241	89.906	342.413	40,00
1906 ...	945.362	469.437	31.289	106.209	351.719	40,00
1907 ...	977.928	518.674	30.976	61.744	387.675	40,00
1908 ...	942.195	444.503	36.320	15.979	503.685	45,00

[Source : À partir des chiffres relevés dans Société Indochinoise d'Électricité. *Rapport du conseil d'administration sur l'exercice 1903 ; Rapport des commissaires – de l'assemblée générale ordinaire* de 1904 à 1909. Paris, ANTM 65 AQ G558.]

D'après le tableau 14, les bénéfices se sont développés parallèlement aux recettes. Dès l'exercice 1903, les recettes, en accroissement constant, se sont élevées à 757.029 francs, laissant un bénéfice net de 248.892 francs. Après déduction des frais de constitution de 93.000 francs et de droits d'enregistrement, la *Société Indochinoise d'Électricité* a obtenu un bon résultat. Le dividende a été fixé à 26,40 francs brut par action. Ces résultats s'expliquent par le fait que la *Société Indochinoise d'Électricité*, disposant du monopole de l'exploitation du service d'électricité dans les deux villes du Tonkin, avait déjà préparé l'extension de la capacité de ses usines afin de développer son réseau électrique et augmenter le nombre de ses contrats avec les entreprises. Sur l'initiative du directeur général à Hanoi, l'emploi de la force motrice pour les ateliers et diverses industries semblait se généraliser. Le conseil d'administration pensait qu'il y avait là une ressource nouvelle et intéressante pour ses usines dont elle pourrait améliorer sensiblement le rendement. En effet, cette énergie était fournie pendant la journée, au moment où sa production se limitait au fonctionnement des ventilateurs, en usage pendant les 4 ou 5 mois chauds de l'année. [627]

En 1905, le contrat de concession de Haiphong fut prorogé jusqu'au 31 décembre 1937, en même temps que celui relatif au service des eaux qui avait été concédé à partir du 1er juillet 1914. Ce recul d'échéance a été consenti moyennant des réductions dans les tarifs de vente de l'énergie électrique. Donc les nouvelles installations de la société étaient la conséquence du prolongement des concessions pour Haiphong et Hanoi. Début mai 1906, un nouveau projet commercial était présenté à l'assemblée générale ordinaire à Paris, en vue de changer la méthode de vente de l'électricité aux clients. En remplacement des abonnements à forfait, le

[627] Société Indochinoise d'Électricité (1906). *Rapport du conseil d'administration sur l'exercice 1905, Rapport des commissaires et de l'assemblée générale ordinaire du 2 mai 1906*. Paris, Hh. Skipper et East, ANMT 65 AQ G558. Voir l'horaire d'éclairage électrique de la ville de Haiphong dans *Annuaire générale administratif, commercial et industriel de l'Indochine française, première partie de l'année 1905*, p. 753.

fournisseur utilisait des compteurs, ainsi les clients ne payaient que la somme correspondant à leur consommation. Selon les termes du discours du conseil d'administration, « *les polices d'abonnement à forfait qui, sans être avantageuses pour les clients étaient onéreuses pour nous, tendent à disparaître complètement ; elles sont remplacées par des abonnements au compteur qui assurent une meilleure utilisation de l'énergie produite et distribuée.* » [628]

En 1907, la participation de H. Poirot Delpech, (administrateur de la *Compagnie des Eaux et d'Electricité de l'Indochine*) dans conseil d'administration de la *Société Indochinoise d'Électricité* en 1906, montrait les ambitions de développement des services de la société. Le conseil d'administration a donné sa confiance à H. Poirot Delpech, car sa grande compétence dans les affaires avait été souvent utile à la *Compagnie des Eaux et d'Electricité de l'Indochine*, leur société sœur. Ces deux compagnies ne se faisaient pas concurrence, ayant chacune le monopole de fourniture de services dans deux pays différents : l'une à Saigon, Chợ Lớn et Phnom-Penh et l'autre à Haiphong et Hanoi. Ces modifications permirent d'obtenir les premiers résultats avec des chiffres d'affaires satisfaisants. Les deux usines ont fonctionné régulièrement pendant toute la durée de l'exercice et les rapports de la direction avec les différents services publics et municipaux étaient toujours positifs. Au cours des premières années, la *Société Indochinoise d'Électricité* avait besoin d'expérience et de prendre des contacts avec les personnes connaissant le marché de l'Indochine, comme G. Hermenier, A. Planté et H. Poirot Delpech. Les administrateurs manifestaient une certaine prudence dans les affaires en raison des risques pour l'investissement, comme cela était expliqué aux actionnaires depuis l'assemblée générale ordinaire de 1906. Pour cette année, les recettes des deux usines électriques étaient en augmentation de 63.123 francs par rapport à 1905, de même pour les bénéfices qui progressaient de 17.901,51 francs. En revanche, la société d'électricité indochinoise a dû engager une somme de 59.705,47 francs afin de modifier certains appareils de production électrique et étendre le réseau de distribution de deux villes. A. Planté, administrateur délégué, a visité les installations à Haiphong et à Hanoi. Ayant trouvé le tout en bon état d'entretien et de fonctionnement, il a donc fait les plus grands éloges de tout le personnel « *qui s'acquittait avec zèle et dévouement de sa tâche* ».[629]

Dans les années 1907-1908, les recettes de la société atteignaient 940.000 francs. Les contrats forfaitaires étaient de plus en plus remplacés par des abonnements au compteur. Sa situation et sa trésorerie étaient donc aussi satisfaisantes que possible, toutefois le conseil d'administration ne pouvait pas renforcer le capital initial. À ce sujet, la *Revue Financière* a

[628] Société Indochinoise d'Électricité (1906). *Rapport du conseil d'administration sur l'exercice 1905…, op.cit.*
[629] Société Indochinoise d'Électricité (1907). *Rapport du conseil d'administration sur l'exercice 1906, Rapport des commissaires et de l'assemblée générale ordinaire du 2 mai 1907*. Paris, Hh. Skipper et East, ANMT 65 AQ G558.

cité le rapport de cette société sur la question d'investissement financier. « *Le point faible de l'entreprise réside dans l'importance de ses immobilisations ; il conviendrait qu'elle limite son développement et augmente ses amortissements et l'affaire n'en est pas moins sérieuse et le rendement intéressant.* »[630] Elle apportait certains arguments pour justifier cela quand la main d'œuvre orientale permet de penser que les frais de personnel ne devaient pas être forts lourds en Indochine. Il n'en est pas de même du matériel qui revient sans doute à un joli prix, amené d'Europe et monté par des mécaniciens venus exprès. Si la société s'agrandit encore, ces frais augmenteront, et dans des proportions plus fortes que les bénéfices. « *Ce ne serait pas la première fois qu'une entreprise meurt de trop succès. La question de savoir à quel point il faut cesser de s'agrandir est peut-être la plus délicate pour un établissement industriel. Un commerçant, en vingt-quatre heures, peut liquider une situation chargée, s'il ne l'a pas trop compromise ; il ne s'agit que de résilier des achats ; mais un industriel, ses machines reçues et payées, n'en voit le rendement que de longs mois après, quand l'usure déjà les a dépréciées.* »[631]

Le rapport de la société explique clairement, par la supposition que si la société française en Indochinoise établissait une station à Shanghai, soit 600.000 francs de frais, elle ne voudrait pas ou ne pourrait pas amortir le frais aussitôt. Et « *voilà 20.000 ou 30.000 francs, au bas mot, à inscrire au passif, chaque année. Et si d'aventure Shanghai échoue ou rapporte peu, matériel, amortissement, usure, frais de main-d'œuvre s'accumulent ; c'est la déroute ; il faut fermer, sinon s'endetter jusqu'au cou. Noter que les clients peuvent ne pas manquer, affluer même, mais vendre des hectowatts, à quoi cela sert-il, si plus on en fournit, plus il en faut fournir, en un mot si la consommation ou des contrats imprudents obligent à produire sans arrêt ? Veut-on un exemple de cette ruine par trop de prospérité ? Le Métropolitain, que l'on pousse si fort, périra par là ; lui aussi est condamné à s'étendre, mais personne ne jurerait qu'il en fera de meilleures affaires. Il recevra beaucoup, mais paiera encore plus, car un pareil matériel et tant d'agents à payer, à pouvoir de retraites, exigent des sommes énormes, avec amortissements en proportion.* »[632]

Les recettes de l'exercice 1907 étaient en augmentation de 32.566,45 francs par rapport à celles de l'exercice précédent, cependant le bénéfice réalisé était en diminution de 16.670,02 francs.[633] Cette différence provenait des dépenses faites pour la réinstallation de l'éclairage de la citadelle de Hanoi, réinstallation onéreuse à laquelle son renouvellement de contrat les obligeait, puis de grosses réparations effectuées aux bâtiments de l'usine de Haiphong.

---

[630] *La Revue Financière*, 23 mai 1907, p. 308.
[631] Voir le rapport dans ANMT 65 AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité
[632] *La Revue Financière*, 23 mai 1907, *art.cit.*
[633] Société Indochinoise d'Électricité (1908). *Rapport du conseil d'administration sur l'exercice 1907, Rapport des commissaires et de l'assemblée générale ordinaire du 2 mai 1907*. Paris, Hh. Skipper et East, ANMT 65 AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité

Au début d'année 1908, lors de sa visite des usines de Haiphong et de Hanoi, G. Hermenier a constaté partout une bonne exploitation, les différents services fonctionnaient avec régularité, le matériel bien entretenu et *« partout l'ordre règne »*. Il convenait donc d'en attribuer le mérite au personnel consciencieux, et à la hauteur de sa tâche. Aucune question litigieuse n'était à signaler. Avec une expérience de 10 années de direction d'usines, G. Hermenier et A. Planté furent nommés administrateurs délégués de la société au Tonkin. En décembre 1908, A. Planté a visité les usines de Haiphong et de Hanoi pour contrôler le fonctionnement de ces deux usines. Tout comme G. Hermenier, A. Planté a donné une bonne appréciation sur l'efficacité de ces usines. Les recettes de l'exercice 1908 avaient diminué de 35.733 francs par rapport à 1907, mais le bénéfice réalisé était en augmentation de 38.437,05 francs sur celui de l'exercice précédent, la différence provenant d'une diminution des dépenses d'entretien.[634]

Tableau 15**.** *Répartition des bénéfices de la Société Indochinoise d'Électricité 1903-1908* (en francs)

Répartition des bénéfices	**1903**	**1904**	**1905**	**1906**	**1907**	**1908**
5% de réserve légale	12.144,60	16.861,15	7.120,65	17.585,95	19.383,75,	25.184,25
5% intérêts du capital	140.000,00	140.000,00	140.000,00	140.000,00	140.000,00	140.000,00
Réserve statutaire de prévoyance et d'amortissement des actions	88.000,00	87.000,00	91.900,00	100.000,00	105.000,00	110.000,00
10% au Conseil d'Administration	874,70	9.336,20	9.339,30	9.413,25	9.379,15	12.450,05
Dividende supplémentaire	7.840,00	84.000,00	84.000,00	84.000,00	84.000,00	112.000,00
A reporter au prochain exercice	62,62	25,63	53,51	719,36	412,15	50.26
Total	**248.891,92**	**337.223,28**	**342.413,46**	**351.718,56**	**387.675,05**	**503.684,56**

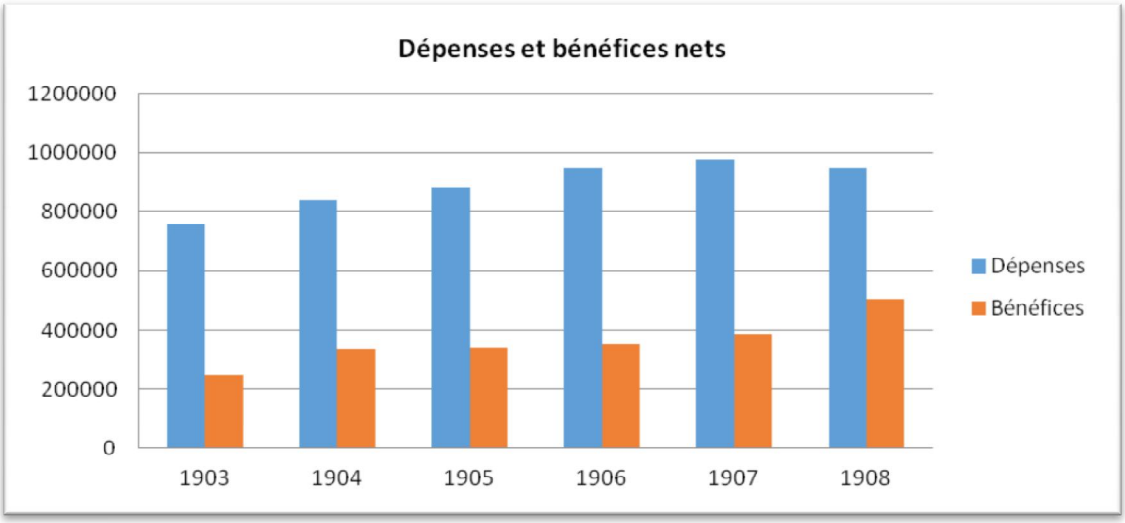
[Source : À partir des chiffres rélevés dans ANMT 65 AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité.]

L'investissement de la *Société Indochinoise d'Électricité* à Hanoi et Haiphong avait fait l'objet d'une petite augmentation, (principalement pour l'extension de réseau électrique). Les recettes ont obtenu un accroissement notable, entre les exercices 1907 et 1903, de 220.899 francs, soit 28,5% de progression. Le bénéfice avait doublé, allant de 248.982 francs en 1903, à 503.685 francs en 1908.[635] Cela signifiait que la société avait su exercer efficacement ses activités commerciales, en développant les infrastructures de *G. Hermenier, A. Planté et Cie,* en bénéficiant à la fois de l'expérience de ses administrateurs et des privilèges d'une situation de monopole. Ce développement de l'industrie contribuait aussi bien à l'essor de la colonie qu'à celui des industriels français.

[634] Société Indochinoise d'Électricité (1909). *Rapport du conseil d'administration sur l'exercice 1908, Rapport des commissaires et de l'assemblée générale ordinaire du 2 mai 1907*. Paris, Hh. Skipper et East, ANMT 65 AQ G558.
[635] Citation des chiffres dans ANTM 65 AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité

Comme on peut le constater sur ces tableaux, le bénéfice en 1903 montre une progression impressionnante de 32.9%, avec le pourcentage le plus élevé de bénéfices en 1908, de 53.5% sur les recettes, où le chiffre d'affaires de l'usine de Haiphong prenait une part décisive. Depuis la constitution de la compagnie, l'emploi de la force motrice pour les ateliers et diverses industries n'a cessé de se généraliser, ce qui permettait d'améliorer sensiblement le rendement. Les données dans le dossier d'archives à Roubaix nous ont informé que l'usine à vapeur de Haiphong installée au centre de la ville avait une puissance de 750 kilowatt-heure, soit 1.000 chevaux et fournissait du courant continu à 250 volts sur 3 fils. La société s'est toujours cantonnée dans les limites de son exploitation première et n'a jamais cherché à étendre son champ d'activité comme ses statuts lui en laissaient la latitude.[636] Néanmoins, pour l'usine à vapeur de Haiphong, la puissance de la *Société Indochinoise d'Électricité* à ce moment-là ne fournit que les besoins d'éclairage des rues et d'une petite partie des habitants de la ville. Elle n'a pas encore attribué l'énergie électrique auprès des industries existantes, notamment les ateliers de construction mécanique et de réparations navales et de la cimenterie au bord du canal de Hạ Lý. En outre, les progrès de la société à Hanoi et Haiphong lui permettaient d'envisager une extension de puissance pour fournir un supplément d'énergie électrique à l'avenir, ainsi qu'une extension de son réseau d'électricité dans les autres villes du Tonkin.

Graphique 6. *La corrélation entre les dépenses et les bénéfices (société électrique)* (en francs)



[Source : À partir des chiffres relevés dans ANMT 65 AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité]

Par ces résultats, le conseil d'administration avait donc souligné l'importance des amortissements pour la société d'électricité parce que les conditions d'activité en Indochine étaient très différentes de celles en France. Les installations nouvelles ont donc été financées

[636] Le rapport sur l'équipement dans ANTM 65 AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité

au moyen de prélèvements de prévoyance sur les bénéfices.[637] Est-ce que les affaires de cette société pouvaient continuer avec de bons résultats, malgré les privilèges ou le monopole que le gouvernement du Protectorat de l'Indochine leur accordait ? Avec le cas de la *Société Indochinoise d'Électricité,* l'industrialisation aux colonies, en général, était réalisée toujours sur la base des intérêts que les investisseurs, les capitalistes et les industriels français comptaient en obtenir. Évidemment, ces derniers devaient faire preuve de prévoyance et d'imagination pour utiliser avec une grande efficacité les capitaux investis dans les usines, sinon ils risquaient de s'endetter dangereusement. La question de l'industrialisation consistait donc essentiellement à développer la production, rechercher de nouveaux marchés et de nouvelles ressources, utiliser les matières premières et la main-d'œuvre à faible prix, pour obtenir les meilleurs profits.

* *

*

Au point de vue de l'implantation sur le terrain, jusqu'en 1908, les industries installèrent leurs ateliers et leurs usines au bord des cours d'eau. Ainsi, les ateliers de constructions mécaniques et de réparations navales ainsi que l'usine électrique et l'usine d'eau potable se trouvaient entièrement à l'intérieur dans le cadre de la rivière Tam Bạc, du canal Bonnal et du fleuve Cửa Cấm, que le Résident Bonnal avait fait fermer par un canal de ceinture depuis 1885 et où se trouvaient les quartiers commerciaux. La filature était installée non loin du port commercial et la cimenterie se situait sur la rive gauche du canal de Hạ Lý que les bateaux pouvaient aborder vers le fleuve Cửa Cấm. On pouvait y voir également le petit atelier des *Brasseries et Glaceries de l'Indochine Victor Larue,* fondé en 1900.

Ensuite, après 1908, l'activité industrielle nécessitant de vastes terrains, les deux grandes usines se situaient dans la zone suburbaine : la cimenterie à l'ouest et l'usine de coton à l'est. Ces installations ont commencé à former les deux importants quartiers industriels de la ville de Haiphong.

---

[637] *La Revue Financière,* 23 mai 1907, *art.cit.*, p. 308. « *Les amortissements paraîtront sans doute un peu faibles. Cela tire moins en conséquence en Europe, où l'on est plus sûr du rendement industriel, la clientèle étant à l'ordinaire plus stable, mais, en Extrême-Orient, chez des Annamites, des Chinois et ce qui grouille là-bas d'aventuriers aujourd'hui bien en fonds, demain ruinés, compter sur les recettes pour amortir, c'est compter sur le vent. Elles viendront les recettes, assurément, mais pas au moment où elles seront peut-être plus nécessaires, alors, comment diminuer la dette? Le public, en général, s'occupe très peu du chapitre amortissements, dont il ne saisit pas le jeu; mais les professionnels ne s'y trompent jamais. Leur premier coup d'oeil sur un bilan, quel que soit le dividende, ils n'augurent rien de bon s'il parait avoir été enflé aux dépens des réserves.* »

Chapitre 5 : L'étape commencée de l'agrandissement et du regroupement des sociétés industrielles (1909-1918) : l'apparition de nouveaux facteurs

Le développement des usines à Haiphong s'est accentué pendant les années 1908-1918, dix dernières années de la première mise en valeur des colonies françaises, par l'agrandissement et par le regroupement des industries de coton, ciment, électricité et constructions navales. En outre, pendant que les Français installaient leurs nouvelles usines de chimie et d'agroalimentaire, les Chinois ont obtebu l'accord pour établir leurs ateliers de constructions mécaniques et pour leurs rizeries près de la rivière Tam Bạc.

A. L'AGRANDISSEMENT ET LE REGROUPEMENT DES INDUSTRIES DE COTON, CIMENT, ÉLECTRICITÉ ET CONSTRUCTIONS NAVALES

1. La cimenterie à cette nouvelle période : le symbole de l'industrie de Haiphong

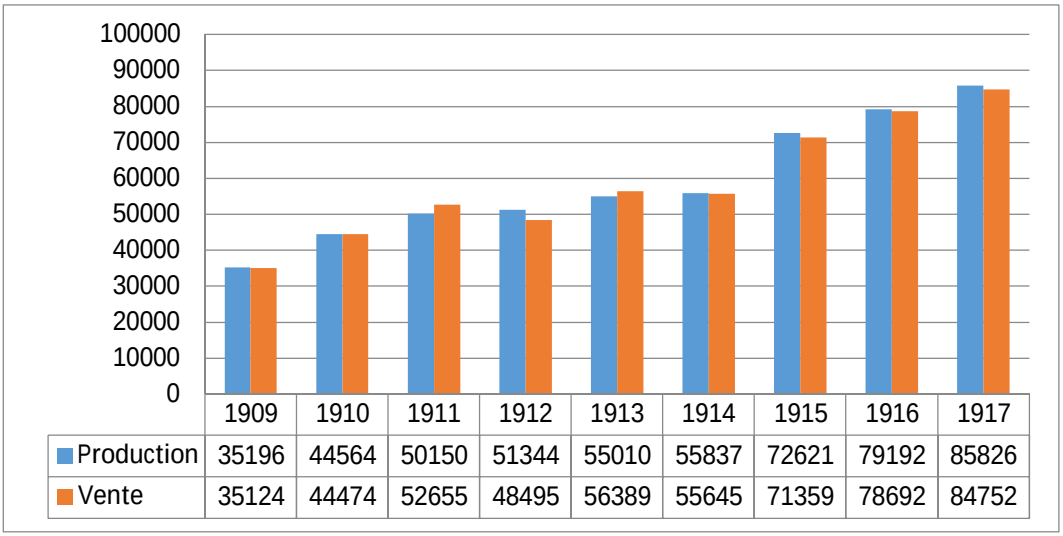
Pendant les années 1906-1907, l'augmentation de la consommation des ciments en Indochine et dans le marché asiatique a permis à la cimenterie de Haiphong de renforcer sa capacité de fabrication. Bien que cette croissance ait été entravée par la crise économique d'Extrême-Orient en 1908, on prévoyait une relance du marché sur la base des besoins de la clientèle dans quelques pays asiatiques pour ce produit malgré la concurrence de produit en Chine ou au Japon.[638] En effet, les résultats de 1909 promettaient d'être très satisfaisants et la situation financière était remarquable. Pendant les années suivantes, de 1909 à 1918, la production de ciment augmentait fortement au-delà de normes prévues. Si la production de l'exercice 1909 était équivalente à celle de 1906 et la production de 1910 comparable à peu près à celle de l'exercice 1907, la fabrication de ciment en 1911 atteignit 50.000 tonnes, d'après le rapport du conseil d'administration de la société des ciments de Haiphong. La production pendant les années suivantes battit le record des années précédentes. La cimenterie a enregistré des chiffres remarquables depuis 1915 avec 72.621 tonnes de produits hydrauliques, en 1916 plus de 79.000 tonnes et, en particulier, près de 86.000 tonnes en 1917. Cependant, depuis l'exercice 1918, le chiffre de la production n'était plus indiqué dans les rapports du conseil d'administration, seul figurait le montant des bénéfices.[639]

[638] Voir les cimeteries au Japon, en Chine (Hongkong, Canton) et les besoins du ciment en Malaise, aux Philippines dans H. B. « La fabrication et le commerce du ciment en Extrême-Orient ». *BEIC*, N^0 85, juillet-août 1910, p. 556-557.

[639] Citation des chiffres dans ANMT 65AQ K111 Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine

Afin d'assurer une bonne croissance, la société des ciments portland artificiels continuait à agrandir son usine à Haiphong ainsi qu'à consacrer des sommes importantes pour s'équiper des outillages nécessaires. Par exemple, en 1909, la construction des infrastructures dans les 4 sites a coûté 1.116.096,70 francs[640] pour maitenir la fabrication de l'usine avec 2.000 ouvriers vietnamiens et 25 employées européens.[641]

Graphique 7. *La production et la vente de la cimenterie de 1909 à 1917* (tonnes)



	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
Production	35196	44564	50150	51344	55010	55837	72621	79192	85826
Vente	35124	44474	52655	48495	56389	55645	71359	78692	84752

[Source : À partir des chiffres rélevés dans ANMT 65AQ K111 La Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine]

En 1910, E. Candlot fut nommé président du conseil d'administration pour six ans. Sous sa direction, les dépenses en immobilisations nouvelles continuèrent à augmenter en 1910 de 135.874,85 francs, la majeure partie de cette somme concernant les travaux d'agrandissement, et une somme de 14.256 francs consacrée à un séchoir à douvelles. Le rapport du conseil d'administration a expliqué que « *les bois du Tonkin étant très spongieux et renfermant une proportion d'eau considérable, il était difficile d'obtenir des barils bien conditionnés. La cimenterie ne pouvait pas songer à importer des bois qui auraient coûté beaucoup plus cher que ceux du pays, aussi avait-elle été amenée à construire un séchoir à douvelles, améliorant*

[640] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1910). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire du 26 mai 1909, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs.* Paris, H. Durand, ANMT 65AQ K111. « *En tenant compte des terrains du lais de mer et de ceux de raccordement avec la voie ferrée, l'usine s'étendait sur une superficie de 17 ha. Les diverses construction industrielles qu'elle comportait (bâtiments pour moteurs et ateliers divers, laboratoire, magasins et bureaux), couvraient une surface de 14.000 m^2. On y trouvait, en outre, neuf maisons d'habitation pour les principaux employés européens, la plupart de ces constructions étant, pour la plupart, en ciment armé ; À l'intérieur de la ville, sur un terrain de 1.800 m^2, la société avait installé les maisons du directeur et du sous-directeur, cette dernière entièrement en ciment armé ; À Đồ Sơn, station balnéaire située à 22 km de Haiphong, la société possédait une propriété de 2.000 m^2, sorte de sanatorium maritime, avec deux maisons, l'une pour le directeur et le sous-directeur, l'autre pour les employés, où, pendant la saison chaude, le personnel prenait, à tour de rôle, quelques jours de repos et de réconfort ; Enfin, se trouvaient les deux concessions de l'île des Deux Sông et de la Montagne de l'Éléphant (núi Voi), la première fournissant le calcaire nécessaire à la fabrication.* »

[641] H. B. « La fabrication et le commerce du ciment en Extrême-Orient ». *BEIC*, N^0 85/ 1910, *art.cit.*, p. 555.

ainsi considérablement sa fabrication de barils ». [642] Un an plus tard, la cimenterie de Haiphong faisait l'installation de trois nouveaux fours, les diverses augmentations sur immobilisations figurant à l'actif pour un chiffre de 135.874,85 francs se décomposaient ainsi : Constructions – une somme de 61.185,40 francs pour l'achat d'un terrain en ville, terminer un magasin, et principalement pour édifier les fours 8 à 10 « *avec leur monte-charges et hangars, un séchoir à douvelles et une maison d'employé* » ; Matériel – l'augmentation de 74.443,70 francs s'appliquait à l'acquisition d'une chaudière, d'un matériel de mouture, « *d'un embarilleur, de wagons à douvelles et de machines marines* ».[643]

L'agrandissement de l'usine en 1911 justifiait des dépenses nouvelles portées aux comptes « Constructions et Matériel ». En « Constructions », la somme de 290.948,20 francs représente l'installation de hangar, four, monte-charge, magasins et bâtiments divers. Le compte « Matériel » s'est accru de 88.617,80 francs par l'achat de machines diverses, chaudière, condenseur et l'établissement de nouveaux groupes de mouture.[644] Cette année-là, la production a été de 50.150 tonnes, soit une augmentation de 5.586 tonnes par rapport à 1910, non compris une quantité de 1.595 tonnes de chaux grasse dont le directeur a commencé la production à titre d'essai (voir graphique 7 au-dessus). Suivant les résultats de la vente de ce produit, la société pouvait décider s'il y avait lieu de poursuivre cette fabrication ou d'y renoncer.

En 1912, cette société a été dirigée par le conseil d'administration de 10 membres, dont H. Noack-Dollfus était le président honoraire. Au comité de direction trois membres : E. Candlot, président ; R. Ferrant et J. Guihaumat. Les autres membres étaient J. Cahen, E. Engel. E. Marchegay. L. Marchegay et Ch. Thomann, ingénieur des arts et manufactures qui fut nommé secrétaire général. E. Candlot est arrivé en Indochine pour étudier la vente sur place. Son avis ayant été entièrement favorable à cette augmentation de production qui, dans l'état de ses installations, n'exigerait pas un très gros effort, le conseil d'administration a immédiatement commandé le matériel nécessaire et fait préparer les constructions destinées à le recevoir. Cependant ce conseil a pensé qu'il était nécessaire qu'un de ses membres se rende à l'usine « *afin d'examiner sur place tout ce qui touche à notre organisation, au personnel et à nos affaires aussi bien dans la colonie même que dans les pays où nous exportons* ».[645]

---

[642] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1911). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire du 26 mai 1911, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs.* Paris, H. Durand, ANMT 65AQ K111.

[643] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1911). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire du 26 mai 1911, op.cit.*

[644] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1912). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire du 31 mai 1912, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs.* Paris, H. Durand, ANMT 65AQ K111

[645] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1913). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire du 18 mai 1913, Rapport du conseil d'Administration et des Commissaires censeurs*. Paris, H. Durand. ANMT 65AQ K111

Dans son rapport, E. Candlot « *a pu constater que l'usine était en parfait état et qu'elle pouvait être considérée comme une des plus belles installations dans ce genre d'industrie ; il s'est rendu compte enfin que, grâce à la situation particulièrement favorable qu'elle possédait, elle pouvait trouver en Extrême-Orient des débouchés considérables.* »[646]

Cependant, le compte « Constructions » s'augmentait de dépenses importantes, quoique inférieures à celles de l'année précédente s'élevant à la somme de 197.249,80 francs dont l'intention de renforcer la force motrice par l'addition d'un turbo-alternateur de 750 kilowatts. Les principales concernaient la construction d'un atelier de réparation, de deux fours avec leur hangar, de trois maisons, d'un réservoir d'eau, d'une cheminée à tirage mécanique, d'un atelier pour les scies circulaires, l'installation d'une nouvelle turbine, de silos, de malaxeurs et de presses et enfin d'un appontement sur la coupure de Hạ Lý. Le compte « Matériel » s'est accru également avec une valeur de 62.956,45 francs pour l'acquisition d'une chaudière, de scies circulaires, d'un volant en fonte, de machines destinées à l'atelier de réparations.[647]

En 1913, au compte « Constructions », la société a agrandi l'usine avec des dépenses de 156.744,57 francs. Les principales s'appliquaient au bâtiment du turbo-alternateur, au réservoir de condensation, aux silos à calcaire, au four numéro 4 et au moulin Lohnert. Le compte « Matériel industriel » s'est accru de 311.213,93 francs par l'acquisition et la mise en place des machines nécessaires « *pour porter la puissance de production de l'usine à 80.000 tonnes, telles que turbo-alternateur, réservoir de condensation, Molitor du cru, machine Pinette, moteurs, monte-charges, pompes, wagonnets, etc* ». Le compte « Matériel de laboratoire » avait une augmentation insignifiante de 641,10 francs et le compte « Mobilier » à Haiphong était augmenté de 1.689,27 francs par l'acquisition de meubles, literie, ventilateurs, appareils de chauffage.[648] Par conséquence, la fabrication de la chaux grasse et les résultats de la vente de ce produit n'étaient pas assez intéressants. En effet, depuis plusieurs exercices sa production avait progressé chaque année d'une façon modérée mais continue. Grâce aux installations nouvelles poursuivies d'après le plan méthodique que le conseil d'administration a exposé précédemment, la puissance de production a augmenté d'environ 20.000 tonnes, et a été ainsi en mesure de répondre aux besoins de la vente dès qu'ils se sont manifestés (voir graphique 7).

Les travaux entrepris à cet effet en 1913 et qui avaient coûté 469.000 francs, se sont continués en 1914 par l'installation et le montage du matériel neuf acheté l'année précédente. L'usine

---

[646] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1913). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire du 18 mai 1913…, op.cit.*

[647] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1913). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire du 18 mai 1913, Rapport du conseil d'Administration et des Commissaires censeurs*. Paris, H. Durand. ANMT 65AQ K111

[648] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1914). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire du 28 mai 1914, Rapport du conseil d'Administration et des Commissaires censeurs*. Paris, H. Durand. ANMT 65AQ K111

disposait d'un outillage très moderne, sans cesse perfectionné, le matériel de broyage et de mouture était complètement rénové, de sorte que les prix de revient étaient aussi réduits que possible. Quant à la production, elle se développait d'une manière continue : de 35.000 tonnes en 1909, elle est passée à 85.000 tonnes, pour chacun des deux derniers exercices, obtenant des résultats très satisfaisants (voir graphique 7 ci-dessus).

Sur la base des chiffres dans tableau 16 ci-après, nous avons observé que parallèlement à l'augmentation de la production, les ventes des produits hydrauliques étaient équivalentes de 94,5% à 99,8% de la production annuelle, exception en 1911 et en 1913, le tonnage vendu était plus haut que le rendement. Les ventes de produits hydrauliques ont été à peu près stationnaires en Annam et au Tonkin, tandis qu'elles ont augmenté d'une façon sérieuse en Cochinchine et au Cambodge.[649]

À l'exportation, les ventes ont fléchi sur certains marchés, la compagnie, en présence de prix consentis par la concurrence, ayant, en certains cas, préféré s'abstenir que de vendre avec une marge trop faible, d'autant plus que les risques de perte se trouvait accrus depuis la guerre par les fréquentes et brusques variations de taux de fret et de change. Sur d'autres marchés, des relations intéressantes ont été entamées. En 1909, le tonnage livré en Indochine était légèrement supérieur à celui de 1908. La société des ciments a compté pour l'exploitation, avec des droits d'entrée souvent élevés d'une part, et, d'autre part, avec la tendance manifeste qu'ont certains pays, la Chine, le Siam et les Philippines par exemple, à donner la préférence à leurs produits nationaux, même dans des conditions de prix moins avantageuses que les siens.[650] D'après J. Goubier, entrepreneur des Dock de la *Chambre de commerce de Haiphong*, la société des ciments portland à Haiphong a sorti 14.500 tonnes de calcaire pour l'usine de *Green Insland* (Hongkong) en 1909,[651] 14.700 tonnes en 1912 et après 95.850 tonnes en 1913,[652] avec 525 piculs (soit près de 318 tonnes) à Swatow [Sán Đầu] (province Canton) en 1912.[653] Cela était dû à la supériorité de ses produits satisfaisant pleinement aux cahiers des charges les plus exigeants, mais également à l'insuffisance de production des pays voisins par rapport à leur consommation. « *Certaines contrées comme les Indes néerlandaises, où la société n'a pas encore pris pied, ne paraissent, d'ailleurs, pas*

[649] Voir les chiffres de la consummation au Tonkin, de l'expédition sur l'Annam et sur la Cochinchine dans rapport de M. J. Goubier. « Le développement de la production du ciment au Tonkin ». *BEIC*, N^0 95, mars-avril 1912, p. 227.
[650] Phạm Đình Tân (1959). *Chủ nghĩa đế quốc Pháp và tình hình công nghiệp ở Việt Nam…, op.cit.,* p. 171 ; J. Goubier. « La production locale du ciment au Tonkin ». *BEIC*, N^0 108, mai-juin 1914, pp. 376-377.
[651] « La fabrication du ciment au Tonkin ». *BEIC*, N^0 91, juillet-août 1911, pp. 706-708 ; H. B. « Importation de ciment à Swatow en 1911, 1912 et pendant le premier trimestre de 1913 ». *BEIC*, N^0 103, juillet-août 1913, pp. 777-778.
[652] J. Goubier. « La production locale du ciment au Tonkin ». *BEIC*, N^0 108/1914, *art.cit.*, p. 377 et « L'exportation du Calcaire à Ciment au Tonkin de 1909 à 1914 ». *BEIC*, N^0 113, mai-juin 1915, p. 429.
[653] H. Féer. « La fabrication et le commerce du ciment en Extrême-Orient ». *BEIC*, N^0 85/1910, *art.ci.*, pp. 555-557.

inaccessibles à ses produits lorsque les marchés de Cochinchine et du Cambodge pouvaient encore donner lieu à de nouveaux débouchés. »[654]

Tableau 16. *Les ventes de la cimenterie de Haiphong pendant les années 1907-1917* (tonnes)[655]

Année	Consommation locale (Tonkin)	Exportation à l'Annam et à la Cochinchine	Exportation à l'étranger	Total
1907	8.564	8.825	23.971	41.360
1908	7.052	8.907	13.192	29.151
1909	7.000	10.000	18.124	35.124
1910	6.122	7.893	30.459	44.474
1911	8.200	6.774	37.681	52.655
1912	10.279	7.114	31.102	48.495
1913	6.533	8.096	41.760	56.389
1914	6.200	12.627	36.818	55.645
1915	8.880	21.649	40.830	71.359
1916	11.556	14.676	52.460	78.692
1917	14.707	19.419	50.626	84.752

[Source : Phạm Đình Tân (1959). *Chủ nghĩa đế quốc Pháp và tình hình công nghiệp ở Việt Nam…, op.cit.*, p. 171 ; *L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 janvier 1919, p. 17.]

D'autre part, pendant les années suivantes, la société des ciments faisait toujours des efforts pour développer ses ventes au dehors, bien que les prix y soient souvent peu favorables, mais obtenait, du moins, l'occasion de réduire ainsi son prix de revient général. En outre, le rapport de son conseil d'administration a constaté que si les ventes en 1906 en Indochine représentaient 65% de ses ventes totales, cette proportion en 1910 était tombée à 48%. Dès l'année 1910, la proportion de ventes en Indochine était toujours à moins de 36%, sauf 43% en 1915,[656] malgré les solutions de ce conseil d'administration. Son rapport en l'assemblée générale extraordinaire en 1911 indique : « *Pour contrebalancer, en partie tout au moins, ces causes de diminution de bénéfice, nous avons décidé, comme vous le savez, d'augmenter la production, ce qui aura comme conséquence immédiate une réduction du prix de revient. Mais si nous augmentons la production, il est indispensable de lui trouver en même temps de débouchés plus étendus. Nous vous avons dit l'année dernière que nous comptions développer nos affaires en Cochinchine et Cambodge. C'est ce que nous faisons. Il ne faut toutefois pas se dissimuler que le développement de nos ventes dans ces deux pays ne puisse pas dépasser*

[654] Voir la production du ciment dans « Chronique financière ». *EEIC*, 5 janvier 1919, p. 17.
[655] Il existe d'autres chiffres dans le livre de Tạ Thị Thúy et alii (2007). *Lịch sử Việt Nam*, tập VIII…, *op.cit.*, p. 28 ; « La fabrication du ciment au Tonkin ». *BEIC*, N^0 91, juillet-août 1911, pp. 706-708 ; J. Goubier. « Le développement de la production du ciment au Tonkin ». *BEIC*, N^0 95/1912, *art.cit.*, p. 227 ; J. Goubier. « La production du ciment au Tonkin ». *BEIC*, N^0 96, ai-juin 1912, p. 443 ; J. Goubier. « La production locale du ciment au Tonkin ». *BEIC*, N^0 108/ 1914, *art.cit.*, p. 376 et *BEIC*, N^0 113, mai-juin 1915, p. 429.
[656] Voir J. Goubier. « Exportation du calcaire à ciment du Tonkin en 1915 ». *BEIC*, N^0 118, mars-avril 1916, p. 280.

des limites assez étroites. Aussi portons-nous en même temps tous nos efforts sur l'exportation et travaillons-nous sans relâche à étendre notre rayon d'action. »[657]

Néanmoins, l'exportation des produits hydrauliques vers les divers marchés permettait la diminution des effets de la hausse du prix de revient. Dans le programme de développement du marché d'exportation de la société, elle a effectué ses ventes en or afin d'amoindrir les conséquences dues au changement de valeur de la piastre. Elle a impulsé sans cesse l'exportation à l'étranger à travers une transaction commerciale en or lorsque la consommation de ses produits en Indochine n'était pas stabilisée. « *On peut se demander comment la hausse de la piastre, qui a contribué si sensiblement à augmenter le prix de revient, n'a pas eu la même influence sur le prix de vente. Il en eût été autrement si une partie notable des ventes se fût faite en piastres, comme cela arrivait autrefois lorsque nos ventes en Chine étaient plus élevées. Aujourd'hui la grande majorité des ventes son fait en or, soit en Indochine, soit à l'exportation (Siam et Philippines), et la variation du cours de la piastre reste à peu près sans influence sur le prix moyen.* »[658]

Il semblait que la guerre mondiale de 1914 n'ait pas eu beaucoup d'influence sur les ventes des produits de la cimenterie de Haiphong. La société n'a pas subi de façon sensible la répercussion des événements survenus en Europe dans la seconde moitié de cette année. Il y eut bien d'abord un ralentissement des expéditions à l'exportation à cause du manque de vapeurs et des difficultés d'assurance contre les risques de guerre. La consommation au Tonkin et l'exportation à étranger ont diminué par rapport à l'exercice précédent, mais les ciments utilisés à l'Annam et en Cochinchine étaient en augmentation. En effet, le fléchissement dans les ventes à l'exploitation avait diverses causes : « le krach financier » au Siam, le ralentissement général des travaux publics et la concurrence acharnée de ciments chinois et japonais.[659]

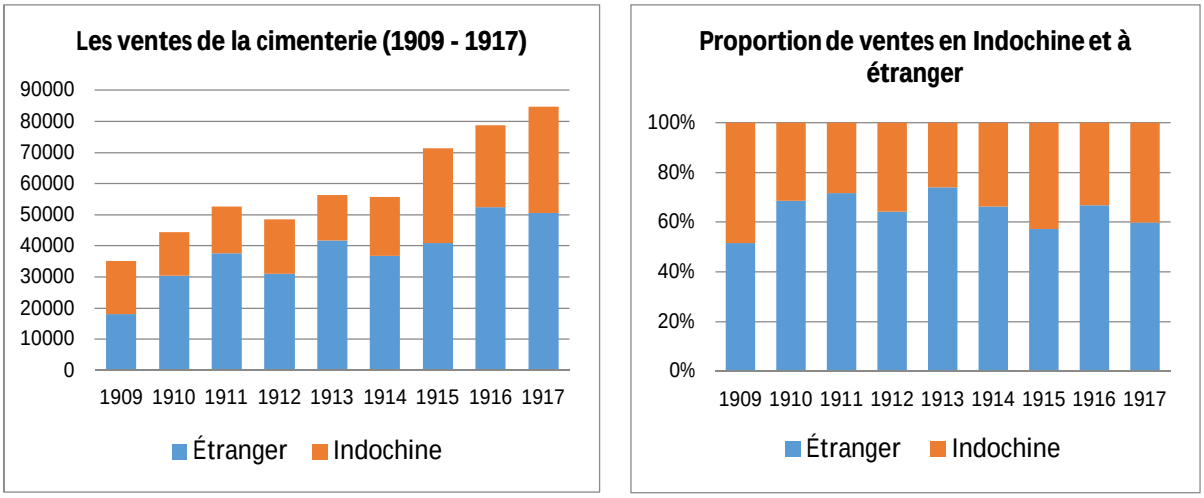
Depuis 1915, les ventes des produits hydrauliques ont augmenté assez fortement correspondant à la puissance de production. En 1916, la consommation de produits hydrauliques en Indochine est restée à peu près stationnaire malgré l'augmentation des ventes totales, et c'est à l'exportation qu'il a fallu recourir pour l'accroissement du tonnage (voir graphiques 8 et 9 au-dessous). La direction, à Haiphong, avait donc réussi à trouver le fret nécessaire pour ces ventes au dehors, tout en restant prudente, car, « *en raison des mesures prises par les gouvernements alliés pour faire rentrer en Europe un certain nombre de*

[657] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1911). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire…, op.cit.*
[658] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1912). *Rapport du conseil d'Administration et des Commissaires censeurs…, op.cit.*
[659] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1914). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire…, op.cit.*

navires d'Extrême-Orient, il était devenu de plus en plus difficile d'assurer le service d'exportation ».[660]

Le rapport de la société a parlé de l'autre difficulté qui était celle des approvisionnements de certains produits et de pièces de rechange pour le matériel. Pendant la première année de guerre, dit le rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires en juin 1916, l'usine des ciments a encore pu acheter un certain nombre de produits en France. Le jour où c'était devenu à peu près impossible, elle s'est adressée en Angleterre, tandis que son directeur de Haiphong faisait de son côté des achats directs en Amérique. Cependant, les derniers mois, les prohibitions de sortie d'Angleterre sont devenues absolues, et l'usine devait renoncer à cette source d'approvisionnements, qui était précieuse au double point de vue de la qualité et du prix des produits. Dans ses derniers courriers entre le directeur de l'usine de Haiphong et le conseil d'administration, le directeur de annonce que l'Amérique commençait à interdire l'exportation d'un certain nombre d'articles, et que, si cette mesure se généralisait, il en serait réduit pour ses achats au marché d'Extrême-Orient, c'est-à-dire Hongkong, Shanghai et le Japon, où l'on trouvait difficilement, et en qualité souvent insuffisante, les articles nécessaires.[661] Ch. Chenet, l'attaché commercial de l'Indochine, a aussi confirmé que le marché du Shanghai avait besoins d'une grosse quantité de ciment de provenance de l'Indochine et c'était le marché favorable pour la chaux hydraulique.[662]

Graphique 8 & 9. *Les ventes en Indochine et à l'étranger de la cimenterie* (tonnes)



Graphique réalisé d'après le tableau 16 ci-dessus.

[660] *La Petite Cote de la Bourse*, 13 août 1919.
[661] « Le rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires en juin 1916 ». ANMT 65AQ K111 Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine ; « L'industrie du ciment au Japon » et « Une usine à ciment aux Etats Fédérés Malais ». *BEIC*, N^{0} 121, septembre-octobre 1916, pp. 669-671.
[662] Ch. Chenet. « Nomenclature des produits de provenance de l'Indochine susceptibles de trouver un bon placement sur le marché de Shanghai ». *BEIC*, N^{0} 1111, janvier 1915, pp. 141-142.

La société avait des correspondants à étranger, par exemple en Chine avec *Racine et Cie* à Shanghai ; *Alvès & Cie* à Hongkong ; *Smith, Belle and Co* aux Philippines ; au Siam et à Singapour par *Monod et Cie* et *Internat Crédit en HandelsVereeniging* à Java. Elle faisait vendre des produits à travers ses représentants commerciaux : *Descours et Cabaud* à Saigon ; *Racine et Cie* à Shanghai et à Tientsin ; *Alves et Cie* à Hongkong ; *Smith, Belland Cie* aux Philippines ; *Monod et Cie* au Siam ; *Internat Crédit en Hadelsverlenignig « Rotterdam »* à Java et *Dupire Brothers* à Singapour.[663]

La cimenterie de Haiphong est appelée à se développer parallèlement au développement de l'activité de la colonie. La progression des bénéfices était rapide, notamment dans les années 1917-1918. Ses usines situées à Haiphong, dans un centre important, au terminus des chemins de fer du Tonkin et du Yunnan, ont été outillées pour obtenir économiquement une capacité de production annuelle de 70.000 à 80.000 tonnes pouvant s'élever à des chiffres supérieurs. « *N'oublions pas que le calcaire fourni par l'île des Deux Sông de 3.000 ha appartenant à la société et à proximité de l'usine était d'excellente qualité. Ce gisement était considéré comme pratiquement inépuisable.* »[664] En ce qui concerne les exercices 1917 et 1918, mais surtout 1918, il était évident que la hausse de l'étalon monétaire indochinois a contribué, dans une bien plus large mesure que l'augmentation de production ou celle des prix de vente, aux résultats exceptionnels mis en lumière dans le rapport du conseil d'administration.[665] Alors que le taux moyen de la piastre se trouvait être de 2,50 francs il y a cinq ans, il a été de 3,61 francs en 1917, et de 4,28 francs en 1918. Du fait de cette hausse, « *les biens fonciers de l'entreprise, traduits en francs, obtenaient une plus-value considérable, mais il allait de soi que l'intérêt de la société était d'exporter le moins possible et d'écouler sa production en Indochine, afin de n'être réglée qu'en piastres.* »[666]

L'accroissement général de la production et des ventes se soldait par des bons bénéfices avec la prudence dans la gestion financière du conseil d'administration. À l'exception des deux exercices 1912 et 1914, où les bénéfices de l'usine étaient en diminution par rapport à l'année précédente, la plupart des exercices voyait un accroissement continu des chiffres d'affaires. Depuis 1909, les observations montraient que l'entreprise était bien conduite industriellement

---

[663] *Annuaire des entreprises coloniales (commerce, industrie, agriculture). Anciennement « Répertoire des Entreprises Coloniales » 1920-1921.* [Entreprises ayant leur siège en Europe, Entreprises locales : Négociants-commissionnaires importateurs-exportateurs. Courtiers : principaux fournisseurs des colonies]. Publié sous le Patronage de l'Union Coloniale Française, pp. XXXVI et 215 ; *Annuaire des entreprises coloniales (commerce-industrie-agriculture) 1926.* [Entreprises ayant leur siège en Europe, Entreprises locales : Négociants-commissionnaires importateurs-exportateurs. Courtiers : principaux fournisseurs des colonies], pp. 418 ; *Annuaire économique de l'Indochine. Première partie : Tonkin & Nord-Annam, 1925*. Gouvernement Général de l'Indochine-Direction des affaires économiques. Hanoï, IDEO, 1926, pp. 344/1 – 344/5, 8344/1.
[664] *La Petite Cote de la Bourse*, 13 août 1919, *art.cit.*
[665] ANMT 65AQ K111 Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine.
[666] *La Petite Cote de la Bourse*, 13 août 1919, *art.cit.*

et financièrement. Au reportage dans *La Revue Financière*, on a pensé que les cours de cette année n'offraient pas de marge sensible de plus-value parce que le dernier cours donnait un taux de capitalisation brut de 5,23%, ce qui n'était pas trop pour une affaire industrielle dont les résultats étaient forcément variables. En outre, l'action n'était donc plus suffisamment avantageuse lorsqu'elle donnait 5,35% brut sur la base de répartition.[667]

Tableau 17. *Les comptes de profits et pertes de la cimenterie 1909-1918* (en francs)

Année	Bénéfices bruts	Amortissements et réserves	Bénéfices nets	Dividendes actions	Dividendes parts
1909	334.279	114.297	220.000	45	6,95
1910	496.544	243.211	253.333	50	9,25
1911	498.166	202.500	286.666	55	11,57
1912	372.290	119.957	253.333	50	9,25
1913	588.000	335.000	267.000	50	9,25
1914	556.000	301.000	267.000	50	9,25
1915	697.120	410.453	301.754	55	11,57
1916	873.062	519.729	371.933	65	16,20
1917	1.712.618	1.214.352	443.000	75	20,83
1918	2.139.447	1.378.947	729.268	120	41,66

[Source : *L'Actualité Financière*, 3 octobre 1919 et *La Petite Côte de la Bourse*, 13 août 1919]

En revanche, ces résultats en effet indiquaient que la société avait sensiblement augmenté son chiffre d'affaires pendant cette période et qu'elle reprenait sa marche ascendante. La somme totale revenant aux actions correspondait à un intérêt de 9% du capital. Il faut indiquer, au début de l'année 1908, l'intérêt présenté par l'action de l'entreprise. Les résultats de 1909 lui permettent en effet d'élever le dividende à 45 francs puisqu'elle avait dû être réduit en 1908 à 40 francs, contre 50 francs précédemment, lorsqu'elle avait eu à souffrir des effets de la crise américaine.[668]

L'abaissement du bénéfice moyen par tonne en 1912, d'une part, du fait que la proportion des ventes d'exportation par rapport à celles d'Indochine a fortement augmenté (les ventes à l'export sont moins rémunératrices qu'en Indochine car elles se trouvent grevées de frais considérables) et, d'autre part, du fait que les ventes extérieures se font à ce moment-là dans des conditions moins favorables que par le passé, en raison de la concurrence des produits locaux. En outre, le supplément de production indique que le nouveau matériel, évoqué par le conseil d'administration a entretenu, depuis 1911, a commencé à fonctionner. L'augmentation de production aurait même dû être plus élevée si l'exécution des installations nouvelles ne s'était pas trouvée gênée par une saison plus mauvaise que d'habitude qui a apporté un

[667] *La Revue Financière*, 16 juin 1910.
[668] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1910). *Compte rendu de l'assemblée générale ordinaire du 26 mai 1910, Rapport du conseil d'administration et des commissaires censeurs*. Paris, Imprimerie H. Durand, ANMT 65AQ K111.

sérieux retard aux travaux en cours. De plus dans les derniers mois de l'année, son matériel, en particulier les fours et les chaudières, a exigé des réparations importantes et nombreuses : ce qui a réduit la production et pesé sur le prix de revient.[669] Toutefois, le bénéfice de l'exercice 1912 tel qu'il ressort des écritures est de 372.290,50 francs contre 489.166,70 francs en 1911, c'est-à-dire moins élevé que le précédent (voir le tableau 17 ci-dessus).

Par ailleurs, d'après le rapport du conseil d'administration en 1913, les causes de cette diminution sont les suivantes : *premièrement*, l'augmentation du prix de revient à l'usine et aussi l'accroissement des frais de livraison lorsque les produits, comme c'est fréquent, se vendent rendus à destination. Le fonctionnement défectueux de l'usine par suite d'avaries au matériel pendant le premier semestre, puis la hausse très sensible du cours de la piastre qui est venue augmenter beaucoup le coût en francs de la main-d'œuvre et des fournitures que achetées en piastres, sont les deux principales raisons de l'augmentation du prix de revient à l'usine. Le coût excessif du fret, qui s'est maintenue toute l'année, explique l'accroissement des frais de livraison ; *deuxièmement*, la diminution du chiffre des ventes qui s'est abaissé pour des raisons d'ordre technique, de 52.655 tonnes en 1911 à 48.495 tonnes en 1912, soit une diminution de 4.160 tonnes ; une grande partie de ces 4.160 tonnes ont dû rester en stock et n'ont pu par conséquent donner lieu à aucun bénéfice.[670]

La diminution des bénéfices en 1914 est due à l'influence de la guerre, le marché du Siam ainsi que le ralentissement général des travaux publics et la concurrence acharnée de ciments chinois et japonais dont nous avons déjà parlé ci-dessus.[671] Mais la puissance de production et de ventes en Indochine et à l'exportation depuis 1915 a entraîné le meilleur résultat pour l'usine des ciments. L'accroissement considérable depuis 1916, surtout les deux années 1917 et 1918 a confirmé que la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine* était devenue une grande société anonyme française à Haiphong. Les bénéfices bruts en 1917 et en 1918 avaient une valeur de 5,1 fois et 6,4 fois celui de 1909. La situation financière de l'usine était dans un état hors pair. Les dividendes de 50 ou 55 francs pendant les années précédentes, sont montés à 65 francs en 1916, 75 francs en 1917 et 120 francs en 1918, soit près de deux fois plus qu'avant la guerre.[672]

Au terme de ses statuts, la répartition des bénéfices était effectuée sous cette forme : « *après prélèvement de 5% des bénéfices nets pour la réserve légale, il était attribué un intérêt de 6%*

[669] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1913). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire du 18 mai 1913…, op.cit.*
[670] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1913). *Compte rendu de l'Assemblée Générale ordinaire du 18 mai 1913…, op.cit.*
[671] Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1915). *Rapport du conseil d'Administration et des Commissaires censeurs*. Paris, Imprimerie H. Durand, ANMT 65AQ K111.
[672] Voir les *Rapport du conseil d'Administration et des Commissaires censeurs* pendant les années 1917-1920. Paris, Imprimerie H. Durand, ANMT 65AQ K111 Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine.

des capitaux versés et non remboursés ; sur le reliquat : 15% au conseil d'administration qui en fera la répartition entre ses membres comme il le jugera convenable ; 60% aux actions ; 25% aux parts de fondateur. L'assemblée générale pourra décider que le dividende qui excédera l'intérêt ci-dessus prévu au profit des actionnaires s'imputera sur le capital social et l'amortira à due concurrence. En outre, sur les 60% revenant aux actionnaires, il pourra être fait tel prélèvement que décidera l'assemblée générale en vue de la dotation d'un fonds spécial de prévoyance, lequel fonds restera la propriété des seuls actionnaires. Pour représenter la part de 25% dans les bénéfices attribués aux fondateurs et aux premiers actionnaires, il a été créé 3.600 parts de fondateurs. Depuis le 31 décembre 1914, la société avait le droit, après délibération des actionnaires et sur le rapport du conseil d'administration, d'acheter les parts de fondateurs. Le prix d'achat sera déterminé par le dividende moyen des 5 exercices précédant l'époque de l'achat, capitalisé à 5%, sans égard aux réserves et aux amortissements que la société a effectués. »[673]

Tous les services financiers faisaient des transactions au travers du *Crédit Industriel et Commercial* à la ville de Haiphong. Les bons résultats de la société dès sa naissance jusqu'en 1918 ne sont pas surprenants, car elle a occupé une place exceptionnelle en jouissant presque d'un monopole. Mais, en sera-t-il toujours ainsi ? En fait, les industriels de ciment ont confirmé la position de l'entreprise à la colonie puisque ses produits étaient utilisés pour effectuer presque tous les grands travaux en Indochine, y compris les travaux militaires et les travaux civils.

2. Le renforcement de la Société Indochinoise d'Électricité

En ce temps-là, la ville de Haiphong était souvent éclairée à la lumière électrique qui était fournie par la *Société Indochinoise d'Électricité*. Cette société avait une usine boulevard Chavassieux, sur les bords du canal de ceinture, et le bureau à 34 rue Francis Garnier. L'usine proprement dite comprenait : 2 machines à vapeur Compound de 75 chevaux chacune et une machine à vapeur Corliss de 150 chevaux. En outre, la vapeur était fournie par « *2 générateurs (Meunier et Cie, de Lille) de 100 et 120 m^2 de surface de chauffage et de 2 chaudières tubulaires, type locomotive, marchant à tirage forcé. Le combustible employé était le bois, vu son bas prix à Haiphong, et, étant donné le manque d'eau, les machines étaient obligées de marcher à échappement libre. Chacune des trois machines a été reliée par courroie et transmission intermédiaire, un groupe de 2 dynamos de 300 ampères pour les machines Compound et de 400 ampères pour la machine Corliss, dont le dernier groupe était du système Gramme ; les deux autre, du système Edison.* »[674] Pour tous ces équipements,

[673] ANMT 65AQ K111 Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine.
[674] *Annuaire général de l'Indochine française,* 1901, p. II-914, *op.cit.*

l'usine put fournir un courant suffisant pour alimenter 2.500 lampes de 16 bougies.[675] Un tableau de distribution installé à l'usine était combiné de façon à pouvoir régler, de l'usine même, la tension dans chaque quartier de la ville et à connaître le débit électrique dans chacun séparément. Le système de distribution adopté était celui à trois fils, la canalisation était aérienne et passait maintenant dans toutes les rues de Haiphong. Les prix de vente du courant étaient calculés sur une base de 8 centimes l'hectowatt-heure. Pour les abonnés, des forfaits étaient généralement établis, mais quand le débit devait être fort et irrégulier, des compteurs étaient installés. Les compteurs employés étaient les produits du système Brillié. La lumière électrique au Tonkin était meilleur marché que dans n'importe quelle ville de France et d'Europe où elle était produite par la vapeur, qu'à Paris notamment, où l'hectowatts-heure était compté à raison de 12 et 14 centimes au lieu de 8 centimes ici.[676]

La *Société Indochinoise d'Électricité* a prévu des amortissements pour renforcer la puissance ainsi que pour l'extension du réseau électrique à la ville de Haiphong, notamment une somme de 4.838,55 francs en 1909. Pendant les années suivantes, il est de 607,92 francs en 1910, 713,70 francs en 1912. Le fonds de roulement comprenait en outre 385.000 francs d'approvisionnement pour l'exploitation d'une usine élévatoire des eaux qui a été proposée à la société par la ville de Haiphong. En 1916, la compagnie utilisait la somme de 773,69 francs pour l'extension du réseau dans la ville et surtout la somme de 4.606,20 francs pour les travaux neuf d'eaux dans cette ville.[677]

La société d'électrcité envoyait chaque année un membre du conseil d'administration qui faisait l'inspection de l'usine. En 1911, l'administrateur délégué, G. Hermenier est allé au Tonkin afin d'y poursuivre la réalisation de la prorogation des contrats de ses concessions de Hanoi et de Haiphong depuis si longtemps en suspens. Sous la négociation de G. Hermenier, les prorogations sont enfin devenues définitives, ce qui portait l'expiration de la concession de Haiphong à fin 1913. Pour la ville de Haiphong, le contrat a été annulé et remplacé par un autre contrat de concession ordinaire. La nouvelle convention entra en vigueur dès le 1er juillet 1912. La compagnie était en fort bonne posture pour exécuter les travaux d'extension qui allaient résulter du prolongement des concessions. Grâce à la prudence de sa gestion, elle possédait une très bonne situation financière. En vue d'effectuer des travaux nouveaux, la société a conservé les amortissements pour réaliser les nouveaux bâtiments à Haiphong

[675] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1901, *op.cit.*, p. II-914 : « *Les courants employés étaient des courants continus à basse tension ; ce courant part de l'usine avec une tension de 128 à 130 volts environ, pour arriver aux lampes publiques ou d'abonnés à 110 ou 112 volts.* »

[676] Voir les informations détaillées concernant le prix de vente du courant au Tonkin et en Europe dans l'article d'Henri Cucherousset (1934). « La question de l'électricité au Tonkin ». *EEIC*, 22 juillet 1934, pp. 1-3 et 29 juillet 1934, pp. 1-4.

[677] Voir les rapport de la société dans dossier ANMT 65AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité

(9.699,32 francs), pour acquérir du matériel dans l'usine de Haiphong (13.293,50 francs) et sur un nouveau contrat de Haiphong (68.000 francs).[678]

Carte 7. *Plan de la ville de Haiphong en 1910*



[Source : Bibliothèque nationale de France, GED-6733]

Le juin 1913, la société a nommé Lucien Mellier comme administrateur pour 5 ans. En raison de la prorogation des contrats avec les villes de Hanoi jusqu'en 1937 et de Haiphong jusqu'en 1933, l'assemblée générale ordinaire a décidé de proroger la durée de la société jusqu'au 31 décembre 1950. Vers la fin de l'année, G. Hermenier, administrateur délégué, est allé au Tonkin en tournée d'inspection, il a trouvé les usines en parfait état de fonctionnement et d'entretien ; il s'est occupé en outre de régler diverses questions en suspens. Son objectif était de voir l'opportunité de la construction et éventuellement de l'exploitation d'une usine élévatoire d'eau à Haiphong, en projet dans cette ville. L'exploitation d'une usine élévatoire des eaux a été en effet proposée à la société par la ville de Haiphong. Si un arrangement intervenait, cette nouvelle branche d'affaires pourrait sans doute être mise sur pied sans un appel à des ressources nouvelles. Il s'agissait de remédier à la pollution de la *Société des Charbonnages du Đông Triều* en 1912 à la source d'eau de la rivière « Hương Bi (Uông Bí) » en province de Quảng Yên où l'usine d'eau potable de Haiphong exploitait les tuyaux d'une

[678] Voir les rapport de la société dans dossier ANMT 65AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité

pompe.[679] La *Société des Charbonnages du Đông Triều* a fait l'installation d'une voie ferrée reliant ses mines à la rivière Đá Bạc.

Le solde des travaux exécutés à Hanoi et à Haiphong, en conformité des contrats passés en 1912 pour la prorogation des concessions d'électricité de ces deux villes, a été amorti au moyen de la « *réserve spéciale en provision de l'augmentation des usines* », à laquelle avait été maintenue dans ce but en 1913 une somme de 155.000 francs. On a supposé que « *la consommation se développerait d'une façon continue et que les habitants vietnamiens à Haiphong et à Hanoi prendraient de plus en plus l'habitude d'employer l'éclairage électrique.* »[680] Ce bon signal montre que le service de la société électrique a introduit la modernisation dans la vie en général des villes du Tonkin, tout d'abord afin de répondre aux besoins et habitudes des Européens aux colonies. L'extension du réseau d'électricité et la fourniture du service des eaux à Haiphong a amené la société d'électricité un bon résultat en 1913. Son rapport de chiffre d'affaires de l'exercice 1913 informait que cette progression était due en grande partie à la clientèle vietnamienne qui s'habitue de plus en plus à l'emploi de l'éclairage électrique.

En 1914, Octave Homberg était devenu le président de la société. Il a fait la négociation avec la Municipalité de Haiphong afin de créer un marché de gré à gré pour la fourniture et l'installation du matériel nécessaire à l'amélioration du service des eaux de cette ville. D'après cela, la Municipalité a assuré la fourniture du courant aux pompes élévatoires pour toute la durée du contrat qui les liait à la ville. Quant à elle, toutes les activités de la compagnie électrique dans les deux services d'électricité et des eaux respectèrent les deux principes : « *de prévoir statutairement l'amortissement aussi rapide que possible du capital ; d'engager en temps voulu les négociations nécessaires en vue d'obtenir une prorogation de concession devant, forcément, en cas d'obtention, entraîner des modifications fondamentales importantes dans l'exploitation : réduction de tarifs, travaux neufs, etc.* »[681] La canalisation de distribution fut donc étendue et le réseau de la ville fut divisé en quatre secteurs (indépendants mais bouclés en marche normale) : Est, Chinois, Centre et Hạ Lý.[682]

D'après les rapports du conseil d'administration pendant les années 1914-1916, l'affaire dont la compagnie d'électricité a entretenu l'année dernière concernant la fourniture et l'installation du matériel nécessaire à l'amélioration du service des eaux de la ville de Haiphong a été traitée définitivement, et les travaux exécutés en conséquence ont fait l'objet

[679] ANV1 RST 80048 Captage des eaux de Hương Bi [Uông Bí] et des mesures pour protéger contre les dangers de pollution en 1912.
[680] *La Petite Cote de la Bourse*, 27 juin 1914.
[681] Le rapport dans ANMT 65AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité
[682] « L'usine auxiliaire de Hạ Lý ». *Le Courrier d'Haiphong*, 2 juin 1921.

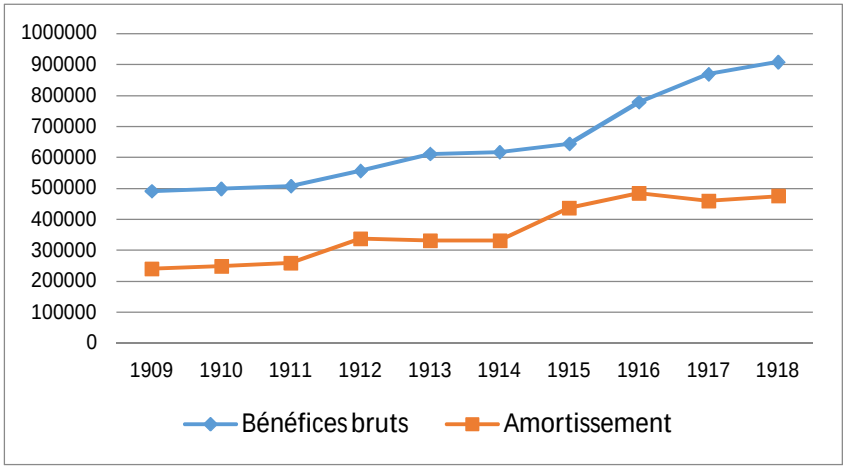
d'une réception provisoire qui a été prononcée le 30 janvier de cette année. En outre, l'exploitation même du service des eaux leur a été concédée par la ville à dater du 1er juillet 1914 jusqu'au 31 décembre 1937 ; le conseil d'administration l'a assurée dès l'origine de la dite concession et par conséquent pendant la deuxième moitié de l'exercice dont il a rendu compte aux actionnaires. Enfin le contrat de concession de l'éclairage électrique de Haiphong a été prorogé de quatre années pour expirer le 31 décembre 1937, en même temps que celui relatif au service des eaux. Mais en fait, l'exploitation du service des eaux de Haiphong avait été encore concédée à la société au mois de juillet 1914. Cette exploitation n'a été assurée dans les nouvelles conditions qu'en 1915 et les nouveaux travaux entrepris pour l'amélioration de ce service ont fait l'objet d'une réception définitive le 30 janvier 1916. [683]

Tableau 18. *Des bénéfices bruts et des dividendes (société électrique : 1909-1918)* (en francs)

Exercices	Bénéfices bruts	Amortissement	Dividende
1909	491.027	240.070	45
1910	498.941	248.197	45
1911	507.267	259.908	45
1912	556.495	337.274	50
1913	611.643	331.000	50
1914	616.902	331.000	50
1915	644.154	437.000	50
1916	778.444	485.000	50
1917	868.922	460.000	50
1918	907.816	475.000	50

[Source : À partir des chiffres rélevés dans ANMT 65AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité]

Graphique 10. *Corrélation entre bénéfices et amortissement (1909-1908)* (en francs)



Graphique réalisé d'après le tableau 18 ci-dessus.

[683] Les rapports du conseil d'administration de la société dans ANMT 65AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité

Depuis 1915, l'usine de Haiphong fonctionnait sous la direction de nouveau conseil qui comportait de F. Château (directeur), Vallet (agent commercial), Perrin (contremaître, électricien), Masse (chef mécanicien), Dubois (service des compteurs) et Stamin (chef monteur).[684] La compagnie a maintenu la vente de l'énergie avec le prix de l'hectowatt-heure de 0,08 franc (or) pour le courant industriel et 0,16 franc (or) pour l'éclairage. Prévus au contrat, ce tarif était déduit de 10% chaque fois que la consommation atteindrait un certain chiffre.[685] Est-ce que la guerre européenne pourrait avoir des répercussions sur les affaires de la société en Indochine ? Le conseil d'administration, au milieu de l'année 1915, estimait que la vente de l'énergie électrique ne paraissait pas en avoir été trop directement affectée ni sur le nombre de la clientèle, ni sur ses installations nouvelles. Cependant, pour le nouveau contrat des concessions d'eau et d'électricité de Haiphong, la société envisageait des réductions sur les tarifs de vente de l'énergie électrique à la ville et aux particuliers.[686]

Néanmoins, les usines de productions d'énergie que la *Société Indochinoise d'Électricité* exploitait au Tonkin ne lui permettaient pas de satisfaire aux besoins des industries existantes, et à plus forte raison de celles qui étaient en voie de création. Si la société voulait conserver la situation qu'elle avait acquise après de longues années d'efforts, il était nécessaire qu'elle se soit outillée d'une façon plus moderne pour la production de l'énergie en vue d'un développement vraiment remarquable dans les années suivantes. En conséquence, le monopole d'exploitation du service d'électricité et des eaux a permis que la situation financière de la société demeure très satisfaisante. La société d'électricité avait de plus en plus tendance à développer son service aux autres villes du Tonkin ainsi qu'aux entreprises françaises, surtout les usines à Haiphong.

3. Le rattachement des sociétés de coton au Tonkin : Haiphong et Nam Định

Il faut rappeler que les résultats de l'exercice 1908 de la *Société Cotonnière de l'Indochine* à Haiphong, n'ont pas aussi été aussi satisfaisants, bien que la vente des produits ait de beaucoup dépassé, en qualité, celle de 1907. En effet, ses affaires avaient beaucoup souffert de la baisse défavorable du coton en 1908. L'autre raison était l'écart, à l'avantage des

---

[684] *Annuaire des entreprises coloniales (commerce, industrie, agriculture). Anciennement « Répertoire des Entreprises Coloniales » 1920-1921.* [Entreprises ayant leur siège en Europe, Entreprises locales : Négociants-commissionnaires importateurs-exportateurs. Courtiers : principaux fournisseurs des colonies]. Publié sous le Patronage de l'Union Coloniale Française, pp. XXXVI et 215 ; *Annuaire des entreprises coloniales (commerce-industrie-agriculture) 1926.* [Entreprises ayant leur siège en Europe, Entreprises locales : Négociants-commissionnaires importateurs-exportateurs. Courtiers : principaux fournisseurs des colonies], pp. 418 ; *Annuaire économique de l'Indochine. Première partie : Tonkin & Nord-Annam, 1925*. Gouvernement Général de l'Indochine-Direction des affaires économiques. Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient éditeur, 1926, pp. 344/1 – 344/5, 8344/1.

[685] ANMT 65AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité

[686] Citation du rapport du conseil d'administration de la société en 1915 dans ANMT 65AQ G558 Société Indochinoise d'Électricité

marchés étrangers, du cours de la piastre entre Hongkong et le Tonkin, qui s'est élevée jusqu'à 15%. Cette marge a permis aux consommateurs du Tonkin d'importer des filés étrangers en dépit de la protection douanière.[687] En 1909, la *Société Cotonnière de l'Indochine* a atteint un bénéfice net de 389.791,25 francs dont le solde disponible ressort à 399.068,80 francs.[688] En effet, la société a profité des prix d'achat, relativement avantageux, de l'approvisionnement de coton brut en 1908, bien que, d'après ses statuts, elle devait coter ses approvisionnements au prix d'achat, selon des cours du jour en 1909. Grâce à ces cotons achetés dans d'assez bonnes conditions, la société a pu enregistrer ce bon résultat dans l'exercice de 1908.[689]

Le rapport du conseil d'administration en 1910 a souligné les inconvénients de la *Société Cotonnière de l'Indochine* de l'exercice 1909. D'après lui, les principales différences, qui ressortaient de la comparaison des deux bilans 1908 et 1909, se résument : « *à l'actif, par une augmentation de ressources disponibles ou facilement réalisables, qui était de 275.993,40 francs (632.481,75 francs contre 356.498,35 francs) et constituée pour 93.812,55 francs par la plus-value des comptes « Caisses et Banques » ; au passif, par contre, les exigibilités se réduisaient de 388.188,50 francs, passant de 801.927,80 francs à 413.739,30 francs, d'où une augmentation de plus de 600.000 francs dans le fonds de roulement ; le stock de marchandises diminue, il était vrai, de 1.165.668,35 francs à 882.439,65 francs.* »[690]

Surmontant les difficultés des années 1904-1908, la situation de la *Société Cotonnière de l'Indochine* ressortant du bilan 1909 était assez satisfaisante. Mais en fait, certains inventaires et évaluations des stocks avaient été réduits. Quand les difficultés de vente de ses produits au Tonkin n'avaient pas encore été résolues, les actionnaires ont commencé à vendre leurs titres en France pour celles de la *Société Cotonnière du Tonkin*, de Nam Định. Il était obligatoire que la dernière assemblée générale extraordinaire approuve l'apport de l'actif à la *Société Cotonnière du Tonkin*, moyennant l'attribution de 666 actions libérées de 1.250 francs. Il a donc été décidé « *qu'avec cette situation difficile actuelle, la Société Cotonnière de l'Indochine serait dissoute.* »[691]

En effet, en Indochine, la *Société Cotonnière de l'Indochine*, installée à Haiphong, et la *Société Cotonnière du Tonkin*, installée à Nam Định, se sont fait une concurrence malheureuse pour la vente des filés et se disputent les cotons produits, lesquels, avec les cotons achetés aux Indes et aux États-Unis, servent à produire les filés. « *Cette rivalité*

[687] *Le Pour et le Contre*, 1er août 1909, p. 515.
[688] *Le Journal des finances*, 30 avril 1910
[689] Voir les raports sur la situation de la Société Cotonnière de l'Indochine dans : *Cote de la banque et de la bourse*, 11 juin 1910 ; *Le Pour et le Contre*, 4 septembre 1910.
[690] ANMT 65AQ H299 Société Cotonnière de l'Indochine & Société Cotonnière du Tonkin
[691] *Le Journal des finances*, 11 mars 1911.

commerciale constituait un état de lutte pour laquelle les deux affaires éprouvaient une gêne et une souffrance économiques manifestes. Il a paru aux deux conseils d'administration qu'une fusion des deux sociétés aurait pour conséquence d'obtenir une amélioration des prix de vente, de réaliser un bénéfice sur les achats de cotons et d'arriver à une diminution de frais généraux. »[692] Par ces considérations d'ordre économique, les administrateurs des deux sociétés avaient entrepris des pourparlers susceptibles d'aboutir à une fusion. Enfin, le conseil d'administration de la *Société Cotonnière de l'Indochine* est arrivé à une entente avec la *Société Cotonnière du Tonkin*.

Rappelons d'abord la situation même des deux sociétés. L'usine cotonnière du Tonkin a été constituée en 1900, au capital de 1.600.000 francs, et a commencé à fonctionner en 1902. Sa fabrique de Nam Định contient 25.000 broches. Pendant les 7 dernières années, elle a gagné 3.107.000 francs, dont 806.000 francs ont été répartis aux actionnaires, 1.100.000 francs ont été mis aux réserves. L'amortissement a été de 600.000 francs et le surplus a été distribué à la direction, à l'administration en gratifications et commissions. En 1900, elle a porté son capital à 2.000.000 francs, à l'aide d'une émission de 320 actions de valeur nominale de 1.250 francs, mises en souscription au prix de 1.875 francs. La société avait un passif obligataire de 829.000 francs, dont une partie a été remboursée et actuellement il reste dû 580.000 francs. Son dernier bilan indique un chiffre de réserves de 1.100.000 francs. L'augmentation du capital de 1909 a eu pour but de développer la filature et une préparation nouvelle a été montée, de manière à permettre de faire des gros numéros. Un tissage de 256 métiers a été monté dans des locaux susceptibles d'en contenir 500. La force motrice a été prévue pour ce même chiffre de métiers.

Cependant, en ce qui concerne l'usine cotonnière de l'Indochine, elle a été fondée en 1898 et elle contient 24.800 broches. Il était question également de monter un tissage. En somme, et en dix ans cette société a effectué pour 923.254,48 francs d'amortissements, réuni des réserves se chiffrant à 275.923,30 francs. Sa capacité de production est ainsi considérable et supérieure à celle de toutes les usines similaires de l'Indochine. Pour l'avenir prochain les

[692] *La vie financière*, 25 février 1911. « *En ce qui concerne l'amélioration du prix de vente, il a été envisagé une considération de fait primordiale, à savoir que les deux affaires à cette époque perdaient 2 à 3 piastres par balle de filés au profit des acheteurs chinois par le simple effet de la concurrence. Si cette concurrence disparaissait, la seule limite deviendrait le prix de revient en Indochine des filés importés de Hongkong, avec des droits protecteurs très élevés. En ce qui concerne le bénéfice sur les achats de coton, il va également de soi qu'à égalité d'offre, si une demande se retire, la demande restante peut et doit avoir de meilleures conditions d'achat. C'était l'évidence et le rapport du conseil d'administration n'insistait pas. En ce qui concerne la diminution des frais généraux, il est pareillement manifeste que l'administration, la direction et l'exploitation d'une seule société au lieu de deux affaires rivales peut permettre une économie considérable, d'autant plus élevée que les deux ont leur siège à Paris et leur centre d'opérations en Asie, ce qui entraîne un chiffre de dépenses appropriées aux frais généraux plus grand que s'il s'agissait des sociétés à opérations métropolitaines.* »

meilleures prévisions sont permises : tout d'abord la matière première est en hausse, certains filés sont demandés à des prix qui laissent une large marge bénéficiaire ; en outre, et c'est là un point du plus haut intérêt, la mise en service du chemin de fer du Yunnan jusqu'à Yunnan-Sen ouvre un débouché des plus larges pour les filés qui jusqu'ici ne pouvaient parvenir dans la région que par des moyens de transports rudimentaires longs et coûteux. Il convient aussi de remarquer que chacun des deux exercices pour lesquels il ne fut pas distribué de dividendes, 1901 et 1902, furent immédiatement suivis d'exercice particulièrement favorables, les bénéfices de 1905 s'élevèrent à 540.000 francs ceux de 1909 ont été de 400.000 francs environ. Cette considération a son importance : on en peut déduire qu'en définitive la marche de la société a toujours été régulière, ce qui permet de classer son action cotée 330 parmi les valeurs confirmées.

Si, par hypothèse, les industriels soyeux supposaient que chacune des deux sociétés se mette en liquidation, l'actif de l'usine cotonnière de l'Indochine comprendrait les immobilisations et une somme d'environ 400.000 francs, différence entre ce qui est réalisable et le total du passif débiteur exigible. Cependant, l'actif de la Société Cotonnière du Tonkin comprendrait les immobilisations et une somme d'environ 1.100.000 francs, différence entre ce qui est réalisable et le total du passif débiteur exigible. Cette indication démontre que l'usine cotonnière du Tonkin a une situation meilleure que l'usine cotonnière de l'Indochine, de telle sorte que l'éventualité de fusion étant envisagée, c'est la Société Cotonnière du Tonkin qui semble devoir être la société absorbante et la Société Cotonnière de l'Indochine qui doit être absorbée.

[Source : *La vie financière*, 25 février 1911]

Les deux administrateurs ont fait la comparaison la valeur des sociétés. Si la broche de l'usine cotonnière du Tonkin avait une valeur unitaire de 56 francs, la valeur de la broche de l'usine de coton de l'Indochine était de 52 francs. C'est le prix qui a été admis dans leurs négociations, et l'usine de Nam Định semble plus avantageuse que l'usine de Haiphong. Cette base de calcul et de valeur ainsi admise, le conseil de la *Société Cotonnière de l'Indochine* a réalisé l'actif des deux affaires : « *Le nombre de broches de l'usine cotonnière de l'Indochine, calculé au prix unitaire de 52 francs, donne un produit de 1.250.000 francs auxquels il y a lieu d'ajouter 400.000 francs qui représente la différence entre ce qui est réalisable et le total du passif exigible. Le capital social de cette société étant représenté par 5.000 actions, chaque action aurait ainsi une valeur de 330 francs, au lieu de 400 francs ; Le nombre de broches de la Société Cotonnière du Tonkin, calculé au prix unitaire de 56 francs, donne un produit de 1.300.000 francs, auxquels il y a lieu d'ajouter 1.100.000 francs. Son*

capital social étant représenté par 1.280 actions d'une valeur nominale de 1.250 francs, chacune de ses actions aurait ainsi une valeur de 1.950 francs environ. »[693]

Sur la base de tous ces calculs, l'usine de Nam Định a demandé le rachat des immobilisations de l'usine de Haiphong, moyennant un prix global de 1.300.000 francs, ce qui correspond environ à un prix de 53 francs par broche. Ce prix serait payable en actions provenant d'une augmentation de capital de la *Société Cotonnière du Tonkin*. Par l'effet de l'opération ainsi exposée, la valeur de chacune des actions de la *Société Cotonnière de l'Indochine* serait arbitrée à environ 350 francs, au lieu de 330 francs en comparaison du prix de l'estimation précédente du conseil d'administration. « *Au surplus, nous allons vous donner connaissance des accords intervenus entre nous et le conseil d'administration de la Société Cotonnière du Tonkin, lesquels résument nos apports et la rémunération y afférente et pourront même faire l'objet du vote d'une résolution préalable.* »[694]

Par conséquent, en 1911, la *Société Cotonnière du Tonkin*, à Nam Định, reprend la *Société Cotonnière de l'Indochine*, de Haiphong par le contrat d'achat en date du 13 janvier. Aux termes duquel la *Société Cotonnière de du Tonkin* avait des usines au Tonkin, l'une à Nam Định, l'autre à Haiphong, qui fonctionnaient sous la direction des deux administrateurs délégués. Elle possédait tous les immobiliers à Haiphong, comprenant « *des bâtiments à usage d'une filature de coton, contenant 24.800 broches et le terrain d'une contenance de 354.884 m^2, ainsi que du matériel immeuble par destination servant à l'exploitation de ladite filature ; de l'établissement industriel et commercial à usage de filature de coton, exploité par la société apporteuse dans ledit immeuble, comprenant la clientèle, les marques de fabriques et de commerce, le petit outillage et les objets mobiliers, les pièces de rechange et divers approvisionnements, ainsi que le droit de représentation en Indochine et au Yunnan de l'Anglo-Frech Textil Compagny Limited.* »[695] Toutes demandes sont approuvées dans la réunion de l'assemblée extraordinaire 14 novembre.[696]

En fait, la fusion des deux sociétés cotonnières permettait de supprimer la concurrence entre elles, ainsi que de renforcer la capacité de la production en Indochine. Le le rapport de *Roumagnac et Cie* en mars de cette année a souligné les avantages de ces affaires :

---

[693] Voir les rapports des deux administrateur en 1911 dans ANMT 65AQ H299 Société Cotonnière de l'Indochine & Société Cotonnière du Tonkin

[694] *La vie financière*, 25 février 1911.

[695] *Les Annales coloniales*, 6 février 1912. « *Les actionnaires de la Société Cotonnière de l'Indochine réunis le 24 février 1911 en assemblée extraordinaire, avaient à statuer sur une proposition d'absorption par voie de fusion de la société avec une société similaire : la Société Cotonnière du Tonkin. Les actionnaires de cette société ont voté la dissolution, comme conséquence de l'apport de ses immobilisations à la Société Cotonnière du Tonkin, sauf au liquidateur à réaliser le surplus de l'actif, régler le passif et répartir ensuite l'actif net entre les ayants-droit.* »

[696] *Le Capitaliste*, 23 novembre 1911.

« *amélioration des prix de vente de 2 ou 3 piastres par balle de filés, les acheteurs chinois se trouvent en face d'un seul fournisseur et étant obligés de subir ses conditions, sans toutefois que celles-ci permettent l'importation des filés indiens par Hongkong, écartés déjà par des droits protecteurs assez élevés ; bénéfices sur les achats de coton ; diminution des frais généraux par la suppression d'un rouage administratif sur deux.* »[697]

Dès son rattachement, l'usine de coton de Haiphong fonctionna sous l'influence de l'usine de Nam Định. Jusqu'en 1915, l'usine de Haiphong était remise entre les mains du nouveau conseil qui comportait A. Dupré, administrateur-délégué ; Baudeuf, fondé de pouvoirs ; Hoerler, ingénieur ; Pothier, comptable et Sedat, aide-complable.[698] Dans le réseau cotonnier français au Tonkin, l'industrie de coton à Haiphong était liée au centre de Nam Định, et de Hanoi. En 1918, les deux usines de coton Hanoi et Haiphong ont fusionné, car cette filature de soie de M. Bourgouin-Meiffre « *est en chômage despuis de longues années.* »[699] Ainsi, toutes les machines furent transférées de Hanoi à Haiphong et ainsi la capacité de l'usine cotonnière de Haiphong a plus que doublé en 1918, avec 37.000 tissus, employant 1.000 ouvriers environ.[700]

4. L'instabilité de l'industrie de constructions mécaniques et navales

La construction des navires représentait encore l'industrie caractéristique de Haiphong bien qu'elle ne soit plus aussi célèbre qu'auparavant. Depuis 1909, de nouveaux ateliers de construction navale se sont installés dans cette ville. On a déjà pu constater la diminution du monopole des entreprises de constructions navales avec l'apparition de plus en plus nombreuse d'ateliers de taille petite ou moyenne, Français ou Asiatiques. Dès l'année 1912, les ateliers de constructions navales ont développé le domaine de la mécanique et ont participé, comme les entrepreneurs, aux travaux publics.

Les recherches de G. Dauphinot, pubilés dans *Bulletin économique de l'Indochine* en 1908, ont cité les équipements des ateliers de *L. Denis et Cie*, de l'usine de M. A. R. Marty et de M. Porchet à Haiphong avant l'année 1907.[701] L'ingénieur L. Denis dirigeait les ateliers de *Porchet et Cie* depuis leur origine en 1897. Les informations sur « *Acquisition d'un baliseur de haute mer en replacement du baliseur Maria Lopez* » dans *Bulletin économique de l'Indochine* en 1915 ont aussi présenté les détails sur les activités de L. Denis en tant

[697] Selon le rapport de Roumagnac et Cie, 4 mars 1911, ANMT 65AQ H299 Société Cotonnière de l'Indochine & Société Cotonnière du Tonkin
[698] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 80
[699] « L'industrie au Tonkin en 1912 ». *BEIC*, N^0 100/1913, *art.cit.*, p. 120.
[700] Citation selon de Tạ Thị Thúy et alii (2007). *Lịch sử Việt Nam, tập VIII (1919-1930), op.cit.*, p. 151.
[701] G. Dauphinot. « Étude sur le développement économique de l'Indochine de 1902 à 1906, comparé avec celui de la période quinquennale 1897-1901 ». *BEIC*, janvier-février 1908, p. 118.

qu'ingénieurs constructeurs à Haiphong.[702] Le cas de L. Denis à Haiphong a ajouté encore un témoignage sur l'extension du réseau de la *maison Denis-Frères* en Extrême-Orient que Delphine Boissarie a présenté dans sa thèse.[703]

Nous voudrions évoquer quelques exemples de développement de la construction mécanique auquel participaient des entrepreneurs français par exemple : L. Quenelle, constructeur et mécanicien, d'abord entrepreneur de travaux et en particulier de la prise d'eau. Pendant les années 1898-1900, l'entreprise a fait les travaux des irrigations dans les provinces de Hanoi, Bắc Ninh et Hưng Yên. En 1918, cette entreprise est devenue un des ateliers de construction mécanique dans l'avenue du Fort annamite, spécialisée dans l'outillage des mines à Haiphong, presque aussi ancienne que les ateliers maritimes de Porchet.[704]

Autre exemple, en 1912 l'atelier *Caron et Cie* sollicitait la location de la partie du terrain vague existant sur l'emplacement de l'ancien arsenal à Haiphong, (c'est-à-dire, côté nord) pour agrandir la fabrication mécanique. Caron était membre du conseil municipal de la ville de Haiphong. Sa compagnie possédait les ateliers de constructions navales et de réparations mécaniques au boulevard Bonnal, non loin de l'atelier de Robert, Guérin et Théard. Il fournissait également la chaudronnerie cuivre et fer, fonderie, moteurs à gaz pauvre et les installations d'usines.[705] La demande de Caron a été refusée par le Résident supérieur au Tonkin, ce terrain étant occupé et réservé par l'Administration locale.

Après cela, Caron, semble-t-il, a vendu tous les immobiliers de ses établissements au bout du canal Bonnal et sur le boulevard Bonnal aux *Ateliers Robert, Guérin et Théard* (fondés en 1910 sur le canal Bonnal avec un capital de 25.000 piastres et une superficie de 15.000 m^2). Dans un article parlant de cette entreprise, Henri Cucherousset écrivait que les Français se félicitaient de cette réussite « *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 piastres.* »[706] Les équipements de ces ateliers sont assez modernes pour permettre la construction et la réparation des chanlands les plus lourds, selon des mêmes descriptions d'Henri Cucherousset dans son article sur « *les grands centres du commerce et de l'industrie au Tonkin* ».[707]

---

[702] Voir « Le service maritime de l'Indochine », extrait de la situation générale des Travaux Publics de l'Indochine présentée au Conseil de Gouvernement de décembre 1914. *BEIC*, janvier 1915, p. 89.
[703] Delphine Boissarie (2015). *La maison Denis-Frères…, thèse. cit.*
[704] Henri Cucherousset (1918). « Les grands centres du commerce et de l'Industrie au Tonkin ». *EEIC*, 25 août 1918, p. 2.
[705] ANV1 RST 59154 Demande de location d'un terrain sur l'ancien emplacement de l'Arsenal à Haiphong, formulée par Caron et Compagnie à Haiphong 1912.
[706] Henri Cucherousset (1918). « Les grands centres du commerce et de l'Industrie au Tonkin ». *EEIC*, 25 août 1918, p. 2.
[707] Henri Cucherousset. « Les grands centres du commerce et de l'Industrie au Tonkin (Suite) ». *EEIC*, 22 septembre 1918, p. 8. « *Ils comprennent une fonderie, un atelier des tours et machines-outils, un atelier de*

La concurrence dans le domaine de constructions navales, constructions mécaniques a entraîné le regroupement des petits et des moyens ateliers dans une société anonyme. Ainsi, la *Société des Ateliers Maritimes de Haiphong* (SAMH) était transformée en société anonyme, au capital 400.000 francs entièrement versés, divisée en 800 actions de 500 francs chacune sur la base des ateliers fondés en 1887 des anciens établissements L. Porchet. Un des grands actionnaires[708] de la SAMH était la *Société Porchet & Briffaud*, société en nom collectif constituée par acte sous seing privé à Haiphong le 1er mai 1908, dont le siège social était situé 6, boulevard Bonnal avec ses ateliers à Haiphong. Elle avait pour objet : « *exploitation des ateliers de construction sis à Haiphong et appartenait à Porchet avec un dock flottant pouvant lever 1.900 tonnes propriété de la société Porchet ; exécution de tous travaux publics ou privés* »[709] sous la direction du conseil d'administration comportant de 9 membres. Tout le service financier de la compagnie était effectué à travers la *Banque de l'Indochine.*

La *Société Porchet & Briffaud* a apporté sa contribution à la nouvelle société anonyme avec tous les droits et charges résultants, pour la construction et l'exploitation du dock flottant dans le port de Haiphong et de l'arrêté de substitution intervenu au profit de la *Société Porchet & Briffaud* le 6 juillet 1908, ainsi que le dock flottant construit par cette société en exécution de la convention précitée avec tous ses accessoires sans exception ni réserve. En outre, Louis Porchet a apporté aussi tous les droits et charges du contrat sous seings privés intervenu entre lui et les époux d'Illier en 1913 transcrit en la conservation des hypothèques de Haiphong, ainsi que le contrat emportant vente par les époux d'Illier à Porchet des immeubles en biens immobiliers ou mobiliers. Ainsi, la SAMH était propriétaire de plusieurs biens immobiliers dans la ville portuaire du Tonkin ainsi que dans la région voisine : « *des ateliers sis à Haiphong sur un terrain d'une superficie de 82.000 m^2 ; un dock flottant sur le fleuve Cửa Cấm ; des terrains à Hạ Lý d'une superficie de 8.000 m^2 et des terrains à Đồ Sơn d'une superficie de 2.000 m^2.* »[710]

---

forges et de soudure autogène, 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. 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 machines-outils, des outils et ustensiles de campement pour l'armée, etc. Elle produit en série un type de machine à vapeur hirizontale de 25 chevaux, un type de machine à gaz de 35 chevaux, la pompem worthington, un type de tour etc., etc. Parmi les travaux exécutés, signalons l'usine des eaux de Yunnan-fou, une papeterie dans la même ville, la malterie de Hanoi, les machines de l'usine à antimoine de Haiphong, etc. En 1917, la Société a entrepris et avec un grand succès, la construction des vapeurs en bois avec un tonnage de 1.200 tonnes. »

[708] Ce sont la Société Chaumont & Daniel, la Société en nom collectif Porchet & Cie, La Société Daniel & Cie et la Société Porchet & Briffaud.

[709] D'après les Statuts de la *Société des Ateliers Maritimes de Haiphong*, ANOM GGI 66790 Les sociétés industrielles à Haiphong (1922-1930)

[710] Voir les Statuts de la *Société des Ateliers Maritimes de Haiphong*, ANOM GGI 66790 Les sociétés industrielles à Haiphong (1922-1930)

La fusion des sociétés en nom collectif pour former une grande société anonyme a renforcé la capacité de la nouvelle société. Ses ateliers sont équipés pour les travaux de chaudronnerie, de mécanique et de fonderie, la construction des bateaux, chaloupes, remorques, canots automobiles, ainsi que la construction des charpentes métalliques, de matériel de chemin de fer, *etc*.[711] En 1915, les ateliers de la SAMH au boulevard Bonnal, sont dirigés par un conseil d'administration composé de 9 membres, dont L. Porchet, ingénieur, administrateur délégué ; L. Dupuy, administrateur délégué ; A. Michon, ingénieur ; Barnich, magasinier ; Coureau, contremaître ; Pommier, contremaître ; Collin, dessinateur ; Edouard, pointeur ; Manoni, patron du dock flottant.[712] Jusqu'en 1918, sur le canal Bonnal, « *les ateliers de Porchet travaillaient surtout pour l'administration. Ils ont été les premiers à entreprendre au Tonkin les gros travaux de constructions métalliques : ponts, réservoirs, grandes charpentes, ainsi que des navires de 400 à 500 tonnes. Ils ont construit plusieurs grands ponts tournants de chemin de fer du Tonkin, les réservoirs de l'usine des eaux de Haiphong ; ils ont commencé, en 1917, la construction des grands ponts métalliques de la ligne de Vinh à Đông Hà et, en 1918, la construction pour la flotte inter-coloniale de deux cargos à vapeur de 1.500 tonnes chacun.* »[713]

Ainsi, ces ateliers de constructions navales devaient sans cesse se moderniser et s'agrandir dans cette nouvelle situation. Ces compagnies étaient devenues les grands entrepreneurs au Tonkin avec les équipements et des outillages de plus en plus modernes. C'est la preuve que la ville de Haiphong pouvait attirer les entreprises industrielles françaises qui voulaient développer leurs usines au Tonkin ainsi que le nouveau marché en Indochine et aux pays voisins. Depuis 1909, quelques sociétés chimiques françaises ont vu les nouvelles conditions d'un centre économique jouant le rôle de la porte d'entrée du Tonkin, où s'étaient déjà installées les grandes usines depuis 10 ans. Les industriels français ont développé leurs investissements dans la ville lorsque l'Indochine était sous l'influence du gouvernement du Protectorat.

B. LES NOUVELLES INDUSTRIES : CHIMIE ET AGROALIMENTAIRE

1. Les compagnies chimiques françaises à Haiphong

Après la naissance de la *Société Anonyme d'Oxygène et Acétylène d'Extrême-Orient* en 1909 à Marseille et transférée à Saigon en 1911,[714] les industriels chimistes français ont commencé à installer leurs usines à Haiphong. La *Société Anonyme des Phosphates du Tonkin* était la première entreprise chimique française fondée en 1911 à Haiphong au capital initial de

[711] *Anuaire économique de l'Indochine*, 1925, p. 323-1.
[712] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p.17
[713] Henri Cucherousset. « Les grands centres du commerce et de l'Industrie au Tonkin ». *EEIC*, 25 août 1918, p. 2.
[714] Voir les rapports sur la création et le développement de la société dans ANMT 65AQ G261 Société Anonyme d'Oxygène et Acétylène d'Extrême-Orient

100.000 piastres, sous la direction d'Eugène Dumond, administrateur délégué, avec le siège social à l'avenue Paul Doumer. Avec l'installation d'une usine de phosphate à Hạ Lý, elle avait pour objet « *l'exploitation de phosphates et de tous gîtes miniers, en vue de la production d'engrais chimiques organique pour les terres.* »[715]

Des essais d'engrais phosphatés dans la culture de riz au Tonkin s'effectuaient au début du XIXe siècle.[716] Depuis fin 1912, la *Société des Phosphates du Tonkin* a fait des recherches sur les matières premières, les caractères de terre, par exemple à la province de Kiến An et de Vĩnh Yên, pour l'emploi du phosphate de chaux dans l'agriculture tonkinoise.[717] Les présentations de cette société à la foire de Hanoi en 1922, publiées dans *L'Éveil économique de l'Indochine* en 1923, nous ont fournit les informations nécessaires sur les projets et quelques résultats obtenus par son usine à Haiphong avec le phosphate de la marque « PH. S ». Ainsi, « *la réputation de l'usine des phosphates de Haiphong est bien établie ; une clientèle sans cesse plus nombreuse, aussi bien parmi les indigènes que parmi les Européens, assure l'écoulement de tout ce que la société peut produire, et celle-ci, devant ces résultats, a entrepris des travaux considérables d'agrandissement de son usine.* »[718] Depuis 1918, la *Société des Phosphates du Tonkin* était entrée en pourparler avec le village de Đông Khê pour l'achat d'un terrain en bordure du Cửa Cấm pour y transporter ses usines.[719]

L'Huilerie et Savonnerie d'Extrême-Orient était une autre société chimique française à Haiphong. La société anonyme était fondée en 1912 comme une extension de la maison *Flambeau et Cie* existant à Haiphong depuis 1906 sur la base de la fabrique de savonnerie de Faussemagne. Elle avait contribué à la modernisation de l'établissement de la maison *Flambeau et Cie* pendant 40 ans, en augmentant le capital de 800.000 francs, divisé en 1.600 actions de 500 francs. Le siège social se trouvait 22 rue Rossini, à Paris, et son siège d'exploitation ainsi que son usine 96 rue de Paris, à Haiphong. Une huilerie-savonnerie était installée à Haiphong, avenue Clémenceau, sur un terrain de 15.550 m^2 et une scierie également à Haiphong sur un terrain loué. Cette société exerçait son commerce sous la direction de P. Massol, directeur ; C. Funck, chimiste ; R. Margullies, contremaître savonnier ; A. Mazière, magasinier.[720] Cette usine a commencé à fonctionner par le capital de

[715] ANOM GGI 66790 Les sociétés industrielles à Haiphong (1922-1930) ; *Annuaire des entreprises coloniales (commerce, industrie, agriculture). Anciennement « Répertoire des Entreprises Coloniales » 1920-1921.* [Entreprises ayant leur siège en Europe, Entreprises locales : Négociants-commissionnaires importateurs-exportateurs. Courtiers : principaux fournisseurs des colonies], *op.cit.*, p. 267.
[716] E. Lafitan. « Note sur des essais d'engrais phosphatés appliqués à la culture du riz ». *BEIC*, N^0 19, juillet 1903, pp. 491-493.
[717] Voir l'emploi des phosphates de chaux au Tonkin pendant les années 1913-1914 dans E. Lafitan. « Note sur les Phosphates de Chaux au Tonkin ». *BEIC*, N^0 110, septembre-octobre1914, pp. 807-809.
[718] Henri Cucherousset. « La Foire de Hanoi en 1922 (suite et fin) ». *EEIC*, 18 mars 1923, p. 10.
[719] Citation du rapport annuel 1919-1920 de la Municipalité de Haiphong sur la zone suburbaine, ANV1 RST 36533-10 Rapport annuel sur la situation générale de la province de Haiphong de juin 1918 à juin 1920.
[720] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 78.

1.200.000 francs avec 90 ouvriers. Elle a équipé des moteurs de 140 chevaux pour « *la fabrication de l'essence de térébenthine par le traitement des résines de pins de la province de Quảng Yên.* »[721] Par les produits de cette usine, les commerçants français envisageaient de conquérir des marchés : « *les savons de Haiphong ont déjà pu concurrencer avantageusement les produits anglais, japonais et allemands sur les marchés de Shanghai, Hongkong, Saigon et du Yunnan.* »[722]

Il faut rappeler que, depuis 1905, Faussemagne voulait agrandir sa fabrique située en bordure de la rue de Paris et du boulevard Bonnal par la construction de bâtiments nouveaux avec deux générateurs à simples bouilleurs, d'une capacité de 75 m^2 de surface de chauffe chacun, devant être timbrés à 7 kg et deux machines à vapeur de 50 chevaux chacune pour actionner tous les appareils mécaniques à savon de ménage, de toilette, savons mous et appareils divers d'usage en savonnerie. Il a prévu d'ajouter également à cette savonnerie une huilerie mécanique pour traiter toutes sortes de graines par la pression et par la diffusion en utilisant une cheminée d'une hauteur de 18 m environ avec diamètre intérieur de 1,3 m à la base.[723] Dès le 15 décembre 1905, cette usine à savon fonctionne sous la direction de Louis Flambeau. Il a effectué le projet de Faussemagne en 1906, dont l'installation de caustificateurs pour traiter les soudes caustiques. L'huilerie et savonnerie est équipée ainsi : « *un autoclave à traiter les silicates de soudes Bains-Marie pour la cuisson de savons ; deux machines à vapeur de 50 chevaux chaque ; divers petits appareils mécaniques à savonnerie ; des autoclaves, presses et divers appareils mécanique pour le traitement des graines oléagineuses et huiles par la pression et la diffusion au tétrachlorure de carbone, qui est un produit chimique ininflammable et nullement dangereux, sous aucun rapport.* »[724]

Sur la base des équipements de l'usine avant 1908[725] jusqu'aux années 1918, son capital social a atteint de 1.100.000 francs, divisé en 11.000 actions de 100 francs dont 6.000 actions à souscrire en espèces et libérées du quart à la souscription et 5.000 actions d'apports entièrement libérées. La société avait pour objet : « *la fabrication de tous produits des corps*

[721] « L'industrie au Tonin en 1912 », extrait du rapport sur la situation du Tonkin publié dans la Situation générale de la Colonie. *BEIC*, janvier 1913, p. 121.
[722] « L'industrie au Tonin en 1912 », extrait du rapport sur la situation du Tonkin publié dans la Situation générale de la Colonie. *BEIC*, janvier 1913, *art.cit.*
[723] ANV1 RST 70983 Demandes d'installation des Fabriques de savon et de soude caustique dans les provinces de Haiphong et de Kiến An formulées par des particuliers
[724] « Lettre de Flambeau envoyée à M. le Résident supérieur au Tonkin, le 7 février 1906 ». ANV1 RST 70983 Demandes d'installation des Fabriques de savon et de soude caustique dans les provinces de Haiphong et de Kiến An formulées par des particuliers
[725] G. Dauphinot. « Étude sur le développement économique de l'Indochine de 1902 à 1906, comparé avec celui de la période quinquenale 1897-1901 ». *BEIC*, janvier-février 1908, *art.cit.*, pp. 120-121 : « *la savonnerie-huilerie de MM. Louis Flambeau et Cie, à Haiphong, est pourvue d'un matériel moderne. Sa production en savons ordinaires et de toilette est de 100 tonnes par mois, en huiles lourdes, de 30 à 40 tonnes. On y fabrique aussi des cristaux de soude et 8.000 litres de « Licornol », désinfectant estimé. Cette usine commence à exporter du savon en Chine.* »

gras ou en dérivant principalement comme savons durs et mous de ménage et industriels, savons de toilette, huiles, produits résineux et dérivés, etc., et l'exploitation de l'usine dépendant de la Louis Flambeau et Cie ; l'acquisition de ladite usine en terrains, immeuble, matériel, mobilier ; la vente en Indochine et Extrême-Orient des produits fabriqués par l'usine et de ceux se rattachant au corps gras dont elle pourra avoir la vente à la commission ; et enfin, en général, toutes opérations, quelles qu'elles soient, se rattachant à cette industrie et pouvant en faciliter l'extension. »[726] Si Henri Cucherousset a présenté sur cette société avec ses prévisions pour l'avenir de l'usine des savons,[727] Clodion a parle des outillages de l'usine d'huilerie.[728] En conséquence, la société de *l'Huilerie et Savonnerie d'Extrême-Orient* a modernisé ses usines par plusieurs nouvelles machines pour augmenter la capacité de la production sur la base de l'exploitation d'un certain nombre de plantes oléagineuses au Tonkin.[729] Les produits principaux de cette société, par exemple du savon, non seulement était vendu en Indochine, mais encore ils étaient exportés au Yunnan et au Japon.

À Haiphong, il existait encore d'autres fabriques de savon, par exemple : celle de la société *A. Lim et Compagnie*, fondée 1908 à rue de Bắc Ninh ; l'huilerie de la *Sauvage, Cottu et Cie* fondée par MM. Baud et Sauvage et la savonnerie de Patard fondée en 1912, au boulevard Paul Bert[730] ; celle de la *Compagnie d'Extrême-Orient* pour les huiles siccatives avec 3 presses hydrauliques utilisant l'énergie électrique.[731] Le 11 juin 1918, M. Attilio Carta était autorisé à ouvrir une nouvelle fabrique des savons, des cirages noirs et de couleur et des encaustiques dans la zone suburbaine de Haiphong, à la route du Lạch Tray.[732] Toutefois, M. Dupouy, chef du laboratoire du Service des mines, lui a signalé sur le danger des matériaux pour fabriquer le cirage de couleur ainsi que les fabriques d'encaustique, ces fabriques étant

[726] ANMT 65AQ P810 Huilerie et Savonnerie d'Extrême-Orient
[727] Henri Cucherousset. « Les grands centres du Commerce et de l'Industrie au Tonkin ». *EEIC*, 25 août 1918 et 22 septembre 1918, *art.cit.*, p. 9 : « *La savonnerie possède 5 grandes cuves d'une capacité de chacune 20 tonnes de savons. La force motrice de la société était produite par deux machines à vapeur de 50 chevaux chacune pour la savonnerie ainsi qu'une machine à vapeur de 50 chevaux pour la scierie-caisserie. Elle fabriquait environ 100.000 morceaux de savon par jour. L'usine ne tardera pas à produire plus de 300 kg de savon par mois.* »
[728] Clodion. « L'industrie des Huiles en Indochine ». *EEIC*, 28 juillet 1918, p. 11 « *Elle traite le coprah de la région de Bồng Sơn (de la province de Bình Định, au Sud Annam) et les arachides provenant en partie de l'Indochine, mais aussi de Singapour et Pondichéry. L'outillage mû par les mêmes machines à vapeur que la savonnerie, d'une puissance totale de 80 chevaux, comprend 15 presses hydrauliques et 3 désintégrateurs, à grande vitesse. L'usine de l'huilerie et savonnerie peut traiter 10 tonnes de graines par jour.* »
[729] « Agriculture coloniale : arbres à huile du Tonkin ». *Le Courrier d'Haiphong*, jeudi 26 octobre 1899 et samedi 28 octobre 1899.
[730] Voir ANV1 RST 70983 Demandes d'installation des Fabriques de savon et de soude caustique dans les provinces de Haiphong et de Kiến An formulées par des particuliers ; Clodion. « L'industrie des Huiles en Indochine ». *EEIC*, 28 juillet 1918, *art.cit.*
[731] ANV1 RST 70983 Demandes d'installation des Fabriques de savon et de soude caustique dans les provinces de Haiphong et de Kiến An formulées par des particuliers
[732] ANV1 RST 70821 Demande d'installation d'une fabrique de savon et de cirage dans la zone suburbaine de Haiphong formulée par Attilio-Carta en 1918.

classées en première catégorie des établissements dangereux « *quoique le matériel existant ne permette à M. Carta de fabriquer que des quantités peu importantes de ces différents produits.* »[733]

En plus, le démarrage des sociétés chimiques à Saigon, Hanoi et surtout Haiphong depuis les années 1909 a impulsé l'industrie chimique française au Tonkin. On pouvait prévoir l'avenir de cette industrie à Haiphong - Quảng Yên où se concentraient les ports commerciaux au Tonkin. Toutes leurs usines fournissaient les nouveaux produits pour les compagnies françaises et les besoins de Vietnamiens. En 1917, Henri Cucherousset a cité quelques informations sur une grande usine de produits chimiques : la *Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient* (SICEO) dans l'île aux Buissons [Vat Chay ou Vạt Cháy][734], en face de Hòn Gai avec une centrale électrique de 6.000 chevaux. Elle utilisait souvent le sel, et les matières premières nécesaires des villages de Văn Lý (district Hải Hậu, province de Nam Định).[735]

Les besoins de nouveau combustible pour l'éclairage des habitants ainsi que pour les moyens de transports étaient pourvus par la *Speildel et Cie*, une compagnie anglaise, depuis 1900,[736] la *Standard Oil Compagny of NewYork* depuis 1910 et la *Compagnie Franco-Asiatique des Pétroles* en 1915. Il faut rappeler que la *Speildel et Cie*, arrivée à Haiphong depuis 1901, était autorisée à établir des réservoirs à pétrole sur la rive droite du Cửa Cấm à 1.800m^2 en amont de la coupure de Hạ Lý en 1903, près des ateliers de la *Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan*.[737] La *Speidel et Cie* était l'agent de l'*Asiatic Petroleum Compagny* et de la *Shell Transport and Trading Compagny Limited* à Haiphong.[738] Elle avait aussi des agents 53 rue des Paniers, à Hanoi sous le nom *Pétrole-Bougies-Essence* et 5 rue Brière de l'Isle, à Haiphong. En outre, la *Standard Oil Compagny of NewYork*, société américaine, a

[733] « Lettre de l'Ingénieur en Chef des Mines à M. le Résident supérieur au Tonkin, le 1er août 1918 ». ANV1 RST 70821, Demande d'installation d'une fabrique de savon et de cirage… *op.cit*.

[734] Par le passé, elle s'appelait Vạ Cháy ou « đảo bụi rậm ». Aujourd'hui, elle s'appele Bãi Cháy, appartenance à la ville de Hạ Long, province de Quảng Ninh.

[735] Voir Henri Cucherousset. « Les grands centres du Commerce et de l'Industrie au Tonkin ». *EEIC*, 25 août 1918, *art.cit.*

[736] ANV1 RST 70955 Demande d'établissement de réservoirs à pétrole à Haiphong formulée par Speidel et Compagnie (1900-1901). La compagnie a été autorisé à établir des réservoirs à pétrole sur la rive gauche du Cửa Cấm à 1.500 m^2 au moins en aval du Vàng Châu.

[737] ANV1 RST 70955-01 Demande d'établissement de réservoirs à pétrole à Haiphong formulée par Speidel et Compagnie (1903-1905). Elle devait se déplacer parce que le terrain vaseux au-delà du Vàng Châu ne permettait pas la construction des réservoirs. D'autre part, il est essentiel que les réservoirs soient à proximité de la voie ferrée. À cette place, les bateaux-citernes pouvaient remonter le Cửa Cấm quand la compagnie voulait demander à fixer le débit de la pompe de refoulement de 80 à 100 tonnes de pétrole par heure et la pompe devait être actionnée par un moteur à vapeur placé à terre. Ses réservoirs avaient une capacité de 4.000 m^3 au total avec les dimensions à 4 m de largeur à la base, 0,5 m de largeur à la couronne et de 1,75 m de hauteur.

[738] Voir *Annuaire général de l'Indochine française*, 1915. L'Asiatic Petroleum Compagny était une joint-venture entre les compagnies pétrolières Shell et Royal Dutch fondée en 1903. Elle a fonctionné en Asie au début du XXe siècle.

installé son bureau entre la rue Jules Ferry et la rivière Tam Bạc. Enfin, la *Compagnie Franco-Asiatique des Pétroles* était une société anonyme fondée le 6 avril 1911 pour remplacer de *Speidel & Cie*.[739]

Carte 8. *Le terrain de Speidel et Cie (1903) et de Cie Franco-Asiatique des Pétroles (1911)*



[Source : ANV1 RST 70955-01]

En avril 1910, la *Standard Oil Compagny of NewYork* a reçu l'autorisation d'établir au droit de sa propriété sur la rivière Tam Bạc un débarcadère d'une contenance de 50,5 m^2 composé d'une jetée en terre avec perré en pierre sèche et d'un ponton flottant en bois qui était relié à la jetée par un pont tournant. Ce débarcadère avait une longueur de 15 m à partir de la berge du fleuve.[740] La demande de la *Standard Oil Compagny of NewYork* était acceptée du

[739] ANV1 RST 70955-01 Demande d'établissement de réservoirs à pétrole à Haiphong formulée par Speidel et Compagnie (1903-1905). D'après la commission en 1905, la capacité totale des trois réservoirs était de 3.040 m^3 environ.

[740] « Lettre de la *Standard Oil Compagny of NewYork* envoyée à Monsieur l'Ingénieur en Chef du Service Maritime du Tonkin, le 9 avril 1910 », « Rapport de l'Ingénieur en Chef, le 31 mai 1910 ». ANV1 RST 59518

Résident supérieur p.i. au Tonkin par arrêté en juin de la même année.[741] Depuis 1911, la *Compagnie Franco-Asiatique des Pétroles* possédait tous les bâtiments que la *Speidel et Cie* a construit : le réservoir numéro 1 de 17,775 m de diamètre, 4,575 m de hauteur avec capacité de 798 tonnes ; le réservoir numéro 2 de 10,98 m de diamètre, 4,575 m de hauteur avec capacité de 339 tonnes et le réservoir numéro 3 avec capacité de 50 tonnes ; les ateliers pour la fabrication des touques ; l'atelier d'une pompe ; un atelier et un hangar pour la confection et le remplissage des touques de pétrole ; le magasin pour le pétrole en touque, un magasin pour le dépôt des matières nécessaires à la confection des récipients à pétrole ainsi que la maison pour le directeur et les bureaux, *etc.*, *etc*. Les machines servant à la fabrication étaient toutes mues à la main. Les fers à souder étaient chauffés dans des foyers installés à 35 m environ du réservoir le plus voisin à 30 m de l'atelier de remplissage.[742]

La description par Henri Cucherousset en 1918 sur l'apparition de cette société à Haiphong, indiquait « *… non loin de la cimenterie, en remontant le fleuve et en nous éloignant de la ville, nous trouvons les vastes entrepôts de la Compagnie Franco-Asiatique des Pétroles [Shell] et de la Standard Oil Compagny of NewYork avec leurs gigantesques réservoirs dont les plus grands contiennent jusqu'à deux millions de litres.* »[743] Elle est dirigée par un conseil de 5 membres dont Goudard était le directeur local, Feillard le chef du dépôt de Thượng Lý et Massey, Vuillaume, Pinguet. La compagnie a fourni les produits pétroliers pour les automobilistes qui exigèrent toujours l'essence Shell, très supérieure comme qualité et comme rendement ainsi que les huiles supérieures pour cylindres de moteurs M.C.C (machine à courant continu) selon son affiche.[744] Elle a construit une usine à Thượng Lý, Haiphong avec d'environ 150 ouvriers pour la fabrication des bougies pour les marchés locaux.

2. L'industrie agroalimentaire : un autre aspect des Français à Haiphong

Les Français s'intéressaient au « grenier au delta du Tonkin » où les paysans cultivaient souvent sur une superficie d'environ 1.200.000 ha. Par la population du delta du Tonkin d'environ 6.000.000 habitants, charque année, ils ont produit 20.000.000 piculs de riz, dont la consommation locale était de 18.000.000 piculs et l'exportation était de 2.000.000 piculs. À ce moment-là, en Cochinchine, 2 millions habitants ont travaillé sur une surface cultivée en

---

Prorogation d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public en 1910 de la Standard Oil Compagny of NewYork

[741] « Arrêté du Résident supérieur p.i. au Tonkin, le 22 juin 1910. ». ANV1 RST 59518 Prorogation d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public en 1910 de la Standard Oil Compagny of NewYork

[742] ANV1 RST 70955-01 Demande d'établissement de réservoirs à pétrole à Haiphong formulée par Speidel et Compagnie (1903-1905)

[743] Henri Cucherousset. « Les grands centres du Commerce et de l'Industrie au Tonkin ». *EEIC*, 22 septembre 1918, *art.cit.*

[744] Voir les produits de *Compagnie Franco-Asiatique des Pétroles* dans la publié dans *EEIC*, du 12 novembre 1922 au 30 mai 1926.

rizières d'environ 900.000 ha avec une production de 18.000.000 piculs, dont 6.000.000 piculs de riz pour la consommation locale et 12.000.000 piculs pour l'exportation.[745] Aux yeux des Français, « *le Tonkin est un pays rizier* » parce que la production de riz exposait les trois arguments : « *une population nombreuse ; des terres disponibles ; la sécurité parfaite dans le delta et dans la plus grande partie de la haute région* ».[746] Toutefois, le rendement était plus faible que celui à la Cochinchine. Évidemment, le développement de la production était indispensable pour fournir une quantité plus grande pour l'exportation avec les nouvelles solutions ou les nouveaux moyens et techniques des Français, où les questions d'hydraulique agricole et d'irrigation étaient très importantes.[747]

Tableau 19. *La superficie de production de riz au Tonkin en 1893 (ha)*

Provinces	**---------- Superficie ----------**		**Terres restant en friche**
	Totale	*Cultivée*	
Bắc Ninh	360.000	196.000 (54%)	163.190 (46%)
Hà Nam	160.000	77.900 (49%)	82.100 (51%)
Hải Dương	220.000	147.953 (67%)	72.047 (33%)
Haiphong	80.000	40.000 (50%)	40.000 (50%)
Hanoi	160.000	150.000 (94%)	10.000 (6%)
Hưng Hóa	470.000	21.855 (5%)	448.749 (95%)
Hưng Yên	124.000	107.000 (86%)	17.000 (14%)
Nam Định	150.000	138.181 (92%)	11.819 (8%)
Ninh Bình	190.000	100.000 (53%)	90.000 (47%)
Quảng Yên	18.500	3.743 (20%)	14.757 (80%)
Sơn Tây	170.000	115.000 (68%)	55.000 (32%)
Thái Bình	157.268	136.024 (86%)	20.244 (50%)
Thái Nguyên	800.000	300.000 (38%)	500.000 (62%)
Totaux	**3.060.372**	**1.535.266 (50,2%)**	**1525.106 (49,8%)**

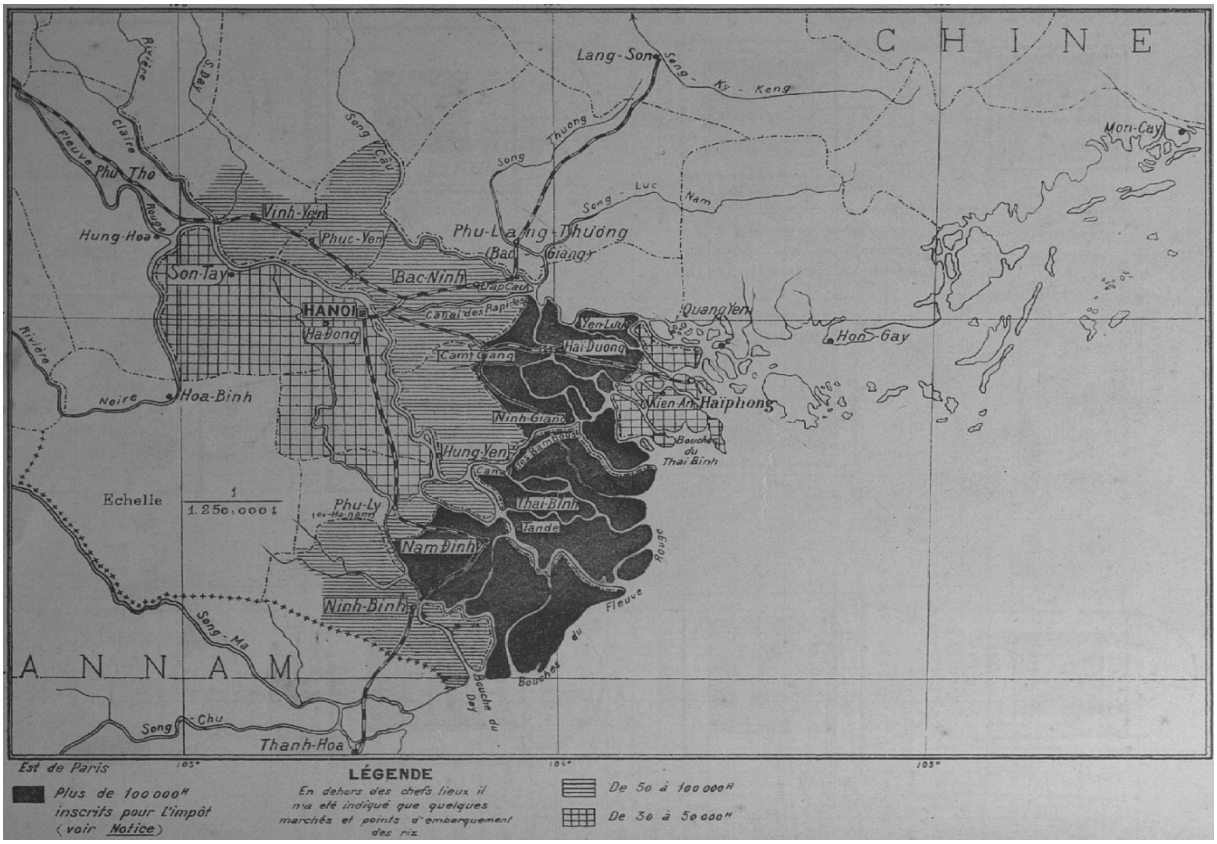
[Source : H. R. « Questions agricoles : Régime colonial – Cochinchine et Tonkin – Le riz – Développement de sa production ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 6 juin 1896]

D'après les statistiques d'Henri Brenier dans *Essai d'Atlas statistiques de l'Indochine française*, en 1913, les provinces Hưng Yên, Nam Định, Thái Bình, Hải Dương, Bắc Ninh et Hà Nam avaient des superficies inscrites pour l'impôt des rizières de 52% à 77% sur les

[745] Voir H. R. « Questions agricoles : Régime colonial – Cochinchine et Tonkin – Le riz – Développement de sa production ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 6 juin 1896.
[746] H. R. « Questions agricoles : Le riz au Tonkin – Moyens de développer sa production ». *Le Courrier d'Haiphong*, mardi 9 juin 1896 : « *Au Tonkin, où la population est considérable, le rendement est faible, la production équilibre à peu près la consommation en année moyenne, et s'il survient une mauvaise année, comme 1895, le pays est exposé à la famine et à ses redoutables conséquences.* »
[747] H. R. « Questions agricoles : L'irrigation au Tonkin ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 13 juin 1896.

superficies totales ; les réserves des rizières du Delta correspondent à 89,1% du reste du Tonkin. La quantité de riz exportée pendant les années 1895-1913 avait l'amplitude d'osccillation, par exemple 48.435 tonnes en 1895, 258.500 tonnes en 1908 et 101.239 tonnes en 1913, soit d'environ 10% l'exportation des riz en Indochine, sauf l'année 1908 de 20,8% pour toutes les formes de riz.[748] Le partage en plusieurs morceaux des terrains du Tonkin est l'une des principales raisons du bas rendement des récoles des paysans tonkinnois, en comparaison avec la Cochinchine, alors que la population de ces provinces est toujours nombreux et la superficie des rizières par tête en total est de moins 0,2 ha, hormis les provinces de Bắc Giang, Phúc Yên, Thái Nguyên et Tuyên Quang (voir le tableau 19 ci-dessus).[749]

Figure 15. *Carte schématique du Tonkin (delta) rizicole*



[Source : Henri Brenier (1914). *Essai d'Atlas statistiques de l'Indochine française, op.cit.*, p. 154]

Yves Henry, dans son ouvrage sur l'économie agricole en Indochine, montrait que les provinces, avant les années 1930, possédaient la plus grande superficie de rizières, comme

[748] Voir « Chronique agricole ». *Le Courrier d'Haiphong*, mardi 21 novembre 1899 et jeudi 28 novembre 1899 ; « Situation économique du Tonkin ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 5 octobre 1907 ; Henri Brenier (1914). *Essai d'Atlas statistiques de l'Indochine française, op.cit.*, pp. 152-155.

[749] Dans les series *Nghiên cứu Lịch sử* (Revue d'Études Historiques), les chercheurs vietnamiens ont publié des centaines articles sur la superficie des rizières du début du XIXe siècle à 1945, par exemple les recherches de Bùi Quý Lộ, Đào Tố Uyên, Đỗ Bang, Nguyễn Am, Nguyễn Cảnh Minh, Nguyễn Đức Nghinh, Nguyễn Hồng Phong, Phạm Gia Hải, Phan Đại Doãn, Phan Huy Lê, Trương Hữu Quýnh, Văn Tạo, Vũ Huy Phúc, etc.

Hải Dương, Nam Định, Thái Bình[750] et Bắc Giang avaient plus de 100.000 ha chacune. De plus, les provinces au delta du Tonkin, par exemple Nam Định, Hà Đông, Thái Bình, Hải Dương, employaient le plus de main-d'œuvre.[751] Selon le tableau 20 ci-après, les provinces de Hải Dương, Nam Định, Thái Bình, Bắc Giang, Hà Đông, Hưng Yên, Kiến An atteignaient 65,4% du récolte au Tonkin.

Tableau 20. *La population et la superficie aux provinces du Tonkin avant les années 1930*[752]

Province	**Population**	**Superficie totale** (en KMQ)	**Superficie des rizières** (en hectares) Totale	Par tête	**Production de paddy** Totale	Par tête	**Situation de la province**
Hải Dương	707.000	2.249	135.200	0.191	2.250.000	318	Exportatrice
Nam Định	1.011.000	1.494	124.900	0.123	2.123.000	210	Importatrice
Thái Bình	927.000	1.561	118.100	0.127	2.177.000	234	Exportatrice
Bắc Giang	256.000	5.063	106.690	0.416	1.294.000	505	Exportatrice
Hà Đông	940.000	1.637	83.500	0.088	1.252.000	133	Importatrice
Bắc Ninh	418.000	1.098	81.700	0.195	806.000	192	En Equilibre
Hưng Yên	439.000	881	70.200	0.159	1.080.000	246	Exportatrice
Ninh Bình	360.000	1.522	63.200	0.175	912.000	253	Exportatrice
Kiến An	353.000	864	58.900	0.166	1.167.000	330	Exportatrice
Hà Nam	446.000	1.140	56.000	0.125	751.000	168	Importatrice
Phúc Yên	173.000	692	43.000	0.248	510.000	294	Exportatrice
Sơn Tây	270.000	914	42.800	0.158	528.000	195	En Equilibre
Vĩnh Yên	215.000	1.036	42.100	0.194	584.000	271	Exportatrice
Phú Thọ	262.000	3.724	38.400	0.146	494.000	187	Equilibre
Thái Nguyên	83.000	3.425	17.900	0.215	180.000	216	Exportatrice
Tuyên Quang ...	49.000	5.903	17.400	0.355	210.000	428	Exportatrice
Yên Bái	72.000	7.412	6.300	0.087	70.000	97	En Equilibre
Quảng Yên	92.000	3.726	4.000	0.043	52.000	55	Importatrice
Lạng Sơn	119.000	6.252	15.700	0.132			
Cao Bằng	100.000	6.657	10.900	0.108			
Móng Cái	77.000	3.203	8.000	0.104			
Sơn La	90.000	10.865	8.000	0.083			
Hà Giang	61.000	10.769	6.500	0.107	910.000	136	Néant
Bắc Cạn	52.000	5.087	6.300	0.121			
Lào Cai	45.000	5.850	5.300	0.117			
Hoà Bình	56.000	4.195	4.600	0.082			
Lai Châu	66.000	20.116	4.500	0.067			
Totaux	**7.740.000**	**117.435**	**1.180.000**	**0.147**	**17.350.000**	**217**	**-**

[Source : Yves Henry (1932). *Économie agricole de l'Indochine*. Hanoi, IDEO, pp. 23, 332.]

[750] Voir Henri Brenier (1914). *Essai d'Atlas statistiques de l'Indochine française*, *op.cit.*, p. 159.
[751] Yves Henry (1932). *Économie agricole de l'Indochine, op.cit.*
[752] D'après « Population de Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, 21 avril 1921, la ville de Haiphong avait 46.818 habitants en 1920 et 74.917 habitants en 1921, dont les Européens étaient plus de 1.000 personnes, les Chinois étaient plus de 10.000 personnes.

D'après des informations d'Yves Henry, la production de paddy moyenne par tête d'habitant était en Annam de 217 kg, en Cochinchine 674 kg, au Cambodge 346 kg. Au Tonkin, 10 provinces pouvaient faire l'exportation de riz, 4 provinces étaient en équilibre et 4 provinces devaient importer des aliments sur la base de la production moyenne. Cependant, en Annam, seule la province de Thanh Hoá pouvait exporter le paddy, la plupart des provinces étaient en équilibre alimentaire pour la population. En Cochinchine, la production de riz permettait à 15 provinces, (sur un total de 20 provinces), d'exporter le surplus.[753] Cela montrait que la Cochinchine avait la plus grande capacité d'exportation de riz en Indochine et le Tonkin n'était qu'un marché permettant l'exploitation d'une plus faible quantité. Les Chinois avaient déjà exploité ce marché de riz au Tonkin au travers des deux ports de Ninh Hải et de Nam Định depuis le milieu du XIXe siècle, comme nous l'avons déjà évoqué dans les chapitres précédents.

Les entreprises françaises de l'industrie agroalimentaire commençaient à apparaître à Haiphong vers les années 1910 par la naissance de la *Société des Rizeries Indochinoises* afin de partager les intérêts que les Chinois ont déjà exploités depuis les années à la fin du XIXe siècle.[754] En fait, les Français se sont occupés au commerce de riz au Tonkin depuis les années 1890.[755] Les colons français ont développé les concessions[756] où ils utilisaient des ouvriers agricoles partout au Tonkin, en Annam, ainsi qu'en Cochinchine. Dans le cas du Tonkin, ces concessions pouvaient fournir une partie de riz pour décortiquer et glacer du riz, aussi bien pour être exporté à travers le port de Haiphong. La *Société des Rizeries Indochinoises*, situé 2 boulevard de Muy, Marseille, était une société anonyme au capital initial 300.000 francs, divisé en 100 actions de 500 francs, fonctionnement à partir du 26 avril 1910, avec pour administrateurs délégués Paul Ville et Paul Rauzy. Ce dernier était lui-même fondateur de la *Société Commerciale Française de l'Indochine* (1908), de l'*Huilerie et Savonnerie de l'Extrême-Orient* (1912) à Haiphong et des *Rizeries d'Extrême-Orient* (1918) à Chợ Lớn. Cette société a construit une usine à Hạ Lý en face de la cimenterie, les bureaux étant 7 boulevard Amiral de Beaumont à Haiphong.[757]

---

[753] Voir encore les tableaux sur la production de riz en Indochine dans Yves Henry (1932). *Économie agricole de l'Indochine, op.cit.*, pp. 332-333.

[754] Voir Un colon. « Magazin à riz ». *Le Courrier d'Haiphong*, jeudi 5 mars 1896.

[755] Voir H. R.. « Questions agricoles : Régime colonial – Cochinchine et Tonkin – Le riz – Développement de sa production ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 6 juin 1896.

[756] Voir Tạ Thị Thúy (2009). *Les concessions agricoles françaises au Tonkin de 1884 à 1918*. Paris, les Indes savantes. Thèse de doctorat d'histoire, EHESS, Paris, 1993.

[757] Voir *Les Annales coloniales*, 29 juin 1912 ; « L'Industrie au Tonkin en 1912 ». *BEIC*, N^0 100/1913, *art.cit.*, p. 122 ; « Répertoire des sociétés anonymes indochinoises ». *BEIC*, 1943 fascicule 1, pp. 116, 124-1925. Elle avait pour objet : « *l'installation d'une ou plusieurs rizeries en Indochine, ainsi que toutes affaires industrielles, commerciales, mobilières et immobilières se rattachant à ladite exploitation, et l'achat et la vente des grains et des produits agricoles en général ; l'exportation de tous produits ; la représentation de compagnies d'assurances et de compagnies de navigation* ».

Un an après, l'usine de décorticage a commencé à travailler en mai 1911 sous la direction du conseil comportant 4 membres, dont P. Massol était le directeur, Baborin chef meunier, Graf au poste de chef mécanicien et Anstett magasinier.[758]

L'usine de la compagnie des rizeries à Haiphong était équipée d'une machine de 135 chevaux et employait 40 hommes vietnamiens pour « *travailler les paddy qui lui sont apportés de toutes les provinces du Tonkin* ». En 1912, quand elle a augmenté son capital social à 700.000 francs pour renforcer sa capacité de production d'environ 150 tonnes de paddy par jour, le chiffre d'affaires annuel de l'usine atteignait environ 2.500.000 francs.[759] En fait, dès la naissance, cette usine jouissait d'un « quasi-monopole » pour la décortication et le blanchissage du riz au Tonkin. De 1913 jusqu'en 1918, la *Société des Rizeries Indochinoises* a augmenté sans cesse grâce à des agrandissements considérables de l'usine, avec une machine à vapeur de 500 chevaux ; la capacité de production de l'usine par 24 heures était de 150 tonnes de riz blanchi et de 70 tonnes de riz glacé. Selon des informations dans le *Journal des finances* en 1919, elle a atteint un chiffre d'affaires très remarquable.[760]

Par la qualité des riz de choix au Tonkin, plus appropriée aux goûts européens, la plupart de la production de l'usine de la *Société des Rizeries Indochinoises* était exportée vers le marché de la France et aux marchés de Hongkong, de Philippines, de Singapour, à travers la *Société Commerciale Française de l'Indochine* à Saigon.[761] C'était une grande société commerciale qui a déjà fait de très importantes affaires d'exportation en tous produits alimentaires d'Indochine et qui a également pris de grosses participations dans diverses entreprises françaises, notamment dans les rizeries d'Extrême-Orient vers 1918. Les rapports financiers de cette rizerie en 1920 ont confirmé le bon résultat de son usine pendant la première époque.[762]

---

[758] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 180.

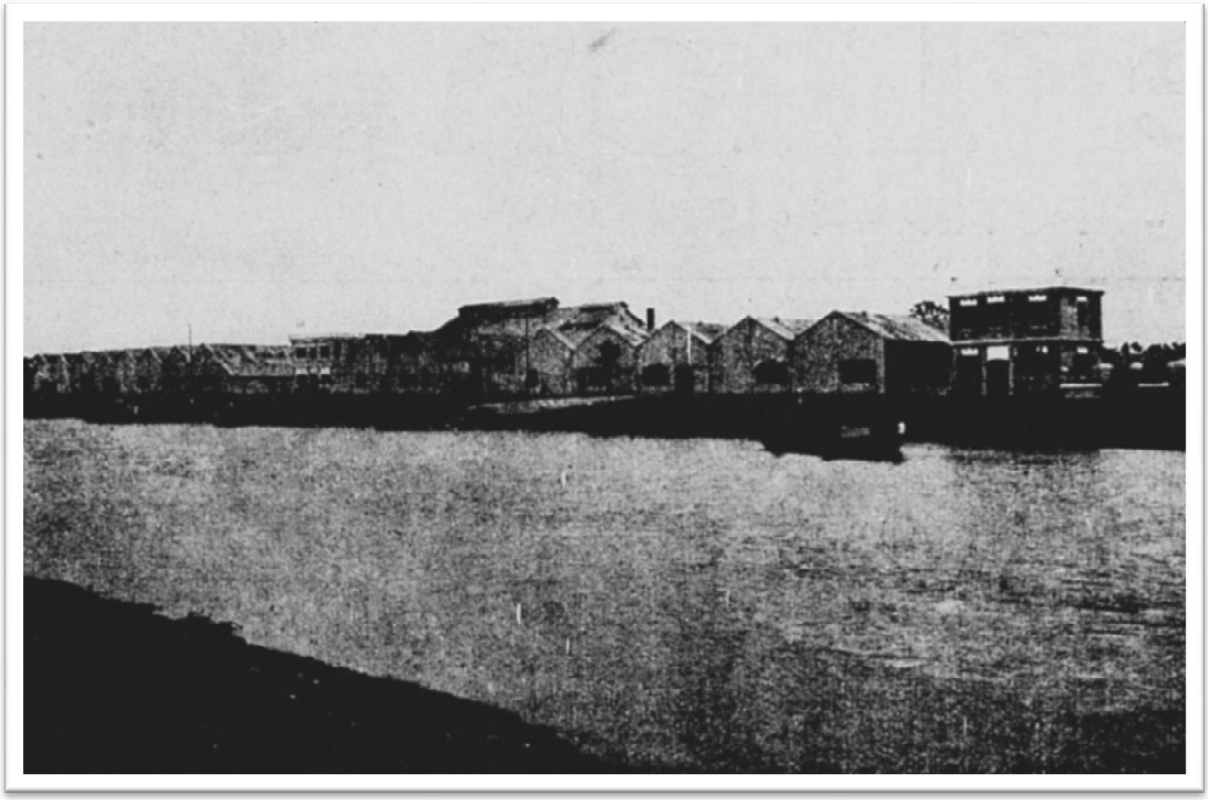
[759] « L'industrie au Tonkin en 1912 », extrait du rapport sur la situation du Tonkin publié dans la Situation générale de la Colonie. *BEIC*, N^0 94, janvier-février 1913, *art.cit.*, p. 122.

[760] *Le Journal des finances*, 4 juillet 1919 : « *Dès 1915, les bénéfices permettaient de distribuer 15% de dividende, 25% en 1916, 35% en 1917. À la fin de 1917, les actions de 500 francs furent subdivisées en actions de 100 francs, et le capital porté de 1 million à 2 millions. Malgré ce doublement du nombre d'actions à rémunérer, celles-ci n'en reçurent pas moins, pour l'exercice 1918, 27%, soit 27,59 francs, de dividende net d'impôt par action de 100 francs. L'introduction avait lieu aux environs du cours de 375 francs, ce qui, pour un dividende de 27,60 francs net d'impôts, facilement susceptible d'accroissement, représente plus de 7,25% l'an.* »

[761] Voir Henri Brenier (1914). *Essai d'Atlas statistiques de l'Indochine française*, *op.cit.*, pp. 156- 162 ; « Les riz indochinois à l'exposition de 1911 de l'Institut colonial marseillais ». *BEIC*, N^0 96, mai-juin 1912, pp. 393-429 ; voir la quantité de riz exportée par le port de Haiphong sur la France, sur Hongkong, sur la Chine dans « Exportations des riz et dérivés du Tonkin en 1916 ». *BEIC*, N^0 125, juillet-août 1917, pp. 401-402.

[762] *Le Journal des finances*, 23 avril 1920 : « *Ce dividende, maintenu en 1912, a été porté en 1915 à 75 francs. Le coupon numéro 4 afférent à l'exercice 1916 a été payé à raison de 125 francs net par titre, et le coupon numéro 5 à raison de 175 francs pour l'exercice 1917. L'augmentation du capital social en 1918 permettait la remise du coupon numéro 6 à une valeur de 27,50 francs. Le bilan de l'exercice 1918 accuse une bonne situation. Les bénéfices de cet exercice ressortent à 991.686 francs, auxquels il convient d'ajouter 86.565 francs reportés de l'exercice 1917.* »

Figure 16. *Usine des Rizeries Indochinoises à Hạ Lý, Haiphong (vue panoramique)*



[Source : *Les Annales coloniales*, 23 août 1923.]

La participation des Français dans l'industrie de décorticage avait non seulement des avantages, en revanche les compagnies des rizeries françaises ont fait face à des difficultés. *Premièrement,* la récolte du riz au Tonkin a été très déficitaire en raison de l'inondation, de la sécheresse ou des parasites agricoles. Ces causes ont provoqué des diminutions considérables de la production de riz et des faibles quantités disponibles pour l'exploitation malgré des travaux d'irrigation que Chassigneux et L. Constantin ont déjà expliqués.[763] *Deuxièmement*, la compagnie des rizeries françaises était en concurrence avec les compagnies commerciales et les rizeries chinoises présentes au Tonkin depuis la fin du XIXe siècle. Cependant la production de riz au Tonkin n'était pas aussi importante qu'en Cochinchine, les compagnies françaises n'avaient pas entièrement le monopole pour l'exploitation des intérêts dans ce domaine. Les Français ont donc voulu sans cesse limiter les actions des commerçants chinois dans le commerce de riz à Haiphong, même à l'industrie de décorticage.[764] *Troisièmement,* pendant la guerre 1914-1918, l'exportation de riz au Tonkin ne pouvait pas bien se faire à cause du déficit des compagnies de transport maritime. L'autorisation du commerce libéral

[763] Voir E. T. « La question des digues au Tonkin ». *Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 27 août 1905, mercredi 30 août 1905 et samedi 2 septembre 1905 ; E. Chassigneux (1912). *L'irrigation dans le delta du Tonkin*. Paris, Ch. Delagrave ; L. Constantin (1918). *L'hydraulique agricole en Indochine*. Hanoi-Haiphong, IDEO.
[764] Voir Julia Martínez (2007). « Chinese Rice Trade and Shipping from the North Vietnamese Port of Hải Phòng ». *art.cit.*

pour les Chinois à Haiphong au terme des traités commerciaux Tientsin (1885-1886) au port de Haiphong non seulement influençait les compagnies de transport maritime françaises, mais encore occasionnait des difficultés pour les Français pendant l'investissement sur l'industrie agroalimentaire.

Malgré tout, le développement des rizières indochinoises a attiré la participation des sociétés industrielles françaises qui étaient actionnaires de cette rizière, comme la *Société Commerciale Française de l'Indochine* ; *Société des Rizeries d'Extrême-Orient* ; *Société d'Huilerie et Savonnerie d'Extrême-Orient* ; *Société du Grand Moulin de Longchamp* ; *Société des Magasins Généraux* de Hạ Lý. L'*Annuaire économique de l'Indochine* a parlé de quelques maisons de rizeries françaises à Haiphong : il existait l'usine de la maison de *Rizeries de la Méditerranée*, société anonyme fondée 1er octobre 1910 à Marseille au capital social 9 millions francs en 90.000 actions de 100 francs libérées[765] ou l'usine de *Société des Rizeries de la Seine*, société anonyme fondée 31 décembre 1912 à Paris au capital social 4.000.000 francs en 4.000 actions de 100 francs entièrement libérées.[766] Il est clair que les industriels français avaient fait des efforts pour développer de plus en plus leurs usines à Haiphong.

C. LA PARTICIPATION DES CHINOIS : CONSTRUCTION MÉCANIQUE ET AGROALIMENTAIRE

1. Commencement des manufactures semi-artisanales

Les Chinois commençaient à construire les ateliers de constructions mécaniques à Haiphong depuis 1899 quand la *Société Yane Khoan* a eu le permis d'ouvrir un atelier de constructions mécaniques « Hop Tai Long ». Avec un capital de 61.000 piastres, l'atelier de constructions mécaniques « Hop Tai Long » était une société en commandite par actions.[767] Son siège social et son atelier étaient situés à la rue du Commerce dans le quartier chinois proche de la rivière Tam Bạc où les marchands chinois se concentraient depuis les années 1880. La société de Yane Khoan avait pour objet l'exploitation d'ateliers de constructions mécaniques et de chaudronnerie pendant une durée 50 ans. Cette société était gérée et administrée par un directeur élu par les associés et ayant seul la signature sociale. Le fonds social d'origine était divisé en 37 parts d'un montant égal pour chacune d'elles aux apports de chaque associé, tels que ces apports résultent des dispositions fixées dans le contrat. Dans sa prévision, le capital social de « Hop Tai Long » pourra être augmenté soit par de nouveaux versements des

[765] *Annuaire des entreprises coloniales (commerce-industrie-agriculture) 1926*, p. 405.
[766] *Annuaire des entreprises coloniales (commerce, industrie, agriculture). Anciennement « Répertoire des Entreprises Coloniales » 1920-1921*. Publié sous le Patronage de l'Union Coloniale Française, p. 219.
[767] *Annuaire économique de l'Indochine 1925*, Première partie : Tonkin & Nord-Annam. Hanoi, IDEO, 1926, pp. 323.16-323.17.

associés, soit par des apports ou versements de nouveaux associés agréés par la majorité des associés, à l'époque.[768]

Cette société possède un terrain d'une superficie de 4.254 m^2 et 3 maisons d'habitation à étage, construites en briques et couvertes en tuiles, avec toutes leurs attenances et dépendances quelconques, les dites maisons portant les numéros 75, 77, 79 de la rue du Commerce. La force motrice était produite par deux machines à vapeur, l'une de 20 chevaux et l'autre de 14 chevaux. Elle importait les matières premières (fonte et aciers) de France et Hongkong pour la construction de machines, la réparation de chaloupes et la fonderie d'hélices en bronze. Elle employait 4 contremaîtres chinois, 82 ouvriers spécialistes chinois, environ 104 ouvriers et employés vietnamiens et chinois.[769]

En octobre 1917, le deuxième atelier de construction mécanique des Chinois était installé, l'*Ateliers « Kuon Luon Chuon »*, sous la forme d'une société en nom collectif et en commandite simple *Lo Hoi Thai et Cie*. Cette société avait son siège social à 96 rue de Maréchal Pétain, son usine située au 90-94 de la même rue et avait pour objet : exploitation du fonds de commerce de constructions mécaniques et autres, et ateliers de chaudronnerie exploités précédemment sous la même enseigne Kuon Luon Chuon par MM. Lo Luon, Phong Hao et Vong Tchong. Le fonds social fixé à 104.000 piastres était divisé en 20 parts d'un montant égal pour chacune d'elles aux apports respectifs des associés, les 2 commandités et 18 commanditaires. Le point remarquable est que les associés, à l'époque, s'interdisaient de céder leurs parts sociales à des tiers qui ne seraient pas de nationalité chinoise. Cette société a construit son usine sur un terrain de 1.700 m^2 avec la force motrice d'une machine à vapeur de 18 chevaux qui fournissait le service de fonderie, chaudronnerie et mécanique. Ainsi l'atelier de Yane Khoan, la société de Lo Hoi Thai et Vong Tchong, importait les matières premières de France, pour la plupart fonte, fers et aciers de 100 tonnes chacun par an et elle employait souvent 70 spécialistes, (50 Chinois et 20 Vietnamiens) ainsi que 40 apprentis chinois et 80 manœuvres vietnamiens.[770]

Dans un autre domaine, la *Tannerie Luong Van Ky* était une manufacture semi-artisanale construite en 1905 avec un capital de 15.000 piastres, à l'ouest de la ville de Haiphong. Cette tannerie avait une petite fabrique à 2 km de la ville appartenait au seul propriétaire Luong Van Ky, dit Nam Hing, qui a ouvert son bureau à la rue Chinoise. Sa fabrique équipait 13 bacs à tanner les cuirs ordinaires pour chaussures par 6 techniciens chinois, 20 ouvriers vietnamiens

[768] Voir Đoàn Trường Sơn (1988). « Bước đầu tìm hiểu về tư sản Hoa – Việt trên đất Hải Phòng đến năm 1930 ». In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 25-27.
[769] Voir Đoàn Trường Sơn et alii (2010). *Hải Phòng những chặng đường lịch sử*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng
[770] *Annuaire économique de l'Indochine 1925*, Première partie : Tonkin & Nord-Annam, *op.cit.*, pp. 323.14 - 323.15.

pour fabriquer les peaux de bœufs et buffles des abattoirs de Haiphong et des provinces du delta (4.000 pièces) et les extraits tannants de Singapour (20 tonnes). Ses produits, les cuirs ordinaires, étaient écoulés au Tonkin et dans la Chine du Sud.[771]

En 1918, un autre marchand chinois, Luong Van Ky dit Tai Seng, faisait ouvrir une fabrique de coton à la rue Chinoise. Le tissage de coton de Luong Van Ky fonctionnait par la force motrice d'une machine à vapeur de 10 chevaux. Il utilisait les filés de la cotonnière de Haiphong et de Hongkong pour produire les serviettes éponges et chaussettes à l'usage des vietnamiens, avec l'emploi d'environ 90 *coolies* vietnamiens. La plupart de ses produits, environ 30.000 douzaines serviettes éponges, étaient vendus au Tonkin, en Cochinchine et au Cambodge.[772]

2. Les rizières chinoises : partenaires ou concurrentes ?

Les marchands Chinois avaient déjà dominé le commerce de riz au Tonkin à travers le port de Haiphong depuis les années avant 1884 jusqu'à l'époque coloniale française.[773] Ils faisaient l'extension de leur commerce de riz depuis l'année 1889 grâce à l'augmentation des quantités de riz exporté vers Hongkong. Au début du XXe siècle, il existait 13 sociétés commerciales chinoises dans ce domaine, la plupart se trouvaient à la rue Chinoise, proche du quai de Canton sur la rivière Tam Bạc. Mais, les Français n'appréciaient pas la présence des Chinois au Tonkin, surtout à Hanoi et Haiphong[774] parce qu'ils voulaient avoir tous les monopoles, au commerce comme à l'industrie. Les confits entre Français et Chinois ont été fréquents et récurrents. Pronons exemple le commerce de riz à Haiphong : si les marchands chinois se plaignaient du régime de taxe au Tonkin, les Français confirmaient que les Chinois avaient des avantages à ce marché : « *Le Chinois en Indochine est libre […] Il possède et acquiert comme nos nationaux ; sauf les droits politiques, il bénéfice exactement des mêmes avantages que le colon français.* »[775] Même « *il n'est pas contestable que le gouvernement a jusqu'ici outrageusement favorisé le Chinois au détriment des indigènes et des Français eux-mêmes.* »[776]

Dans la mise en valeur coloniale en Indochine, puisque les Vietnamiens étaient contre la domination française, les Français avaient besoin de coopérer avec les Chinois jusqu'à ce

[771] *Annuaire économique de l'Indochine 1925*, Première partie : Tonkin & Nord-Annam, *op.cit.*, p. 427.5.
[772] *Annuaire économique de l'Indochine 1925*, Première partie : Tonkin & Nord-Annam, *op.cit.*, p. 426.2.
[773] « Chronique de Haiphong ». *Avenir du Tonkin*, 30 janvier 1902, p. 2 ; « Boycottage des Chinois », Chronique de Haiphong. *Avenir du Tonkin*, 11 et 14 avril 1909 ; « Le commerce de riz », Chronique de Haiphong. *Avenir du Tonkin*, 15 avril 1909 ; « Boycottage des Chinois », Chronique de Haiphong. *Avenir du Tonkin*, 25 avril 1919 ; « Chronique de Haiphong ». *Avenir du Tonkin*, 9 et 16 septembre 1919.
[774] « Les Chinois au Tonkin ». *Revue Indochinoise*, N^0 229, 1902, p. 143.
[775] (1909). *Le Chinois en Indochine* (Publication du *Courrier d'Haiphong*). Hanoi-Haiphong, IDEO, p. 3
[776] *Le Chinois en Indochine*, 1909, *op.cit.*, p. 4

qu'ils trouvent un autre partenaire plus conforme aux intérêts français. Les Français pensaient : « *l'Annamite, prétend-on, n'est pas commerçant ; nous avons besoin auprès de lui d'un intermédiaire et cet intermédiaire naturel est le Chinois.* »[777] Cette communication réciproque a permis aux Chinois du Tonkin d'envoyer au gouvernement du Protectorat ses vœux afin de bénéficier de bonnes conditions pour transporter du riz au port de Haiphong. D'un côté, la liberté de transport du riz des Chinois pouvait influencer le commerce et le transport des Européens à Haiphong. Quand les cabotages européens ont augmenté leur tarif de 30%, les commerçants chinois voulaient de leur propre gré exporter du riz à Hongkong. Ils ont boycotté les cabotages européens et ont fait construire leurs bateaux en 1909. D'un autre côté, ils voulaient faire à face à la participation des Japonais au marché du riz au Tonkin, ainsi qu'à la limitation d'exportation du riz préconisée par la *Chambre de commerce de Haiphong*. Le Gouverneur général de l'Indochine a accepté la demande de la Chambre de commerce qui voulait imposer la limitation d'exportation de riz au Tonkin pour les cabotages chinois. Pourtant, en 1910, quand les Chinois retournaient utiliser les cabotages européens pour transporter du riz de Haiphong à Hongkong, les contradictions entre eux étaient solutionnées. Toutefois, les Chinois souhaitaient avoir une façon de stabiliser la source de marchandises.[778] Il semble que les Chinois ont trouvé la solution aec la présence de l'usine de la *Société des Rizeries Indochinoises*. La naissance des rizeries au quartier des Chinois ainsi qu'à Hạ Lý, à Haiphong était une manière efficace de bien dominer le commerce de riz au Tonkin. L'histoire des rizeries chinoises à Haiphong commençait depuis 1913 par l'installation de deux rizeries « Hop Long » et « Shun Tai ».

L'usine et le bureau de *Rizeries « Hop Long »* étaient construits à la rue de Saigon sur un terrain de 2.000 m^2 dans le quartier du Chinois. La maison était dirigée par M. Thong You Hop Long, propriétaire, et employait environ 20 Chinois et 20 ouvriers locaux. Elle pouvait blanchir 30 tonnes de riz cargo par 24 h par la force motrice d'une machine à vapeur de 120 chevaux.[779] Cependant, en même temps, Shun Tai (顺泰), commerçant et propriétaire de bateaux, a obtenu le permis pour construire une usine sur un terrain de 4.620 m^2 à Hạ Lý. L'usine de Shun Tai équipait une machine à vapeur de 240 chevaux et employait 20 Chinois, 10 ouvriers locaux. Sa capacité pouvait blanchir 120 tonnes de riz cargo par 24 h environ.[780] À travers des deux rizeries primitives, les commerçants chinois ont participé à l'industrie agroalimentaire à Haiphong, après l'usine des Rizeries Indochinoises. Il semble qu'elles aient cassé le monopole que les Français possédaient depuis 1910 dans ce domaine. Toutefois, les

[777] *Le Chinois en Indochine*, 1909, *op.cit.*
[778] Julia Martínez (2007). « Chinese Rice Trade and Shipping from the North Vietnamese Port of Hải Phòng ». *art.cit.*
[779] *Annuaire économique de l'Indochine 1925*, Première partie : Tonkin & Nord-Annam, *op.cit.*, p. 441.10.
[780] *Annuaire économique de l'Indochine 1925*, Première partie : Tonkin & Nord-Annam, *op.cit.*, p. 441.13.

rizeries « Hop Long » et « Shun Tai » ne faisaient pas beaucoup concurrence à la *Société des Rizeries Indochinoises* parce que chacun répondait à son marché particulier. Si les produits de l'usine française étaient exportés en France, les rizeries chinoises vendaient la plupart du riz sur Hongkong. Elles pouvaient parfois en vendre à Haiphong quand l'occasion s'en présentait.

Les rizeries « Hop Long » et « Shun Tai » ont fourni directement aux sociétés d'exportation chinoises du riz à la place des produits des habitants au Tonkin. Ainsi, les commerçants chinois ont augmenté les profits qu'ils pouvaient obtenir de ces affaires depuis 1913. Cela a impulsé la fondation des *Rizeries « Luong Cheong Hoi »*. L'usine de cette société était construite à Hạ Lý sur un terrain de 3.000 m^2. Ses bureaux se trouvaient 297-299 rue des Tonkinois et 14 rue Maréchal Pétain. M. Luong Cheong Hoi employait environ 25 ouvriers chinois et vietnamiens dans l'usine où il utilisait la force motrice d'une machine à vapeur de 80 chevaux et qui pouvait blanchir 50 tonnes de riz cargo par 24 h.[781]

Bien que les rizeries chinoises à Haiphong soient de petite taille, elles étaient souples dans les conditions d'investissement à Haiphong. Elles convenaient avec l'organisation des sociétés commerciales chinoises et la source de riz au Tonkin, puisque ces sociétés commerciales étaient au départ dans une position désavantageuse.

* *

*

En résumé, la plupart des usines, ateliers et manufactures à Haiphong ont augmenté la quantité et l'échelle dans la seconde moitié de la première mise en valeur des colonies françaises en Indochine. Pour tout ce développement, Haiphong était réellement devenu le centre industriel au Tonkin sous la direction économique des Français.

[781] *Annuaire économique de l'Indochine 1925*, Première partie : Tonkin & Nord-Annam, *op.cit.*, p. 441.11.

Conclusion de la deuxième partie

Pendant plus de 20 ans, de 1897 à 1918, nous avons vu le développement du centre économique de Haiphong par l'installation de plusieurs usines ou grandes fabriques françaises. Les flux de capital étaient versés aux sociétés anciennes afin de les moderniser avec une grande extension. Le programme de Paul Doumer a encouragé les commerçants et les industriels français. Les Français, semble-t-il, ont cru de plus en plus en l'avenir de la ville de Haiphong ainsi qu'à leur avenir au Tonkin. En effet, non seulement il y existait de nombreuses ressources naturelles dans le sous-sol, mais encore les sociétés françaises bénéficiaient de monopoles ou de privilèges. Le centre industriel de Haiphong était devenu une partie de l'économie de la France, bien que cette ville portuaire ait gardé une indépendance relative.

La Première guerre mondiale (1914-1918) a eu peu d'influence sur le développement de ce centre industriel du Tonkin parce que les produits industriels à Haiphong étaient vraiment nécessaires pour la construction française en Indochine. Malgré la diminution des fonds de quelques investisseurs ou les difficultés dues au marché ou au transport maritime, la plupart des usines avaient atteint de bons chiffres d'affaires. Les usines de la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine*, la *Société Cotonnière du Tonkin* et les ateliers de constructions navales constituaient les grandes industries au Tonkin. D'un côté, les Français développaient les constructions mécaniques qui apportaient les techniques modernes à Haiphong. D'un autre côté, ils commençaient à essayer la fabrication des produits chimiques. Le maintien de la production de la *Société d'Huilerie et Savonnerie de l'Extrême-Orient*, de la *Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient* a permis d'envisager la perspective du succès de plusieurs sociétés industrielles. Le rapport de la Municipalité de Haiphong a exposé que : « *Il n'est pas téméraire d'affirmer qu'en dépit des difficultés résultant de la nature des terrains, bas, marécageux en peu consistants qui la composent nécessitant ainsi des travaux de remblai fort coûteux, la zone suburbaine de Haiphong est destinée à devenir tôt ou tard une des régions les plus intéressantes du Tonkin au point de vue industriel. Son développement à cet égard serait déjà des plus avancés si la guerre n'avait arrêté certains projets, et si, depuis, la hausse anormale du taux de la piastre n'avait découragé les*

capitalistes mais, malgré ces circonstances défavorables, son essor a repris permettant de concevoir les plus belles espérances. »[782]

Parmi le grand nombre de Français qui ont participé au développement de Haiphong, avant l'époque de Paul Doumer, nous citerons le Résident Bonnal, Ulysse Pila[783] par leurs grands travaux d'équipement pour cette ville. Pendant la durée du programme de Paul Doumer (1897-1918), il faut rappeler Albert Butin, Octave Homberg,[784] Louis Porchet et ses collaborateurs, Georges Hermenier et Amand Planté ou Marty et d'Abbadie, entre autres, car leurs usines ont créé une physionomie nouvelle au centre industriel. Les Français participaient progressivement à la création des deux quartiers industriels de part et d'autre de la ville de Haiphong.

Depuis 1913, les Chinois commençaient à participer à l'industrialisation à Haiphong. Les petites fabriques mécaniques et des rizeries ont créé un groupe industriel sur la langue de terre de la concession français, au milieu de la rivière Tam Bạc et du canal de ceinture. En comparaison avec les grandes usines des Français, les fabriques chinoises étaient de petite taille et encore semi-industrielles, mais elles ont contribué à fonder la position particulière des Chinois dans cette région d'Indochine.

[782] Citation du rapport annuel 1919-1920 de la Municipalité de Haiphong sur la zone suburbaine, ANV1 RST 36533-10 Rapport annuel sur la situation générale de la province de Haiphong de juin 1918 a Juin 1920.
[783] Voir la présentation de Jean François-Klein sur « Ulysse Pila (1837-1909) » dans Claude Liauzu (dir.) (2007). *Dictionnaire de la colonisation française*. Paris, Larousse et dans Jean-Claude Daumas (dir.) (2010). *Dictionnaire historique des patrons français*. Paris, Flammarion, pp. 553-555.
[784] Voir la présentation de Jean François-Klein sur « Octave Homberg (1876-1941) » dans Jean-Claude Daumas (dir.) (2010). *Dictionnaire historique des patrons français*, *op.cit.*, pp. 369-371.

TROISIÈME PARTIE :

L'ÉLARGISSEMENT DE CENTRE INDUSTRIEL AU TONKIN : HAIPHONG (1919-1929)

Chapitre 6 : Confirmation des industries caractéristiques et privilégiées

Le développement en général de Haiphong a posé la nécessité de l'agrandissement du territoire de la ville. Sur cette base, les grandes usines qui s'étaient implantées depuis la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle comme la cimenterie, l'usine de coton et les ateliers de constructions mécaniques, *etc*., constituaient les industries caractéristiques et privilégiées de ce centre économique au Tonkin.

A. ÉLARGISSEMENT DE TERRITOIRE DE LA VILLE

Le développement du commerce, de l'industrie ainsi que l'urbanisation à Haiphong a amené la nécessité d'agrandir l'espace de la ville. Avant l'année 1918, le conseil municipal de la ville de Haiphong a demandé plusieurs fois au Résident supérieur au Tonkin à la province de Kiến An de rattacher les villages voisins à la zone suburbaine de la ville, comme la plage de Đồ Sơn (1904-1905)[785] ou le district de Hải An, depuis 1912. La ville de Haiphong utilisait, au budget local de 1905, une subvention de 3.000 piastres pour les améliorations à apporter à Đồ Sơn. Cependant, elle a déjà utilisé la somme de 39.268,33 piastres dans le budget de la zone pour l'élargissement de la ville en 1913 aux territoires des villages Hàng Kênh, Gia Viên, Lạc Viên, An Biên et Thượng Lý.[786] Dans le contexte géographique économique, l'annexion totale ou partielle à la ville de Haiphong d'un certain nombre de villages de la zone suburbaine[787] a presque doublé la superficie du territoire urbain. En outre, la population des villages étant en partie constituée par une masse flottante de personnes venues d'un peu partout pour travailler à Haiphong, comme boys, *coolies* ou interprètes, le rôle de la police, qui pourra y pénétrer librement, sera facilité par la nécessité d'une surveillance sans entraves.[788] L'aménagement de la région annexée, en même temps que la réalisation de l'important programme concernant le développement progressif de la cité,[789] allait nécessiter durant plusieurs années des efforts tels qu'il y avait le plus grand intérêt à décharger le maire de l'administration des villages de la zone suburbaine sous la direction de Jules Coulier et de Lepagney depuis août 1921.[790]

[785] ANV1 RST 62071 Rattachement de la plage de Đồ Sơn a la zone suburbaine de Haiphong (1904-1905)
[786] ANV1 RST 78764 A.s urbanisme de la zone suburbaine de Haiphong (1922-1924)
[787] « Zone suburbaine ». *Le Courrier d'Haiphong*, 13 août 1921.
[788] ANV1 RST 78764 A.s urbanisme de la zone suburbaine de Haiphong (1922-1924)
[789] « Route de Hanoi ». *Le Courrier d'Haiphong*, vendredi 14 janvier 1921.
[790] « Zone suburbaine ». *Le Courrier d'Haiphong*, 28 août 1921.

La création de la zone suburbaine, commencée par l'arrêté du 4 décembre 1901, avait pour but de soumettre à l'autorité du Résident-Maire toute une population hétéroclite installée sur les limites mêmes de la ville, de lui imposer des réglements de police et de voirie identiques à ceux de la ville et d'en surveiller directement la stricte exécution. Elle préparait en quelque sorte l'extension de la ville de Haiphong qui a été réalisée d'après l'arrêté du 20 octobre 1923. À ce moment-là et pour très longtemps, la situation antérieure à 1901 ne risque pas de se reproduire puisque le territoire urbain était suffisamment étendu pour y contenir facilement le double de la population vietnamienne.[791] D'autre part, le conseil municipal, en décidant la création, sur la périphérie de la ville, d'un boulevard avec une large bande reservée aux habitations entre celui-ci et la limite de la ville, a supprimé la possibilité de trouver en bordure d'une même voie de communication des habitants soumis à des autorités administratives et judiciaires différentes avec tous les inconvénients qui en résultaient, ici beaucoup plus que dans les pays européens. Les travaux de ponts et de voies reliés Haiphong et Hanoi ont été effectués depuis les années 1920.[792] La route du Lạch Tray a commencé à s'opérer depuis 1921 pour l'amélioration de la communication entre Haiphong et Hanoi.[793] La Municipalité a fait exécuter sans cesse des grands travaux dans le projet d'agrandissement de la ville.[794]

Depuis 1922, les urbanistes ont préparé les 3 projets de l'élargissement de la ville dont ils ont proposé la solution d'extension vers l'est, l'ouest et le sud du fleuve Cửa Cấm. Le territoire de la concession française était toujours au coeur de la ville où se trouvait le centre administratif et commercial. Ces architectes voulaient, semble-t-il, conserver l'espace pour les usines actuelles et dans l'avenir, sur la base de la limite réelle des villages, puisque ces industries avaient toujours besoin des grandes superficies. Enfin, le conseil municipal a adopté les limites d'extension, dans la séance ordinaire en date du 5 décembre 1922, vers le sud et l'ouest du fleuve Cửa Cấm. En 1923, les villages de la zone suburbaine tels qu'ils subsistent après l'extension des limites du périmètre de la concession française de Haiphong prescrite par l'Ordonnance royale du 29 septembre 1923 rendue exécutoire par arrêté du 20 octobre 1923, sont rattachés à la province de Kiến An. En même temps, l'administrateur Maire de

[791] Voir Đoàn Trường Sơn et alii (2010). *Hải Phòng những chặng đường lịch sử*, op.cit.
[792] « Les ponts et voies de Hạ Lý ». *Le Courrier d'Haiphong*, 17 avril 1921 ; « Le pont de Hạ Lý ». *Le Courrier d'Haiphong*, 17 juin 1921.
[793] « Route du Lạch Tray ». *Le Courrier d'Haiphong*, 3 juin 1921.
[794] Voir « Grands travaux ». *Le Courrier d'Haiphong*, 11 juin 1921 et 12 juin 1921. Le Courrier d'Haiphong a publié souvent les informations concernant les travaux urbains, par exemple la digue du Fort annamite, les quais de Canton et de l'Abattoir, les travaux de remblai de terrains divers entre la rivière Tam Bạc et la rue de l'Abattoir, de mare de Hạ Lý et autour de « l'hôpital indigène », le comblement du canal Bonnal entre le Cửa Cấm et la rue de Bắc Ninh (pour une somme 300.000 piastres), le quai de la Liberté avec prolongement du quai à la rive droite de la rivière Tam Bạc, le prolongement de la rue de Belgique jusqu'à l'usine cotonnière, *etc.* Voir encore les travaux publics de la ville de Haiphong et de la zone suburbaine dans les dossiers d'archives ANV1 RST 36533-10, ANV1 RST 36542-09, ANV1 RST 36544-02, ANV1 RST 36554-02, ANV1 RST 36558-11, ANV1 RST 36562-08 et ANV1 RST 36570-02 sur les rapports politiques et économiques de la ville de Haiphong pendant les années de 1918 à 1928

Haiphong participait au comité consultatif d'intérêt local à Đồ Sơn, en tant que membre, avec l'accord du Gouverneur général Maurice Long depuis 1921.[795]

Carte 9. *Projet de plan d'extension des limites de la ville de Haiphong en 1922*



[Source : ANV1 RST 59275 Extension du périmètre urbain de la ville de Haiphong (1922-1934)]

En 1924, le conseil municipal a approuvé le projet d'extension de la ville qui a considéré de constituer deux nouveaux quartiers comprenant les territoires situés à l'est, au sud-est et au sud de la ville et annexés à celle-ci par l'arrêté précité, en raison de leur étendue et du nombre de leurs habitants locaux. Il a aussi rattaché aux 3e et 4e quartiers la partie du village de Thượng Lý nouvellement incorporée à la ville. Ce projet a consacré par un arrêté les mesures antérieurement prises et suivant lesquelles la partie de la ville située entre la rivière Tam Bạc, le fleuve Cửa Cấm et le boulevard Bonnal a été rattachée au 1er quartier et la partie située sur la rive gauche du Cửa Cấm au 3e quartier.[796] Henri Cucherousset s'est intéressé sur cette question et il exposait son idée que « *Notre plan d'un Haiphong futur s'étendant grâce à un pont transbordeur sur la rive gauche de Cửa Cấm, avec des usines disposant chacune de beaucoup d'espace entre le lazaret et l'entrée du Sông Vàng Châu, avec des habitations*

[795] « Le rattachement de Đồ Sơn à la zone suburbaine de Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 2 octobre 1921 et 23 décembre 1921 ; « Rattachement de Đồ Sơn à la zone suburbaine et extension du périmètre urbain ». *Le Courrier d'Haiphong*, 9 décembre 1921 ; ANV1 RST 78764 A.s urbanisme de la zone suburbaine de Haiphong (1922-1924)

[796] « Arrêté de l'Administrateur Maire de la ville de Haiphong, le 1er juin 1924 ». ANV1 RST 78713 Division en quartiers de la ville de Haiphong (1901-1932)

s'alignant le long deux routes parallèles et d'un chemin de fer électrique entre Haiphong et Núi Đèo, dont les collines offriraient des terrains à bâtir aérés et sains, a intéressé bon nombre de nos lecteurs à Haiphong. »[797]

En effet il ne faut plus concevoir les villes modernes en forme de ronds ou d'ovales mais plutôt en forme d'étoiles. Jadis les nécessités des fortifications amenaient les habitants à se tasser dans un espace très resserré, plus tard la médiocrité des moyens de transport obligeait tous ceux qui avaient affaire à la ville à s'écarter le moins possible du centre. Il n'en est pas de même aujourd'hui et la ville moderne devrait se composer d'un noyau avec, le long d'une série de voies divergentes, des tentacules s'en allant très loin dans la campagne et laissant entre elles de larges espaces en cultures, bois et pâturages. On en vient même à la conception saturnienne de la ville planète, entourée à quelque distance de ses villes satellites. Avec l'automobile et le tramway électrique point n'est besoin que toutes les habitations se touchent.

En juin de cette année 1924, le territoire de la ville de Haiphong qui a accru 7.000.000 m^2 pour 11.000.000 m^2 a été divisé en 6 quartiers[798] : *Le premier quartier* est limité par l'avenue du Fort annamite, l'avenue de Belgique, l'avenue Paul Doumer, le boulevard Chavassieux, la rivière Tam Bạc et le Cửa Cấm ; *Le deuxième quartier* est limité par l'avenue Sadi-Carnot, la coupure de Lạch Tray, la rivière Tam Bạc, le boulevard Bonnal et l'avenue Paul Doumer ; *Le troisième quartier* est limité par la rivière Tam Bạc, le Cửa Cấm, la limite est de la ville et le boulevard contral prolongé. Il comprend en outré le territoire de la ville situé sur la rive gauche du Cửa Cấm ; *Le quatrième quartier* est limité par le boulevard central, la rivière Tam Bạc et la limite est de la ville ; *Le cinquième quartier* est limité par la rivière Lạch Tray, la coupure de Lạch Tray, l'avenue Sadi-Carnot, la route de Lạch Tray et la limite sud de la ville, de la rivière Lạch Tray à la route de Lạch Tray. Ce 5e quartier comprend l'ancien village de An Biên et partie des villages de An Dương, Đôn Nghĩa, Niệm Nghĩa, Nghĩa Xá, Dư Hàng et Hàng Kênh, dont la plus grande partie est situé à l'ouest de la route de Lạch Tray ; *Le sixième quartier* est limité par la route de Lạch Tray, l'avenue de Belgique, l'avenue du Fort annamite, le Cửa Cấm et les limites est et sud-est de la ville, du Cửa Cấm à la route de Lạch Tray. Il comprend les anciens villages de Lạc Viên, de Gia Viên et partie de ceux de Đông Khê, An Đà et Thượng Đoạn, situées à l'est de ladite route.[799]

Dans ces quartiers, le conseil municipal a gardé les notables, par exemple chef du village (lý trưởng) et sous-chef (phó lý), ainsi que les conseils d'administration des anciens villages, ou a

[797] Henri Cucherousset. « À Haiphong ». *EEIC*, 6 janvier 1924, p. 2.
[798] Voir le rapport politique et économique de la ville de Haiphong dans ANV1 RST 36554-02 Rapports généraux annuels des provinces de Haiphong, Hòa Bình et Hưng Yên de 1923 à 1924 au Conseil de gouvernement de l'Indochine (session 1924)
[799] Hội đồng Lịch sử thành phố Hải Phòng (1993). *Lược khảo đường phố Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng.

fait nommer ces fonctionnaires sur la base de la proposition du chef du secrétariat.[800] À l'exception du 2e quartier, les 5 quartiers de la ville de Haiphong étaient sous l'administration des chefs et sous-chefs vietnamiens, surtout les deux nouveaux formés en 1924.

Carte 10. *Plan de la ville de Haiphong en 1925*



[Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE C-5289]

L'élargissement du territoire de la ville de Haiphong a ouvert l'espace économique géographique pour les sociétés industrielles et commerciales avec 104.425 habitants à la fin décembre 1923.[801] Il ne fait de doute que c'était un grand port commercial au Tonkin depuis les années au début du XXe siècle, et il est en passe de devenir un centre économique industriel multiforme dès les années 1919. Quand le gouvernement de France doit réinstaller l'économie afin de surmonter les difficultés de la guerre 1914-1918,[802] l'Indochine était

[800] Voir les arrêtés pour nommer les chefs et sous-chefs des quartiers de la ville de Haiphong et la liste de cettes personnes dans ANV1 RST 78720 Recueil des arrêtés designant et revoquant les Chef et sous-Chef de quartier à Haiphong 1926

[801] Voir le rapport politique et économique de la ville de Haiphong dans ANV1 RST 36554-02-Rapports généraux annuels des provinces de Haiphong, Hòa Bình et Hưng Yên de 1923 à 1924…, *op.cit.*

[802] Voir M. Cachin (1925). *Le problème de la paix et les dettes extérieures, op.cit.* ; G. Bonnefous (1957). *Histoire de la Troisième République, t.2, op.cit.* ; Bouillon et alii (1968). *Le Monde contemporain – Histoires et civilisations, op.cit.* ; Philippe Bernard (1975). *La fin d'un monde (1914-1929).* Paris, le Sueil ; Jean-Charles Asselain (1984). *Histoire économique de la France du XVIIIe siècle à nos jours : De 1919 à la fin des années 1970, op.cit.* ; Patrice Morlat (2001). *Indochine années vingts : Le Balcon de la France sur le Pacifique, op.cit.* ;

placée dans le nouveau programme de mise en valeur coloniale. Dans le discours d'Albert Sarraut, « *L'Indochine est, à tous les points de vue, la plus importante, la plus développée et la plus prospère de nos colonies.* »[803] La progression de plusieurs sociétés industrielles à Haiphong montrait que cette ville avait la perspective de l'investissement français.

Henri Cucherousset avait de nouvelles idées pour l'agrandissement de la ville quand il a présenté son projet sur « L'extension de Haiphong sur la rive gauche » dans *L'Éveil économique de l'Indochine*. D'après lui, par la pespertive du centre économique de Haiphong, la ville pouvait construire le tramway électrique, le transbordeur ainsi qu'un pont reliant les deux rives du fleuve Cửa Cấm. Il a cru que les solutions de transports qu'il a démandé dans son projet « *mettra les deux rives à deux minustes l'une de l'autre, qu'au-delà du quatier industriel, qui se développera le long du fleuve, tout un quatier très agréable d'habitations s'élève sur les collines de Núi Đèo, à dix minutes du transbordeur par le tramway électrique* ».[804] Pourtant, tout cela ne montre qu'il voulait que la ville de Haiphong se développe correspondant avec le poste en Indochine. En fait, d'après les autorités de la ville de Haiphong « *l'intérêt urbain de la ville de Haiphong se confond, en quelque sorte, avec l'intérêt général de la colonie et, particulièrement, du protectorat du Tonkin. C'est la voie naturelle du transit terrestre, en même temps qu'un port commercial à la fois maritime et fluvial où viennent aboutir toutes les marchandises qui entrent ou qui sortent. C'est, en outre, la tête de ligne de la voie ferrée la plus importante du Tonkin, celle qui pénètre en Chine, jusqu'au coeur du Yunnan et draîne vers notre port des richesses dont on ne connaît pas encore toute l'étendue.* »[805] Si la population de la ville a augmenté rapidement pendant les années 1921-1925 de 74.971 habitants en 1921, 78.511 habitants en 1922, 104.425 habitants en 1923[806] à environ 110.000 en 1925,[807] dès 1925 et jusqu'en 1930 la population de la ville

---

Trần Huy Liệu (1956). *Lịch sử tám mươi năm chống Pháp*, quyển I. Hà Nội, nxb. Văn - Sử - Địa ; Tạ Thị Thúy et alii (2007). *Lịch sử Việt Nam, tập VIII (1919-1930), op.cit.*

[803] Albert Sarraut (1923). *La mise en valeur des colonies françaises, op.cit.*, p. 463.

[804] Henri Cucherousset. « À Haiphong ». *EEIC*, 6 janvier 1924, *art.cit.* p. 2-3. Il a souligné que « *Au point de vue industriel, le transbordeur résout à la perfection le problème des transports lourds. Le long du large quai projeté sur la rive droite courra une voie ou probablement une double voie ferrée. De cette voie se détachera une voie de garage s'épanouissant en trois voies qui aboutiront à la plate-forme du transbordeur. Celle-ci peut être faite assez solide pour supporter trois wagons du type le plus lourd. Aussitôt les wagons sur la plate-forme, celle-ci est entraînée à 12 km à l'heure et en moins de deux minutes elle se trouve en face des voies de garages de la rive gauche. Les wagons sont aussitôt accrochés aux câbles de treuils électriques qui les retirent de la plate-forme tandis que les wagons attendant du côté opposé y prennent leur place et deux minutes plus tard se trouvent à leur tour amenés sur l'autre rive. En moins d'une heure deux lourds trains de 18 wagons peuvent être ainsi transférés l'un de la rive droite à la rive gauche l'autre de la rive gauche à la rive droite.* »

[805] ANV1 RST 36542-09 Rapport annuel sur la situation générale de la ville de Haiphong de 1920 à 1921

[806] Citation du rapport politique et économique de la ville de Haiphong dans ANV1 RST 36554-02 Rapports généraux annuels des provinces de Haiphong, Hòa Bình et Hưng Yên de 1923 à 1924…, *op.cit.* La population en 1921 comporte de 73.323 Vietnamiens et Chinois, 1648 Européens ; en 1922 : 76.818 Vietnamiens et Chinois, 1693 Européens ; en 1923 : 85.767 Vietnamiens, 13.843 Chinois, 2.002 Européens, 54 Japonnais, 172 métis français, 2.543 métis chinois et 44 Hindous.

augmente environ 20.000 habitants.[808] Dans ce contexte, le mouvement industriel et commercial de la ville se développe rationnellement au milieu de la tranquillité et du bon esprit général tant du côté européen que du côté vietnamien.[809]

B. LES INDUSTRIES CARACTÉRISTIQUES À HAIPHONG

1. Entretiens et constructions navales : les industries pérennes

La *Société des Ateliers Maritimes de Haiphong* (SAMH) est devenue une des deux plus grandes sociétés de constructions navales et mécaniques au Tonkin pendant la décennie 1920. Cette société a renforcé de plus en plus son objet de commerce qui comportait des services de travaux mécaniques de tous genres, la grosse et petite chaudronnerie, les chaudières et moteurs, les installations d'usines. Elle pouvait entreprendre tous les travaux publics et privés, la construction navale et fournissait l'air comprimé. À Haiphong où la société employait les ingénieurs spécialisés et a équipé les outillages mécaniques (de cale de construction, d'un dock flottant, de matériel moderne, rivetage mécanique, soudure électrique, *etc*.) permettant l'étude sérieuse et la réalisation économique de tous travaux ou installations.[810] Tous ces services apparaissaient dès le moment de la naissance de la ville au bord du fleuve Cửa Cấm et étaient devenus de plus en plus une des industries caractéristiques de cette ville portuaire.

Pendant les années 1919-1922, la SAMH a effectué certains travaux de constructions de navires et de chaloupes et les chantiers du barrage de Bái Thượng (la province de Thanh Hoá),[811] surtout le projet de pont suspendu présenté par la société pour Lào Cai où elle a fait la construction par les machines et ses produits mécaniques.[812] « *Le barrage de Bái Thượng est un des grands ouvrages des Ateliers maritimes […] Ces travaux sont considérables et évalués à 1.620.000 piastres* »[813] sous la direction de MM. Leroy, Brazey, Gastaldi en tant que directeurs et Jau, Dassibat, Lefèvre en tant que ingénieurs[814] En 1921, un petit caboteur et un gros remorqueur à deux hélices ont été construits aux ateliers maritimes. Depuis ce moment là jusqu'en 1923, les deux cargos de 1.500 tonnes *Van Vollenhoven* et *fils de Paul*

---

[807] Citation du recensement dans ANV1 RST 36558-11 Rapport annuel sur la situation générale de la ville de Haiphong de 1925 à 1926

[808] D'après Yves Henry (1932). *Économie agricole de l'Indochine*, *op.cit.*, p. 23, la population de la ville de Haiphong en 1930 est d'environ 130.000 habitants.

[809] Citation du rapport politique et économique de la ville de Haiphong dans ANV1 RST 36554-02 Rapports généraux annuels des provinces de Haiphong, Hòa Bình et Hưng Yên de 1923 à 1924…, *op.cit*.

[810] Voir les informations détaillées des Ateliers Maritimes de Haiphong dans leur publicité dans *EEIC*, 22 juin 1924, p. IV.

[811] C'était le premier barrage d'hydraulique à l'Annam.

[812] Henri Cucherousset. « La foire de Hanoi ». *EEIC*, 24 décembre 1922, *art.cit.*, p. 2.

[813] « Les événements et les homes ». *Les Annales coloniales*, 14 juin 1923.

[814] Barbisier. « L'inauguration des irrigations du Thanh Hóa ». *EEIC*, 31 janvier 1926, pp. 9-11.

Doumer sont en cours de finition.[815] En 1923, les ateliers maritimes ont été transférés en bordure de la route longeant le Cửa Cấm et de la rue de Verdun. Cette firme a le monopole des réparations des gros navires de commerce et elle construit encore des chalands en fer, canots, chaudières. Elle est chargée en outre de la construction des nouveaux appontements (charpentes métalliques sur pieux à vis) en amont des appontements de Haiphong ainsi que de l'achèvement du pont sur le fleuve Rouge à Lào Cai.[816]

La modernisation des ateliers commence en 1924 où la SAMH a construit la nouvelle usine sur les rives du canal Bonnal et une autre à celles du Cửa Cấm sur les terrains plus larges au long du fleuve, permettant d'employer plus de 1.200 ouvriers vietnamiens.[817] D'après Henri Cucherousset, « [sur ces chantier] *une partie des mille pylônes commandés pour les transports d'électricité à Hòn Gai, une dizaine de grands chalands en fer, une chaloupe de mer de 250 tonnes pour une ligne de Haiphong à Bến Thuỷ, etc. Les ateliers maritimes ont demandé l'autorisation de pratiquer dans le quai, une coupure permanente avec un pont mobile, ce qui permettra de construire dans les bassins toutes les grosses embarcations et de les faire passer dans le fleuve sans avoir à interrompre le trafic plus de quelques minutes.* »[818] En 1925, la SAMH a réorganisé à son conseil d'administration, dont Octave Homberg fut nommé le président, G. Leroy était le directeur général à Paris, R. Brazey était l'ingénieur-directeur au Tonkin et Louis Porchet jouait le rôle d'ingénieur-conseil à Paris.[819] À cette époque, dans le domaine de la construction navale, les usines de la SAMH ont fait la construction de canots à moteur pour les lacs Ba Bể et la baie d'Halong. Une possibilité d'augmentation de son capital a été posée pour effectuer les grands travaux publics.[820]

La participation des industriels et capitalistes dans plusieurs sociétés en Indochine au nom des actionnaires a créé des liens d'intérêt entre eux. Octave Homberg en était un exemple quand il était non seulement membre de la *Banque de l'Indochine*, mais encore il était le directeur et le

---

[815] « La mise à l'eau des cargos de 1.500 tonnes ».*Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 2 octobre 1921 ; Henri Cucherousset. « Un petit tour à Haiphong ». *EEIC*, 14 janvier 1923, p. 2. D'après *Le Courrier d'Haiphong*, 18 décembre 1921 : « *Un des cargos en construction à la "Société des Ateliers maritimes" a été remorqué et amarré à l'appontement du port de commerce, en face de la grue de 20 tonnes que l'on doit utiliser pour la mise en place des chaudières de ce navires.* »

[816] Citation du rapport politique et économique de la ville de Haiphong dans ANV1 RST 36554-02 Rapports généraux annuels des provinces de Haiphong, Hòa Bình et Hưng Yên de 1923 à 1924…, *op.cit*.

[817] *Les Annales coloniales*, 10 avril 1924.

[818] Henri Cucherousset. « À Haiphong ». *EEIC*, 6 janvier 1924, art.cit, p. 3.

[819] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-55. Octave Homberg, président du conseil d'administration ; G. Leroy, directeur général à Paris ; L. Porchet, ingénieur conseil à Paris ; R. Brazey, ingénieur-directeur au Tonkin ; D. Gastaldi, ingénieur-directeur des entreprises extérieures ; Colin, Chiron, Cormerais et Ferrier, ingénieurs ; Grenouillat et Grosjean, chefs d'atelier ; Letessier et Jevaud, agents surveillants ; Aranci, contremaître du dock flottant ; Leroy, comptable ; David, aide-comptable ; De Balmann, magasinier ; Le Priol, dessinateur ; Reberteau, chef de service au Vinh – Đông Hà ; Bisaro, chef fonceur au Vinh – Đông Hà ; Rogliano, chef de service à Bái Thượng ; Népuschlan, Istivie et Pipon, agents au Vinh - Đông Hà ; Przloomski, chef de service pont de Tri Chinh ; Combroux, chef fonceur pont de Lào Cai ; Piacentini et Scala, agents surveillants ; Mlle Lejeune, sténo-dacIylo.

[820] *Bulletin financier et économique de l'Indochine*, 6 mars 1925.

grand actionnaire des autres sociétés françaises au Tonkin. Depuis 1927, l'économie de l'Indochine en général et au Tonkin particulier faisait face à des difficultés par l'influence de la crise du marché chinois. M. Charles de Lansalut, administrateur de la SAMH, proposa la fusion de cette société avec la *Société Anonyme de Constructions Mécaniques* (SACM) par le jeu des groupements financiers parce qu'il avait apprécié vivement l'activité, l'entregent, l'expérience des directeurs de la société de constructions mécaniques de Haiphong. Il souhaitait que les deux maisons puissent « *réunir les principales affaires du pays et l'expérience acquise des premiers fondateurs* ».[821] Mais O. Homberg, par son poste à la SAMH, a refusé d'examiner ce projet. Il voulait chercher les résolutions efficaces pour maintenir les activités et la croissance de la SAMH plutôt que de fusionner avec la société de MM. Robert et Théard pour protéger son indépendance et ses intérêts. Quelles étaient les motivations de la décision de M. O. Homberg ? Nous présenterons les explications dans la partie suivante concernant la SACM. Pourtant, l'élargissement de la SAMH était nécessaire alors qu'elle avait atteint une nouvelle coparticipation, en 1929, avec la *Société de Dragages et de Travaux Publics*.[822] La *Chambre de commerce de Haiphong* a désigné M. Porchet, son président, comme délégué titulaire au grand conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine, et M. Paquin comme suppléant.[823]

2. Société Anonyme de Constructions Mécaniques 1919-1922 : l'affaire de la fabrication des sapèques en laiton

En septembre 1919, les *Ateliers Robert-Guérin-Théard* étaient agrandis pour établir la société anonyme au capital social de 500.000 francs, sous le nom *Société Anonyme de Construction Mécanique* (SACM). À son siège social, situé 172 et 174, boulevard Bonnal, 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. En outre, elle fournissait les services concernant les machines pour toutes industries et les installations d'usines avec un dock flottant de 2.000 tonnes. Les produits mécaniques de la SACM, par exemple « *des outils agricoles, de mine et de terrassement, un groupe de pompes d'irrigation à vapeur donnant 200 m^3 à l'heure* », ont reçu les félicitations à la foire de Hanoi par leurs qualités pratiques pour les paysans cochinchinois et les mines au Tonkin.[824]

---

[821] « Une affaire haiphonnaise qui prospère : La Société anonyme de Constructions mécaniques – Rapport du Conseil d'Administration de la SACM, le 28 février 1927 ». *EEIC*, 3 avril 1927, p. 7.

[822] Voir les informations concernant de cette société et la coparticipation dans « Société de Dragages et de Travaux Publics ». *EEIC*, 25 août 1929, p. 12.

[823] « Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine ». *Les Annales coloniales*, 10 septembre 1929.

[824] Voir les présentations des produits mécaniques de la SACM dans l'article de Nguyễn Khắc Cần. « La foire de Hanoi (14-28 décembre 1919) ». *L'Écho annamite*, 24 juillet 1920.

Pour le développement de la production, la SACM a demandé à la ville de Haiphong de louer un terrain urbain inoccupé situé à proximité de ses ateliers. Au lieu de lui appliquer le tarif réglementaire de 0,02 piastre par mètre carré et par mois, ce qui aurait porté la taxe pour la superficie occupé à 260 piastres par an, on établit un prix forfaitaire de 500 piastres. Un bail fut passé expirant le 1er novembre suivant. Au lieu de s'en tenir à la superficie louée, bornée par le boulevard Bonnal, la rue de Hải Dương et le canal Bonnal, les locataires se sont étendus, progressivement et sans autorisation, sur le trottoir du canal Bonnal et sur l'extrémité de la rue de Hải Dương qu'ils ont fini par encombrer en y installant des chantiers de scieurs de bois. À cette occassion, la construction d'un égout dans la rue de Hải Dương qui dessert le cimetière français et l'empierrement de cette rue figurent au programme des travaux arrêtés l'an passé et demandés avec insistance par la population. Les crédits nécessaires ayant été inscrits au budget de 1919, les travaux furent mis régulièrement en adjudication publique. L'adjudication approuvée l'entrepreneur fut invité à prendre possession du terrain que doit traverser l'égout. Simultanément, la SACM fut priée d'évacuer la partie de la rue de Hải Dương qu'elle occupait sans autorisation et sans paiement de taxe.[825] Bien plus, cette société a demandé *« le creusement d'un chenal dans le canal Bonnal pour permettre la sortie du bateau en bois qu'elle est en train de construire. Le travail est évalué à 11.000 piastres et sera supporté en grande partie par la subvention annelle de 100.000 piastres du budget général à la ville de Haiphong, car la participation de la Société Anonyme de Constructions Mécaniques se réduira peut être à 2.000 ou 3.000 piastres.* »[826]

Pendant les anneés 1919-1922, la nouvelle usine de la SACM a fait sa première affaire concernant la frappe de sapèques en laiton pour le gouvernement du Protectorat de l'Indochine par un contrat avec l'Administration.[827] Dans une lettre envoyée à M. Edouard Rivet, Résident supérieur au Tonkin, le représentant de cette société mécanique, M. Théard a donné un prix pour la frappe de cent mille piastres de sapèques. Pour exécuter cette commande, il faudrait 225 tonnes de cuivre rouge laminé en planche de 8/10e de millimètre, valant 700 tonne provenant du Japon ou d'Amérique et représentant une valeur de 157.500 piastres. Il a demandé aussi l'aide des autorités françaises au Tonkin pour se procurer du

[825] ANV1 RST 59165 Demande de location d'un terrain communal de Haiphong formulée par la Société Anonyme de Constructions Mécaniques.
[826] « Lettre de M. Métaireau, Administrateur-Maire de la ville de Haiphong à M. Résident supérieur au Tonkin, le 16 août 1919 », ANV1 RST 59165 Demande de location d'un terrain communal de Haiphong formulée par la Société Anonyme de Constructions Mécaniques.
[827] D'après les articles « Monnaies fabriquées en 1902 à la Monnaie de Paris pour l'Indochine ». *BEIC*, N^0 16, avril 1903, p. 305, avant cet affaire de la SACM, la frappe des monnaies en argent et bronze pour l'Indochine est effectuée en France. En 1902, la Monnaie de Paris a fabriqué au total 22.451.554 pièces, soit 25.931.091,60 francs ; « Frappe de monnaies en France pour l'Indochine en 1908 et 1909 ». *BEIC*, N^0 83, mars-avril 1910, p. 251, le nombre de monnaies est de 18.486.340 pièces en 1908 et de 15.701.143 pièces en 1909. Voir les tableaux de monnaies d'argent, monnaies de bronze et de zinc pendant les années 1879-1910 dans « La frappe de monnaies indochinoises de 1879 à 1910 ». *BEIC*, N^0 91, mars-avril 1911, pp. 666-667 ; « La frappe de monnaies indochinoises en 1911 ». *BEIC*, N^0 95, mars-avril 1912, p. 213.

cuivre étiré à un prix très réduit, environ 5.860 francs la tonne en France.[828] Pour effectuer ces travaux, il est nécessaire que la SACM équipe en outillage de ses usines à Haiphong.

En tant que représentant de la société, M. Théard a proposé de réorganiser dans les usines (avec 60 ouvriers découpeurs constitués en 3 équipes de 8h ; 24 congais de manutention, décapage, polissage et mise en caisse; 24 bacons serveurs ; 4 vérificateurs ; 3 Européens de surveillance ; 6 ouvriers outilleurs de surveillance) et de doubler la force motrice de son atelier de découpage et d'emboutissage afin de pouvoir fonctionner jour et nuit. Par ailleurs, M. Théard a confirmé que sa société pourra exécuter ce travail, y compris l'amortissement du matériel, des machines spéciales, des frais d'installation et son bénéfice.[829] En janvier 1920, dans une autre lettre pour Edouard Rivet, Théard a confirmé que son usine pouvait fabriquer 500.000 piastres de sapèques en laiton laminé type commercial de 8 dixièmes d'épaisseur, diamètre 22 mm, d'un poids environ 2 gr, avec des presses automatiques à outils multiples. D'après les essais rudimentaires que la société mécanique a faits avec le matériel dont elle dispose, elle estime qu'il faudrait 1.000 tonnes de laiton pour les 500.000 piastres que les autorités françaises au Tonkin achèteraient à la France, pour le prix estimé d'environ 600 piastres la tonne rendu Haiphong, soit 600.000 piastres.[830] À titre de comparaison les métaux des sapèques du règne de Minh Mạng et Thiệu Trị, l'ingénieur en chef des Mines de l'Indochine a proposé la proportion des métaux qu'il a préconisée, le laiton de préférence au cuivre, parce que cet alliage est moins cher et plus résistant. Si l'Administration au Tonkin était libre de choisir la composition de l'alliage, cet ingénieur voulait conseiller 40% de zinc, avec 1% d'étain qui évite l'attaque du métal par l'eau de mer ou les eaux salines. En fait, la SACM pouvait prendre un laiton commercial quelconque, soit 60-40 laiton ordinaire, soit 67-33 laitons usuel en France pour le laminage. C'était certainement un meilleur métal que celui des sapèques d'Annam, qui, d'après des analyses faites en laboratoire, faisait apparaître une proportion élevée de plomb nettement nuisible (diminution de la résistance, accroissement de l'altérabilité). Dans son projet, ces ingénieurs voulaient importer du laiton en feuilles des État-Unis, du marché NewYork, parce que le gouvernement du Protectorat du Tonkin pouvait « *obtenir une reduction importante du prix de 9.500 francs, soit 633 piastres au cours actuel.* »[831]

---

[828] « La lettre de la Société Anonyme de Constructions Mécaniques pour Monsieur Edouard Rivet, Résident supérieur au Tonkin, le 5 décembre 1919 », ANV1 RST 20080 Frappe des sapeques en laiton par la Société Anonyme de Constructions Mécaniques de Haiphong (1919 - 1921)

[829] Voir les demandes de M. Théard dans ANV1 RST 20080 Frappe des sapèques en laiton par la Société Anonyme de Constructions Mécaniques de Haiphong (1919 - 1921)

[830] « La lettre de la Société Anonyme de Constructions Mécaniques pour Monsieur Rivet, Résident supérieur au Tonkin, le soir du 7 janvier 1919 », ANV1 RST 20080 Frappe des sapèques en laiton par la Société Anonyme de Constructions Mécaniques de Haiphong (1919 - 1921)

[831] « Rapport de l'ingénieur en chef des Mines de l'Indochine, le 28 février 1920 », ANV1 RST 20080 Frappe des sapèques en laiton par la Société Anonyme de Constructions Mécaniques de Haiphong (1919 - 1921)

Dès l'année 1920, la SACM a commencé à équiper les machines modernes spéciales pour son usine. Elle a acheté les outillages spécifiques d'une compagnie américaine, *E.W. Bliss Compagny* à 6 Adams Street, Brooklyn, NewYork.[832] M. Théard a envoyé les informations nécessaires au Résident supérieur au Tonkin que : « *Nous désirons 6 machines pour en avoir toujours une en vérification. Nous aurions besoin de ces machines dans un délai de 3 mois sur Port Pacifique, nous avons aussi besoin d'une machine à découper les bandes de laiton de 8 dixièmes en 22mm de large avec en rouleurs pouvant se fixer sur les presses, cette découpeuse serait capable d'alimenter les 5 presses. Elle devrait comporter des entraineurs à rouleaux automatiques. Il faudrait également une machine à reproduire la gravure des coins pouvant produire 10 coins par 24h.* »[833] Enfin, par le contact de M. Casenave, directeur du Commissariat des Affaires Franco-Américaines à NewYork, la SACM a reçu les 10 machines nécessaires de la maison « Bliss » pour assurer une production de 1.000 piastres par 24h.[834]

En avril 1920, la SACM a commencé l'équipement de son matériel provisoire, pour la fabrication des 25.000.000 de sapèques, au prix global de 32.000 piastres sous le contrôle de Cazenave, ingénieur en chef. Pour la fabrication à grand rendement, la SACM a commencé la construction du bâtiment spécial destiné à isoler cette fabrication de ses ateliers, et rendre la surveillance plus facile. Quant à Cazenave, ingénieur en chef de la SACM, il a donné des avis pour les équipements et les utilisations des appareils spécifiques. Sur cette base, au 24 septembre 1920, après nouvelle conférence avec M. Bourcier Saint-Chaffray le Résident supérieur du Tonkin, M. Duguet et l'ingénieur de la maison Pinchart-Deny, Cazenave a accepté la solution technique de la maison Pinchart-Deny sur les machines avec une valeur de 79.500 piastres en total et sur la caractéristique de la fabrication de sapèques en métal.[835]

---

[832] Le rapport sur l'achat des machines de la SACM, ANV1 RST 20080 Frappe des sapèques en laiton par la Société Anonyme de Constructions Mécaniques de Haiphong (1919 - 1921)

[833] « La lettre de la Société Anonyme de Constructions Mécaniques pour Monsieur Rivet, Résident supérieur au Tonkin, le soir du 7 janvier 1919 », *art.cit.* : « *la presse aménage automatiquement de la bande par rouleaux en combinaison avec table revolver découpant, frappant, poinçonnant et éffectuant des centièmes de piastres en bronze diamètre 26 mm épaisseur 1 mm et des cinq centièmes de piastres en laiton diamètre 22 mm, épaisseur 8 dixièmes. Ces machines pourraient être avec harnais d'engrenage permettant une production intensive des cinq centièmes en laiton (80 à 100 pièces à la minute) et réduite de moitié pour les centièmes en bronze soit 40 à 50 à la minute. Cette démultiplication pourrait être envisagée pour l'avenir et le harnais envoyés après les machines, étant donné que la première fabrication prévue est celle des cinq centièmes de piastres dénommés sapèques. Le flan à découper en laiton devrait avoir 21 mm, le sapèque à un recto portant un bord extérieur en relief, au centre un trou de 5 mm avec un bord en relief. Ces 2 renflements auront 9 dixièmes d'épaisseur, entre ces 2 renflement il y aurait 8 caractères écriture mandarine en relief, le fond aurait 6 à 7 dixièmes, le verso serait absolument lisse. La machine devrait donc amener automatiquement la bande, découper le flan, frapper le recto de la pièce, poinçonner le trou du milieu et éjecter le sapèque terminé. La production devrait être au minimum de 80 à 100 pièces à la minute, il nous faudrait produire 500.000 pièces par 20 h.* »

[834] Voir la communication entre la SACM et le directeur du Commissariat des Affaires Franco-Américaines à NewYork dans ANV1 RST 20080 Frappe des sapèques en laiton par la Société Anonyme de Constructions Mécaniques de Haiphong (1919 - 1921).

[835] « La description de la caractéristiques de la fabrication de sapèques », ANV1 RST 20080 Frappe des sapeques en laiton par la Société Anonyme de Constructions Mécaniques de Haiphong (1919 - 1921) : « *Les sapèques sont façonnées dans du laiton de huit dixièmes d'épaisseur de millimètres, laiton fourni par le gouvernement français au Tonkin et entreposé par ses soins. En effet, ce laiton est livré en 3 lots : un premier (arrive aux Docks) de 195 tonnes, venu en 2 largeurs et comprenant 4.826 rouleaux de 165 mm de largeur, et*

En janvier 1921, la commission de recette était établie pour contrôler la fabrication de sapèques et elle s'est réunie souvent aux ateliers de la SACM[836] chaque mois avec la participation du réprésentant de la SACM. Cette commission fonctionnait sous la direction de M. de Sourdeval [administrateur délégué de la zone suburbaine], en tant que président, et les membres comportaient de M. Fabre [payeur à Haiphong], le réprésentant de *l'École professionnelle de Haiphong* [M. Faure le directeur ou M. Gassies, chef d'atelier], M. Calazil [mécanicien des Travaux publics], M. Removille [chef du laboratoire du Service des mines].[837]

Après avoir reçu la demande de la SACM sur le prix initial,[838] l'Administration du Tonkin voulait encore diminuer le prix des mille piécettes, soit 0,80 piastre pour la première tranche, 0,70 pour la deuxième tranche, 0,65 piastre pour la troisième fois, 0,60 piastre pour la quatrième et 0,55 piastre pour les fabrications suivantes.[839] En fait, la fabrication s'est déroulée depuis novembre 1920 jusqu'en janvier 1923. Et enfin, la SACM a utilisé 800.321,686 kg de laiton pour faire 227.628.644 sapèques, dont 565.311,856 kg sapèques et 235.009,83 kg poids des déchets, soit le poids de piécettes environ 2,451 - 2,475 gr chacune[840] pour aux provinces au Tonkin.[841]

1.148 rouleaux de largeur ; un deuxième lot de 30 tonnes, qui est en route, ayant problablement les mêmes caractéristiques, largeur 360 mm ; un troisième lot de 575 tonnes qui est commandé pour aller avec les presses découpeuses Pinchart-Deny à 8 poinçons. Ces bandes sont annoncées en larger de 166 mm et roulées par longueurs de 27,5 m, elles doivent s'adapter exactement à l'outillage prévu par la Maison Pinchart-Deny, qui fabrique ces découpeuses. La composition du métal doit être telle que l'écroui donné par la frappe ne doit pas le rendre cassant, sans qu'il soit besoin d'un recuit non prévu dans la fabrication. Les largeurs autres que celle de l'outillage Pinchart-Deny seront affectées à la fabrication provisoire, et l'outillage de découpage de cette fabrication sera établie à cette largeur si cette fabrication n'épuise pas les 1.148 rouleaux, les rouleaux restant devront être découpés à 166 mm et le tombant de 84 mm pourra être utilisé en dernier lieu. »

[836] « Fabrication des sapèques ». *Le Courrier d'Haiphong*, 3 mars 1921 : « *Par décision du Résident supérieur au Tonkin en date du 18 janvier 1921, la surveillance de la fabrication des sapèques pour le compte de l'administration dans les établissements de la Société de Constructions mécaniques de Haiphong en execution du contrat du 19 novembre 1920 et la reception de ces monnaies seront assures dans les conditions prévues par ce contrat notamment dans ses articles 3, 8 et 10, sous le contrôle de l'ingénieur en chef des Mines de ce service, ou par son suppléant à la designation de l'ingénieur en chef.* »

[837] ANV1 RST 20079 A.s du contrôle de la fabrication et de la réception des sapèques dans les ateliers de la Société Anonyme de Constructions Mécaniques de Haiphong (1921)

[838] D'après « La demande du prix de la fabrication de sapèques de la SACM », ANV1 RST 20080 Frappe des sapèques en laiton par la Société Anonyme de Constructions Mécaniques de Haiphong (1919 - 1921) : « *La fabrication comprend 200.000.000 de piécettes répartie en 4 tranches de 50.000.000. L'Administration se réserve le droit d'arrêter la fabrication après l'épuisement de chaque tranche. L'amortissement de l'outillage devenant dégressif suivant chaque tranche, les prix respectif seront établis ainsi : première tranche de 50.000.000 le mille de 0,95 piastre ; deuxième tranche de 50.000.000 le mille de 0,75 piastre ; troisième tranche de 50.000.000 le mille de 0,70 piastre ; quatrième tranche de 50.000.000 le mille de 0,65 piastre et les fabrications suivantes par tranches de 50.000.000 le mille de 0,60 piastre.* »

[839] D'après ANV1 RST 20088 Paiement d'une somme à la Société Anonyme de Constructions Mécaniques (1923), la SACM et l'Administration du Tonkin ont la différence sur la dernière comptabilisation.

[840] Nous avons analysé sur la base des chiffres dans « Situation générale du laiton employé à la fabrication des sapèques du 15 novembre 1920 au 8 janvier 1923 », ANV1 RST 20086 Fabrication des sapèques par la Société de Constructions Mécaniques de Haiphong (1921-1923)

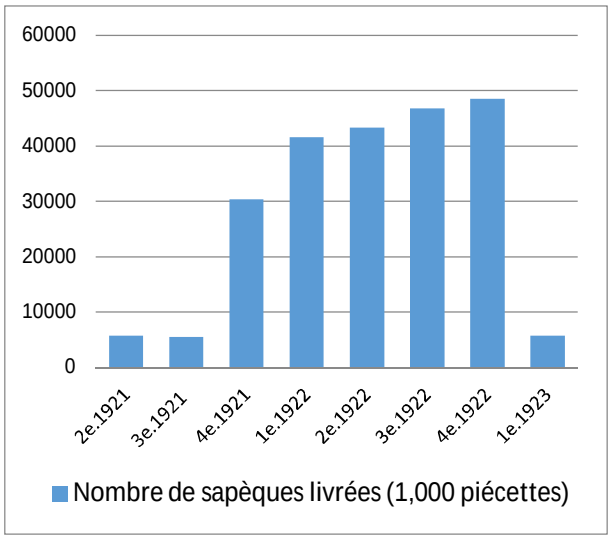
[841] Voir les envois de sapèques en laiton sur Thái Bình et Nam Định dans « Les nouvelles sapèques en laiton ». *Le Courrier d'Haiphong*, 3 mai 1921 et 20 mai 1921. Au mois de mai, le bateau *Dalny* a transporté 214 tonnes de laiton pour la fabrication des sapèques à Haiphong, *Le Courrier d'Haiphong*, le 13 mai 1921 ; et la *Manche* a débarqué au port de Haiphong avec le dernier envoi de 180 tonnes au mois d'août, *Le Courrier d'Haiphong*, le 5 août 1921

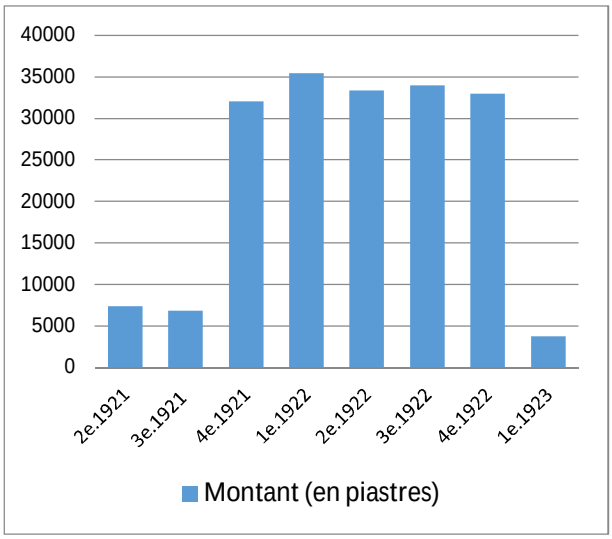
Tableau 21. *Relevé des sapèques fournies pendant les années 1921-1923*

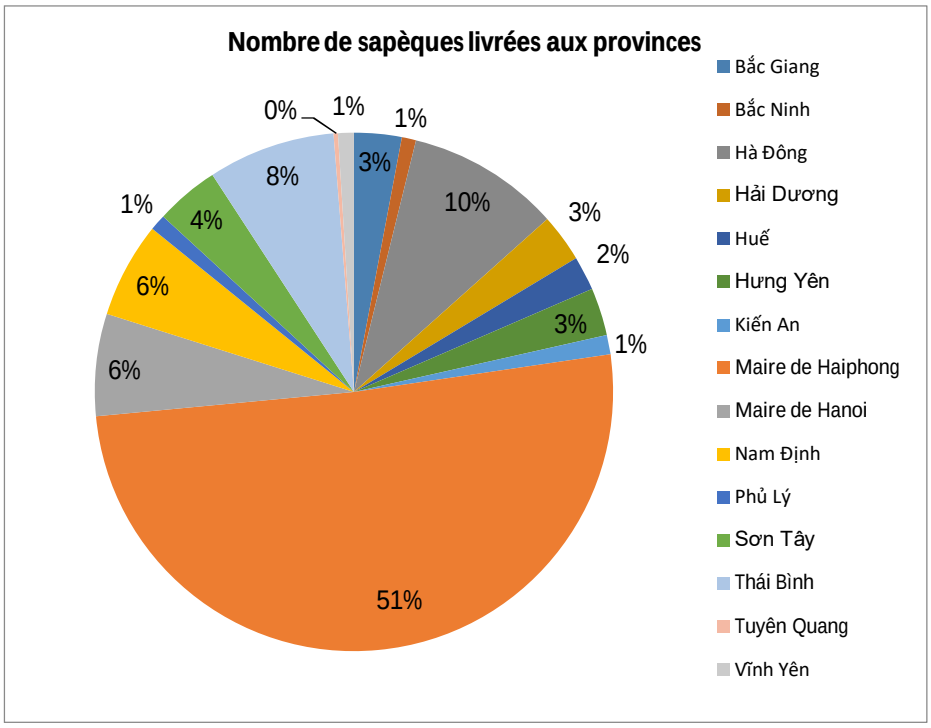
Provinces	Trimestres	Nombre de sapèques livrées	Prix du mille	Montant
Thái Bình	2e trimestre 1921	2.261.000	1,280	2.894,08
Huế	-	24.000	1,280	30,72
Nam Định	-	2.261.000	1,280	2.894,08
Hải Dương	-	1.200.000	1,280	1.536,00
Hải Dương	3e trimètre 1921	1.061.000	1,280	1.358,08
Hà Đông	-	1.938.000	1,280	2.480,64
Maire de Hanoi	-	1.200.000	1,280	1.536,00
Maire de Hanoi	-	415.000	1,052	436,58
Maire de Haiphong	-	969.000	1,052	1.019,38
Maire de Hanoi	4e trimestre 1921	3.230.000	1,052	3.397,96
Hải Dương	-	4.522.000	1,052	4.757,14
Thái Bình	-	4.522.000	1,052	4.757,14
Tuyên Quang	-	600.000	1,052	631,20
Hà Đông	-	3.876.000	1,052	4.077,55
Maire de Haiphong	-	4.338.000	1,052	4.563,57
Huế	-	4.821.000	1,052	5.071,69
Nam Định	-	4.522.000	1,052	4.757,14
Nam Định	1e trimestre 1922	1.457.000	1,052	1.532,76
Maire de Hanoi	-	1.615.000	1,052	1.698,98
Maire de Haiphong	-	3.230.000	1,052	3.397,96
Hà Đông	-	1.938.000	1,052	2.038,78
Nam Định	-	3.065.000	0,802	2.458,13
Maire de Hanoi	-	1.615.000	0,802	1.295,23
Maire de Haiphong	-	7.014.000	0,802	5.625,23
Hà Đông	-	3.876.000	0,802	3.108,56
Bắc Giang	-	2.261.000	0,802	1.813,32
Hưng Yên	-	4.522.000	0,802	3.626,64
Sơn Tây	-	2.261.000	0,802	1.813,32
Thái Bình	-	6.783.000	0,802	5.439,97
Bắc Ninh	-	1.938.000	0,802	1.554,28
Maire de Haiphong	2e trimestre 1922	6.329.000	0,802	5.075,86
Sơn Tây	-	2.261.000	0,802	1.813,32
Hà Đông	-	1.938.000	0,802	1.554,28
Maire de Hanoi	-	1.615.000	0,802	1.295,23
Hưng Yên	-	2.261.000	0,802	1.813,32
Bắc Giang	-	2.261.000	0,802	1.813,32
Bắc Giang	-	2.261.000	0,752	1.700,27
Maire de Haiphong	-	9.361.000	0,752	7.039,47
Sơn Tây	-	4.522.000	0,752	3.400,54
Hà Đông	-	4.338.000	0,752	3.262,18
Maire de Hanoi	-	1.615.000	0,752	1.214,48
Phủ Lý	-	2.261.000	0,752	1.700,27
Kiến An	-	2.261.000	0,752	1.700,27
Maire de Haiphong	3e trimestre 1922	15.629.000	0,752	11.753,01
Nam Định	-	2.261.000	0,752	1.700,27
Maire de Hanoi	-	3.230.000	0,752	2.428,96
Thái Bình	-	2.261.000	0,752	1.700,27
Maire de Haiphong	-	14.970.000	0,702	10.508,94
Thái Bình	-	2.261.000	0,702	1.587,22
Hà Đông	-	3.876.000	0,702	2.720,95
Vĩnh Yên	-	2.261.000	0,702	1587,22
Kiến An	4e trimestre 1922	480.000	0,702	336,96
Maire de Haiphong	-	26.152.000	0,702	18.358,70
Maire de Haiphong	-	21.848.000	0,652	14.244,90
Maire de Haiphong	1e trimestre 1923	5.780.644	0,652	3.768,97
Total		**227.628.644**		**185.681,29**

[Source : ANV1 RST 20086 Fabrication des sapèques par la Société Anonyme de Constructions Mécaniques de Haiphong (1921-1923)]

Graphique 11, 12 & 13. *Distribution des sapèques pendant les années 1921-1923*







Graphiques réalisés à partir du tableau 21 ci-desus

Ces affaires ont amené la société mécanique une somme officielle de 185.681,29 piastres[842], un bon chiffre en comparaison avec son capital social. En fait, la société de constructions mécaniques a fait face à des difficultés parce que la plupart des machines pour fabriquer les sapèques n'ont pas utilisé pour ses travaux dans les années suivantes. Elle dut réinstaller ses usines pour cherches les nouvelles solutions pour le développement. Il semble que les

[842] « Certificat de la Direction des Finances, Service de l'enregistrement des domaines et du timbre, bureau de Haiphong, le 8 janvier 1923 », ANV1 RST 20088 Paiement d'une somme à la Société Anonyme de Constructions Mécaniques (1923)

administrateurs de la société ont pris des mauvaises décisions en acceptant ces affaires parce la SACM, dès la naissance 1910 jusqu'à l'avant la première mordernisation 1919, était un atelier de constructions mécaniques pour la construction et la réparation des chanlands les plus lourds.

3. Face à la difficulté pendant les années 1923-1927

Les affaires de fabrication des sapèques ont causé des divisions internes entre les grands actionnaires et le conseil d'administration de la SACM. « *À la suite de divergences de vues importantes, entre les fondateurs de la Société, principaux actionnaires, et l'ancien Conseil d'administration 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'Assemblé générale avec comme ordre du jour « remplacement des Administrateurs actuels par de nouveaux Administrateurs* ».[843] Cette question a été publiée par *Le Courrier d'Haiphong* après deux semaines, le 22 octobre 1922. Il semble que les décisions des « administrateurs actuels », représentés par M. Théard, ont changé la stratégie de la SACM, de la société de construction mécanique et de réparation des navires à la société de construction mécanique « spéciale ». Après l'achèvement des affaires de fabrication des sapèques en laiton, nous n'avons pas encore examiné l'efficacité de ce projet. En fait, la SACM a reçu un bénéfice plus de 185.000 piastres (pendant plus de 3 ans) mais avec un capital social 500.000 francs, elle avait besoin d'une aide financière énorme de l'Administration du Tonkin. Les informations révélées par le « Rapport du Conseil d'Administration » ont montré les mauvais réultats de la SACM pendant les années 1919-1922 par l'engloutissement des bénéfices de la fabrication des sapèques et encore plus par le projet de la construction le bateau « Douaumont » qui a demandé « *un amortissement extraordinaire de 130.000 piastres* ».[844]

Dans ce contexte, quand M. Raphaël donna sa démission à la fin d'octobre 1922, la SACM a élu le nouveau le nouveau conseil d'administration. C'est-à-dire, *« Bertrand, directeur de la Banque Industrielle de Chine, ex-président du conseil ; Lhermitte, directeur de la Maison Brossard-Mopin, ex-administrateur délégué ; Raphaël, ingénieur des mines, ingénieur-conseil de la Banque Industrielle [de Chine], ex-directeur général ; Hoerler, agent technique en filature [directeur technique de l'usine de Haiphong 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.* »[845]

---

[843] R. Théard. « Société anonyme de Construction Mécanique ». *EEIC*, 26 novembre 1922, p. 17.
[844] « Une affaire haiphonnaise qui prospère : La Société Anonyme de Constructions Mécaniques … ». *EEIC*, 3 avril 1927, *art.cit.*p. 7.
[845] Voir *Le Courrier d'Haiphong*, du 22 octobre, a publié l'annonce légale de la réunion de cette assemblée pour le 4 novembre 1922 ; R. Théard. « Société anonyme de Construction Mécanique ». *EEIC*, 26 novembre 1922, *art.cit.*

Selon *L'Éveil économique de l'Indochine*, également suite à ce rapport, en 1923, la SACM a dû faire face à beaucoup de difficultés, dont la pricipale était : la diminuation du chiffre d'affaire pour les diverses raisons. C'est pourquoi, le nouveau conseil d'administration a pris des décisions en urgence pour stopper la perte. Selon lui, « *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'oeuvre ancienne, qui avait demandé de longues années de préparation, et qui avait été dispersée.* »[846]

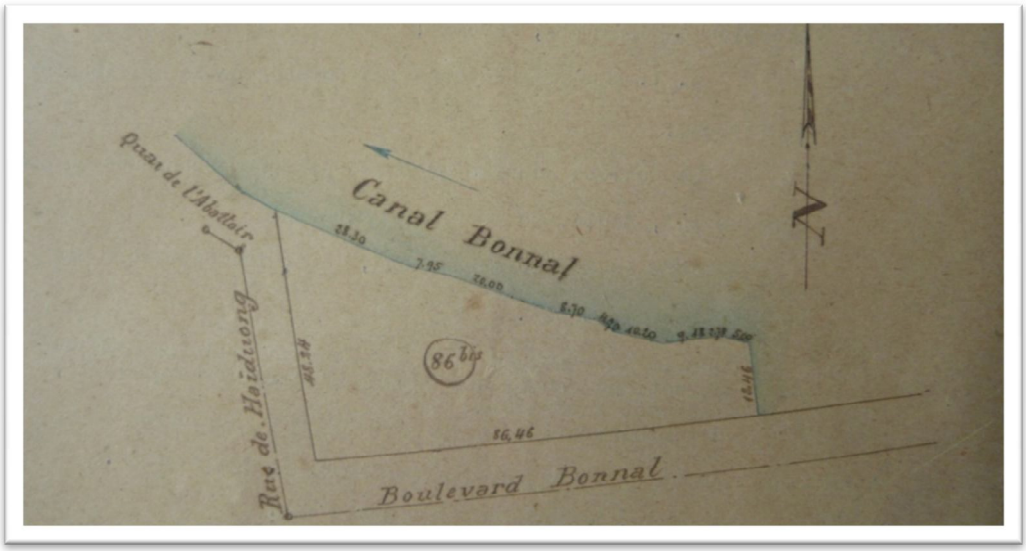
Depuis 1924, la SACM devait réinstaller toutes ses productions effectuées par environ 400 ouvriers.[847] Pour un contrat avec la société d'électricité indochinoise, la SACM a achevé l'usine électrique avec une machine à vapeur et une chaudière et la dynamo de 35 kilowatts de l'ancienne usine de la gare de Hanoi.[848] Elle a concentré la fabrication des chaudières marines, des machines à vapeur, des machines-outils, l'outillage agricole et minier ainsi que la réparation des chaloupes à vapeur et la construction des chalands en bois.[849] La réorganisation du conseil d'administration[850] a été effectuée paralèllement à l'élargissement de l'usine au canal Bonnal afin de renforcer sa capacité productive, par exemple, la fabrication des outillages mécaniques pour la *Société des Charbonnages du Tonkin* pour les travaux du port Cẩm Phả. C'est un « ponton-mâture » pour déposer les blocs artificiels en ciment des jetées en construction. Ce puissant appareil soulève des blocs de 60 tonnes.[851] Le chiffre d'affaires de la SACM à cette année-là a dépassé les moyennes antérieures grâce à de l'amélioration du rendement des ateliers ainsi que de l'entreprise les nouveaux travaux au Tonkin. Ce résultat lui permettait d'avoir les nouveaux équipements pour passer la crise très grave.[852]

Pour l'achèvement du projet sur la vapeur *Douaumont*, la SACM avait obtenu de la Municipalité de Haiphong la location du terrain dit « place d'exécution » borné au nord-est par le canal Bonnal, au sud par le boulevard Bonnal et à l'ouest par la rue de Hải Dương où elle avait été également autorisée à aménager un slip sur la berge de ce canal avec la condition : « *la durée fut fixée à trois mois renouvelable par tacite reconduction sauf préavis d'un mois, la superficie du terrain loué réduite à 2.430 m^2 et le prix de loyer trimestriel fixé à 57,5*

[846] « Une affaire haiphonnaise qui prospère : La Société Anonyme de Constructions Mécaniques … ». *EEIC*, 3 avril 1927, *art.cit.*
[847] *Les Annales coloniales*, 10 avril 1924
[848] Barbisier. « Au Tam Đảo ». *EEIC*, 6 juillet 1924, p. 3.
[849] Citation du rapport politique et économique de la ville de Haiphong dans ANV1 RST 36554-02-Rapports généraux annuels des provinces de Haiphong, Hòa Bình et Hưng Yên de 1923 à 1924…, *op.cit*.
[850] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-90 : Guérin, président du Conseil d'Administration ; Théard, administrateur-directeur du service des ventes et études ; Robert, administrateur-directeur des ateliers ; Coste, chef comptable ; Danbas, contremaître des ateliers ; Taconet, chef-magasinier ; Puylagarde, travaux extérieurs.
[851] Voir « Actualité ». *EEIC*, 25 octobre 1925, p. 11.
[852] Voir « Actualité - Une industrie prospère ». *EEIC*, 3 janvier 1926, p. 10.

piastres. »[853] A partir de ce moment-là, la SACM s'est concentré sur ses travaux principaux d'entreprise de grands travaux pubics, de construction ou de réparation de chaloupes ou chalands qui rendaient nécessaires l'aménagement d'atelier et hangars, l'installation d'appareils de manoeuvre appropriés à l'usage du slip. Elle a donc demandé à louer le terrain pour une durée de quinze ans susceptible de prorogation, d'un montant de « *1.200 piastres pour les 3 premières années ; 1.440 piastres pour les 3 années suivantes ; 1.800 piastres pour les a années suivantes ; 2.160 piastres pour les 3 années suivantes et enfin 2.400 piastres pour les 3 dernières années.* »[854] Par ailleurs, l'usine de la SACM retournait à la fabrication des outillages miniers, par exemple cent wagons de cinq tonnes pour la mine de Mạo Khê,[855] ou 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.[856] Pour tous ces efforts, la SACM en 1925 enregistrait une progression de 80.897 piastres de bénéfices nets.[857]

Figure 17. *Plan du terrain occupé par la SACM (2.430 m²)*



[Source : ANV1 RST 59043 Location de terrain du domaine municipal à Haiphong, par la Société Anonyme de Constructions Mécaniques (1923-1925)]

[853] Voir « Session ordinaire de février, process-verbal de la séance ordinaire du 25 février 1925 du conseil minicipale de la ville de Haiphong », ANV1 RST 59043 Location de terrain du domaine municipal à Haiphong par la Société anonyme de Constructions Mécaniques (1923-1925)

[854] Voir « Lettre de M. Paquin, 1er Adjoint au Maire à M. le Résident supérieur au Tonkin, le 11 mars 1925 », ANV1 RST 59043 Location de terrain du domaine municipal à Haiphong…, *op.cit.* : « *En fin de bail, les constructions et aménagement édifiés par la société permissionnaire deviendraient la propriété de la ville de Haiphong. Le terrain demandé par la SACM s'étend en partie sur la berge du canal Bonnal, et le slip empiète même sur le dit canal. Le restant du terrain est délimité par le croisement de deux voies publiques et son exiguïté ne permet guère d'envisager l'utilisation autrement que comme refuge. L'ensemble du terrain peut donc être considéré comme faisant partie du domaine public communal (le canal Bonnal n'a jamais été classé comme voie navigable) et c'est sous la forme d'autorisation d'occupation du domaine public communal, c'est-à-dire par Arrêté du Maire, que la demande de la SACM devra être accordée.* »

[855] Clodion. « Oculos habent et non videbunt ». *EEIC*, 21 février 1926, p. 2.

[856] « Une rizerie montée par l'industrie tonkinoise ». *EEIC*, 27 février 1926

[857] « Une affaire haiphonnaise qui prospère : La Société Anonyme de Constructions Mécaniques … ». *EEIC*, 3 avril 1927, *art.cit.*

En 1926, la SACM a reçu la demande d'une fusion des deux affaires (SACM et SAMH). Toutefois, la SACM voulait racheter tous les immobiliers de « la société concurrente », le matériel complet de la SAMH et du dock flottant, pour le prix de 250.000 piastres. Les pourparlers au sujet du prix des immobiliers de la SAMH furent le plus grand obstacle de cette affaire et la SACM s'engageait à payer d'argent tout de suite. En outre, les nouveaux administrateurs de la SACM ont apporté des solutions concernant l'évolution et l'extension des affaires à travers l'augmentation du nombre des ingénieurs des arts et métiers et des ouvriers, parallèlement à l'installation des nouvelles machines dans ses ateliers et ses usines. En conséquence, d'après le rapport du conseil d'administration, tous les efforts des personnes individuels ont amené de bons résultats pour la SACM depuis 1927.[858] Cela a crée des nouvelles conditions pour impulser la modernisation de la SACM pendant les années 1928-1929.

4. Les nouveaux équipements de la SACM (1928-1929) : la modernisation

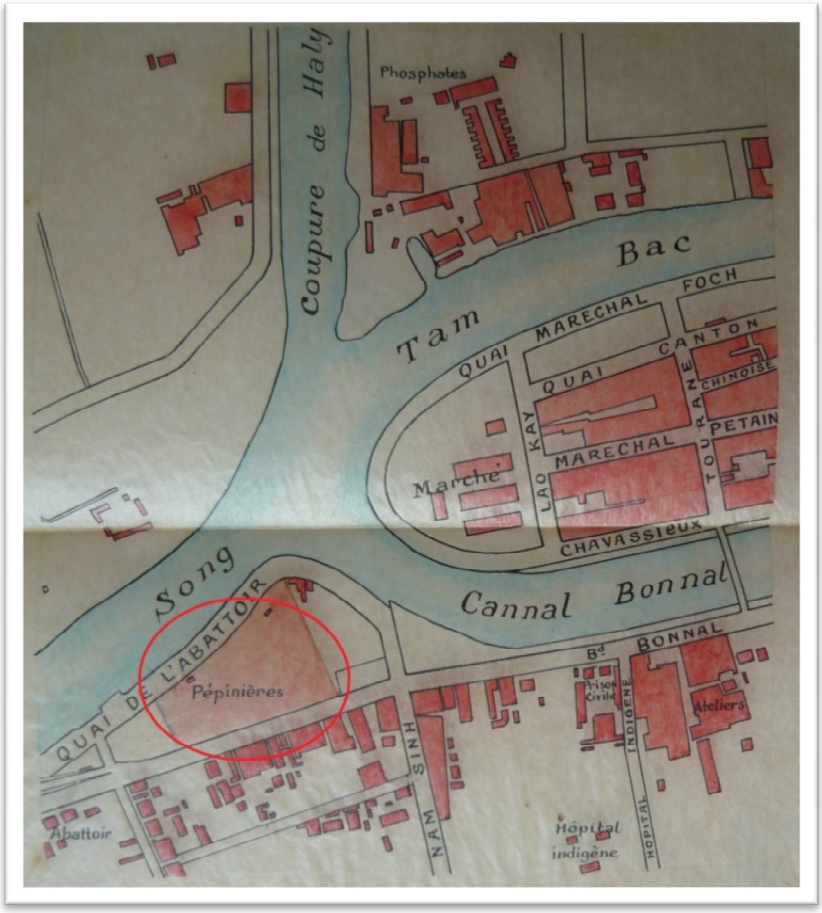
Depuis 1928, par la présence de la *maison Denis-Frères* en Extrême-Orient, la SACM continuait à fonctionner sur une superficie de 25.000 m^2 avec la corporation de la *Société d'Équipement Industriel* de Denis Frères qui comportait de la *maison Denis Frères* d'Indochine, la *Compagnie des Chemins de Fer du Yunnan*, la *maison Descours & Cabaud*, la *Banque de l'Indochine* et M. Briffaud. M. Cuenot. Elle a construit le petit chantier de constructions navales à l'embouchure du canal et elle a prévu à l'agrandissement de ses ateliers par un grand projet d'équipements avec des machines modernes pour « *la construction d'un remorqueur de 19 m de long , muni d'un moteur semi-diesel à huile lourde de la marque suédoise Kromhout, […] muni un chaland automoteur de 213 tonnes de déplacement et de 150 tonnes de portée en lourd, long de 28,5 m entre perpendiculaires, large de 5,45 m et d'un tirant d'eau de 1,3 m […] d'un moteur Kromhout de 120 chevaux à trois cylindres […] un remorqueur de 11,6 m de longueur entre perpendiculaires et 3 m en tout : 2,65 m de large, et 1,22 m de tirant d'eau à l'arrière […] une chaloupe du même modèle mais aménagée pour passagers (30 passagers commodément assis) […] pour remonter la rivière Noire.* »[859]

En avril 1929, le directeur commercial de la SACM, M. Caron a demandé de la ville de Haiphong l'autorisation d'occuper temporairement le domaine public communal pour les besoins de la société. L'occupation serait ainsi délimitée : au nord par le canal Bonnal et l'appontement ; à l'est par l'arête est de l'appontement et son prolongement jusqu'à la bordure du trottoir du boulevard Bonnal ; au sud par le boulevard Bonnal ; à l'ouest par une ligne menée perpendiculairement à l'axe du boulevard Bonnal à 35, de l'arête ouest de l'appontement. Elle s'engage à payer à la ville de Haiphong une redevance annuelle de 1.200

[858] Voir les résultats de la SACM dans son rapport « Une affaire haiphonnaise qui prospère : La Société Anonyme de Constructions Mécaniques … ». *EEIC*, 3 avril 1927, *art.cit.*, pp. 8-9.
[859] « Aux Ateliers de Constructions Mécaniques de Haiphong ». *EEIC*, 25 novembre 1928, p. 19.

piastres payable par mensualités de 100 piastres pour l'occupation temporaire du domaine public communal.[860] L'extension de la SACM sera effectuée en juin 1929 avec l'accord de M. le Résident supérieur au Tonkin et du Maire de Haiphong par la construction d'un appontement sur le canal Bonnal, au droit de ses ateliers sur une superficie de 501,15 m^2 et pour une somme de 1.200 piastres. En outre, la société 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 dix ans moyennant un loyer annuel de 5.000 piastres une superficie de 9.698 m^2, soit environ 78% de la parcelle, sur une longueur de façade de 18 m environ. La SACM désirerait en outré obtenir une promesse de vente au prix de 80.000 piastres.[861]

Carte 11. *Terrain demandé par la SACM en 1929*



[Source : ANV1 RST 59449 A.s demande présentée par la Société anonyme de constructions mecaniques concernant la location d'une partie de la pépinière de quai de l'Abattoir à Haiphong (1929)]

[860] « Lettre de M. Caron à M. Bouchet, Administrateur-Maire de la ville de Haiphong, le 9 avril 1929 », ANV1 RST 59550 Demande d'occupation des quais du canal Bonnal a Haiphong formulée par la Société Anonyme de Construction Mécaniques (1929).

[861] ANV1 RST 59550 Demande d'occupation des quais du canal Bonnal a Haiphong formulée par la Société Anonyme de Construction Mécaniques (1929).

Pourtant, la SACM avait des difficultés dans les pourparlers du prix de location quoique elle doive réinstaller ses nouvelles machines et les conditions de travaille pour ses travaux actuels. Enfin, la SACM a obtenu un accord avec la Municipalité dans le projet d'extention des ateliers sur le canal Bonnal. Elle peut installer les nouvelles machines, comme une centrale électrique avec le moteur semi-diesel à huile lourde remplaçant la machine à vapeur, procurant ainsi à la fois une économie d'espace, de combustible et de main-d'œuvre. La nouvelle centrale comporte de : « *1 moteur de 150 chevaux Komhout pour la force motrice ; 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 chevaux ; 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.* »[862]

Henri Cucherousset a publié des informations détaillées concernant l'équipement de la SACM dans *L'Éveil économique de l'Indochine* au milieu de l'année 1929 quand il fait la visite de ses usines, par exemple : deux ateliers de fonderie, quatre puissants tours horizontaux ; une puissante scie circulaire à métaux ; deux postes de soudure électrique ; les docks flottant de 1.500 tonnes et 2.600 tonnes ; moteur semi-Diesel au mazout de 200 chevaux (le moteur Kromhout, construit à Amsterdam), *etc*. Ces outillages, écrit-il, permettent « *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.* »[863]

Dès 1929, la SACM effectu de nombreux changement dans la modernisation de la production sur la base des améliorations progressives, sans toutefois s'écarter des solides traditions de l'entreprise, afin de renforcer la capacité et diminuer les prix de revient. Quelques résultats à cette année ont justifié les décisions de cette société, par exemple la construction d'un remorqueur de 20 m équipé d'un moteur *Kromhout* de 60 chevaux ; le procédé « Schoop » ; pour tout particulièrement les chaloupes ; les chalands de 250 tonnes à 300 tonnes pour la navigation fluviale au Tonkin ; les chalands de 150 tonnes pour les transports de charbon. À la

[862] Henri Cucherousset. « Une visite aux Ateliers de la Société Anonyme de Constructions Mécaniques de Haiphong (SACM) ». *EEIC*, 7 juillet 1929, p. 10.
[863] Henri Cucherousset. « Une visite aux Ateliers de la Société Anonyme de Constructions Mécaniques de Haiphong (SACM) ». *EEIC*, 7 juillet 1929, *art.cit.*

construction des navires, la SACM a présenté les moyens pour le développement de la navigation fluviale, même pour la Direction de l'Artillerie, *etc*. Elle se tourne vers un marché très ouvers avec des outillages très pratiques pour les entreprises minières, des bétonnières pour les grands travaux publics et privés, notamment aux chantiers des charpentes métalliques. Elle devient ainsi l'une des plus grandes sociétés de constructions mécaniques et de réparation des navires au Tonkin.

C. LES INDUSTRIES PRIVILÉGIÉES : MATÉRIAUX DE CONSTRUCTIONS, EAUX ET ÉLECTRICITÉ

1. Le développement fort de l'industrie du ciment (1919-1929)

> « *Haiphong est le plus important [centre industriel du Tonkin] : 25 usines, dont une avec 400 ouvriers, la cimenterie, dont la production a passé en dix ans de 30.000 à 150.000 tonnes par an* »[864]

La cimenterie constitue un cas très spécial à Haiphong, dès lorsqu'elle bénéficiait d'un accroissement incessant dès la nassaice. Pour l'extension d'exploitation des matières premières, pendant les années 1918-1919, la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine* a demandé à être autorisé à prélever dans les lits de la rivière Kỳ Cùng, de la rivière Bắc Khê et des différents arroyos environnants, le poste de Thất Khê (province Lạng Sơn) « des galest de micro-granit » destinés à remplacer dans les appareils de broyage les galets en silex que la société recevait précédemment de France.[865] Au début de 1920, dans la nouvelle condition de la mise en valeur à la colonie indochinoise, elle commença à se moderniser pour augmenter sa capacité de production. Les anciennes machines sont remplacées par des outillages modernes et puissants. Pendant ce processus, le matériel de broyage et de mouture a été complètement rénové ; la production est passés de 35.000 tonnes en 1908, à 86.000 tonnes en 1918, puis à plus 100.000 tonnes. En outre, l'accroissement des bénéfices de la société ne provient pas uniquement de la hausse des prix de vente, elle est due aussi à l'augmentation du tonnage du ciment fabriqué. En octobre, elle a acheté des terrains communaux des villages de Thượng Lý et Hạ Lý avec une superficie totale de 35.802,20 m^2, dont 14.089 m^2 sur Thượng Lý et 21.713,20 m^2 sur Hạ Lý au prix de 4 cents le mètre carré soit 1.432,19 piastres pour l'élargissement de son usine.[866] Jusqu'en 1922, la cimenterie fonctionnait par les machines au total d'environ 6.700 chevaux, force motrice de 2.500

[864] Lucien Cornet. « L'industrie et l'expansion économique de l'Indochine ». *Les Annales coloniales*, 29 juin 1921.
[865] Citation ANV1 RST 45832 Demande d'autorisation d'extraction des matières premières de la Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine (1918-1919)
[866] Citation ANV1 RST 65936 Demande d'achat des terrains communaux des villages de Thượng Lý et Hạ Lý (Haiphong) par la Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine

chevaux, deux turbo-alternateurs de 1.200 HP construits par la société alsacienne de Belfort et une turbine de 3.000 chevaux.[867]

En 1923, la société des ciments a réalisé d'un double programme : renforcement et amélioration de l'outillage de l'usine de Haiphong et création, sur ses terrains libres de Hạ Lý, d'une nouvelle usine. Par ailleurs, elle est assurée toujours d'approvisionner ses matières premières pour bien garder sa marque sur les marchés de l'Indochine et les autres pays asiatiques.[868] Elle a augmenté de plus en plus les investissements pour les terrains, constructions, matériel, mobilier pour une valeur de 14 millions. Du fait du changement de prix entre le francs et la piastre après la guerre, de 2,5 francs avant la guerre à valent 8 francs en 1921, elle a acquis une plus-value importante.[869] Surtout, en 1922, la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine* a mise en marche un projet de collaboration avec la *Société des Chaux hydrauliques de Long Thọ* à Huế.

Sans aucun doute, la société des ciments de Haiphong se trouve en bonne situation pour une forte augmentation de la consommation de ciment en Extrême-Orient par le grand port de Haiphong. Les perspectives de grands travaux en Indochine sont-elles des indices particulièrement favorables ? En fait, elle avait envisagé une diminuation du prix de vente pour concurrencer les ciments importés. La construction d'une nouvelle usine se révèle nécessaire et elle est entrée en fonctionnement au commencement de 1924. Selon Henri Cucherousset, en 1923, « *la cimenterie, avec sa nouvelle usine* [achevée depuis octobre] *a pris les allures d'une entreprise gigantesque* ».[870] Elle n'a pas attendu assez longtemps, parce que le matériel est constamment perfectionné, en vue de porter la production journalière de 300 à 400 tonnes.[871] Une partie des calcaires a été fournie par la *Société des Antimoines de l'Indochine* sise sur la rive du Lạch Tray, près de la route de Haiphong à Kiến An.[872] Cette société, fondée depuis 1918, était rejointe en 1920 par l'usine de MM. Schoen et Rey pour la fabrication de métallurgie de l'antimoine avec le capital de 275.000 piastres.[873] En 1925, après la visite des Japonnais dans la grande usine de Haiphong, cette société a outillé par les usines avec nombreux moulins et compounds avec les 19 fours dont 4 sont automatiques et d'un modèle très récent, *etc*.[874]

---

[867] Citation du rapport politique et économique dans ANV1 RST 36544-10 Rapport annuel sur la situation générale de la province de Haiphong de juin 1921 à juin 1922
[868] *L'Actualité financière*, le 11 novembre 1921.
[869] *La Petite Cote de la Bourse*, le vendredi 28 octobre 1921.
[870] Henri Cucherousset. « Un petit tour à Haiphong ». *EEIC*, 14 janvier 1923, p. 1.
[871] *Les Annales coloniales*, 10 avril 1924.
[872] Henri Cucherousset. « Haiphong ». *EEIC*, 22 septembre 1918, pp. 8-9 : « *Elle traite non seulement les minerais du Tonkin, mais aussi ceux de Chine qu'amènent comme lest les navires venant chercher en baie d'Halong les calcaires pour la cimenterie de Haiphong.* »
[873] Ch. Crevost. « Foire de Hanoi - Société des Antimoines de l'Indochine ». *BEIC*, mai-juin 1919, p. 344.
[874] « Visite d'une mission japonaise à Haiphong ». *EEIC*, 22 février 1925, p. 3.

Les diverses informations sur la société « Ciments Portland Artificiels de l'Indochine » dans *L'Éveil économique de l'Indochine* en décembre 1925 évoquent sur ses réultats à l'exercice 1924 ; en effet, les résultats « *…de la Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine font apparaître un bénéfice net de 4.616.624,99 francs contre 3.917.274,78 francs l'année précédente. Le solde disponible ressort à 4.923.820,17 francs contre 4.227.195,18 francs pour l'exercice 1923. Le dividende a été porté de 120 à 140 francs par action. Les parts reçoivent 310,88 francs au lieu de 263,88 francs précédemment. Bien que les exportations aient légèrement fléchi, par suite des troubles en Chine, les ventes ont porté sur 122.430 tonnes contre 110.330 tonnes en 1923 et les bénéfices industriels sont passés de 7, 8 à 9,6 millions. Les charges sociales étant insignifiantes (273.888 francs de frais généraux), ces bénéfices, représentent près de cinq fois le capital. La capacité de production vient d'être considérablement augmentée grâce à une nouvelle organisation de l'usine de Haiphong et à l'appoint de la nouvelle usine édifiée à Hạ Lý (en banlieue de Haiphong). Cette usine constituant un groupe autonome peut produire 60.000 tonnes annuelles […] mais son rendement n'atteint pas ce chiffre, la cimenterie tenant, pour éviter la surproduction, à donner au service commercial le temps d'organiser les marchés qui doivent absorber ces nouvelles quantités de ciment, plus particulièrement en vue de réduire la main-d'œuvre au minimum.* »[875] Pour atteindre ce résutat, cette année, la société des ciments de l'Indochine a déjà profité aux bonnes conditions.

Pour réaliser son projet de développement de la capacité, elle a réorganisé le régime de sa force motrice parallèlement par l'accord avec la *Société des Ciments de Lafarge et du Teil* dans la fabrication du ciment fondu. Une nouvelle usine était installée sur des terrains appartenant à la société des ciments de l'Indochine et à proximité de leurs établissements, mis en marche en 1925 avec d'une capacité annuelle de 12.000 à 15.000 tonnes.[876] Cet événement

[875] « Ciments Portland artificiels de l'Indochine ». *EEIC*, 13 décembre 1925, pp. 19-20.

[876] Voir *Le Petite cote de la Bourse*, 9 décembre 1924 ; Aurore Cartier (2011). *Lafarge : De l'entreprise familiale à la multinationale (1880-1947).* Le mémoire pour diplôme de master à l'École nationale des Chartes *: « Les années 1920 sont également l'occasion pour Lafarge d'approfondir ses ambitions internationales. S'il est vrai que l'accaparement du marché national et l'augmentation des coûts du fret contribuent au déclin des exportations, ce contexte incite en revanche Lafarge à compenser cette tendance par une stratégie d'investissements directs et d'implantations productives à l'étranger. La plupart de ces opérations concernent le marché nord-africain avec lequel Lafarge entretient d'étroites relations commerciales depuis le milieu du XIXe siècle. En prenant le contrôle de la société algérienne Rivet-Alger en 1923 1924, puis des Ciments portland d'Afrique du Nord en 1929, Lafarge monte ainsi sa première filiale nord-africaine : la Nord-Africaine de Ciments Lafarge (NACL). Dans le même temps, l'entreprise prend pied au Maroc en acquérant le contrôle technique de la Société des chaux, ciments et matériaux de construction du Maroc. L'ensemble du dispositif nord-africain est enfin complété en 1932 par la création en Tunisie de la Société tunisienne Lafarge. Les ambitions du groupe dépassent néanmoins le cadre méditerranéen, comme l'atteste la constitution de filiales aux objectifs commerciaux plus audacieux, mais aux résultats plus contrastés. L'échec au terme de cinq années de la Société indochinoise de fondu Lafarge, créée en 1925 dans le but d'ouvrir de nouveaux débouchés en direction des marchés asiatiques, en est l'exemple le plus flagrant. Quant à la filiale britannique du groupe, la Lafarge Aluminous Cement Company, fondée en 1923, très vraisemblablement dans l'idée d'en faire un tremplin vers les marchés américains, elle parvient après des débuts difficiles à s'imposer comme un atout majeur et un facteur certain des succès d'après-guerre du groupe.* »

a permis de consommer leurs produits en Indochine et dans tout l'Extrême-Orient. Notamment, elles ont bien obtenu l'occasion dans « *le projet de l'amirauté britannique d'installer toute une série de bases navales et de points d'appui fortifiés en Extrême-Orient avec une base navale centrale à Singapour* »[877] pour présenter la marque des ciments de l'Indochine aux nouveaux clients. Tous les équipements sont cités à travers quelques chiffres en 1926 avec 4.000 ouvriers, une force motrice de 4.200 chevaux et une production de 150.000 tonnes.[878] Elle a exporté sur Hongkong et sur Shanghai 143.086 tonnes et elle a continue à vendre sur ces marchés 145.585 tonnes en 1927.[879] Alors, la valeur des actions de la *Société des Ciments Porlandt Artificiels de l'Indochine* a augmenté. Les bénéfices s'étaient déjà fortement accrus, car, de 1913 à 1919, ils étaient passés de 588.000 francs à 3.267.027 francs ce qui n'était déjà pas mal pour une société au capital de 2 millions. Or en 1920, ils n'atteignirent pas moins de 8,7 millions francs. Le dividende des actions qui était de 50 francs avant la guerre, a été porté à 250 francs pour 1919.[880] Dès 1920, les bénéfices dépassaient 3 millions en regard d'un capital qui n'était que de 2 millions et en 1924, le bénéfice approchait de 10 millions, soit cinq fois le capital[881] (voir le tableau 22 ci-après). Ce sont des motifs considérables.

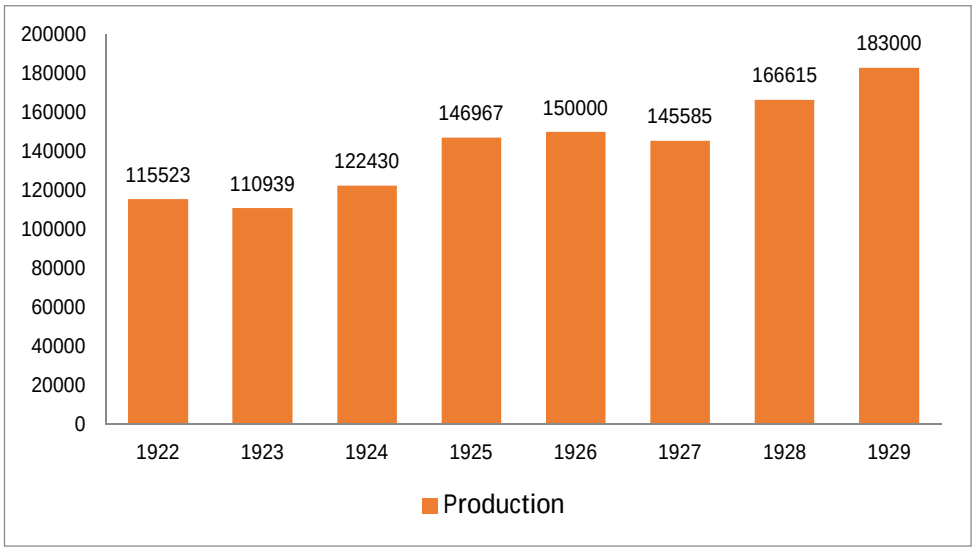
En janvier 1925, une assemblée extraordinaire a proposé les 6 points importants, dont les actionnaires demandaient d'envisager la prorogation de la durée de la société des ciments portland et l'augmentation du capital social, en raison de l'augmentation de pouvoir d'achat dans le marché d'Extrême-Orient et de la consommation locale. Aussitôt après, deux augmentations de capital, réalisées en 1925 et 1926, ont porté le capital de 2 million à 8 million, puis 12 millions, soit 6 fois le capital d'origine. En dehors des actions, 3.600 parts de fondateur ont été créées, divisées ensuite en 36.000 dixièmes. Les actions, au nominal de 100 francs, donnent droit à un premier dividende de 6%, soit 6 francs, et, sur le surplus des bénéfices, il est attribué 15% au conseil et 25% aux parts.[882]

Grâce à ses efforts de développement de production et de consommation, la société des ciments obtenait, depuis 1927, le bon résultat sur la situation financière. En effet, les immobilisations, qui avaient coûté près de 47 millions, se trouvaient à peu près intégralement amorties et le dividende net de l'action de la cimenterie de l'Indochine est ressorti à 24,9 francs.[883] Toutefois, depuis 1925, le conseil d'administration envisageait l'augmentation de

[877] Voir *Le Petite Cote de la Bourse*, 9 décembre 1924 ; « Société indochinoise du ciment fondu Lafarge ». *Bulletin financier et économique de l'Indochine*, 16 octobre 1925 et 30 octobre 1925 ; « Ciments Portland artificiels de l'Indochine ». *EEIC*, 13 décembre 1925, *art.cit.*, p. 20.
[878] Citation du rapport en 1927 dans ANMT 65AQ K111 La Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine
[879] Voir « Chronique financière - Ciments Portland ». *EEIC*, 7 octobre 1928, p. 14.
[880] *La vie financière*, 20 octobre 1921.
[881] *Le Journal des finances*, 31 août 1928.
[882] *Agence économique et financière*, 20 janvier 1925.
[883] *Le Journal des finances*, 31 août 1928.

capital en discutant avec l'accord des actionnaires.[884] La valeur de ses actions a augmenté sans cesse à la Bourse de Paris. En 1928, « *l'assemblée générale des porteurs de parts de fondateurs a voté une motion demandant au conseil d'administration de rechercher, en accord avec les actionnaires et les porteurs de parts, une formule permettant la transformation des parts en actions. Le conseil d'administration a promis de rechercher un accord, qui serait mis en application entre la première et la seconde des augmentations de capital prévues. La première augmentation de capital aura lieu à la fin de l'année courante. Rappelons qu'au lieu de 25% dans les superbénéfices, les parts ne recevront plus que 15% ; les tantièmes ont été ramenés simultanément de 15 à 10% de sorte que le quantum des actions est désormais de 75%, au lieu de 60%. Ceci permet à la société de procéder désormais aux augmentations de capital qui lui seront nécessaires. Pour faire face aux demandes dé la consommation, elle doit en effet, accroître considérablement leur outillage.* »[885] À la fin 1928, « *la Société Indochinoise du Ciment Fondu Lafarge commence son exploitation industrielle. C'est la nouvelle source de profits pour la cimenterie portland et pour la cimenterie Lafarge.* »[886] Grâce à l'achèvement de la nouvelle usine de Haiphong équipée de quatre grands fours pour augmenter la production, les ventes en 1928 sont de 166.615 tonnes en 1928[887], soit 100% de la production à cette année.

Graphique 14. *La production de l'usine des ciments (1922-1929)* (tonnes)[888]



[Source : À partir des chiffres rélevés dans ANMT 65AQ K111]

[884] *Le Journal des finances*, 10 mai 1929.
[885] « Chronique financière - Ciments de l'Indochine ». *EEIC*, 10 novembre 1929, p. 14.
[886] « Chronique financière - Ciments Portland ». *EEIC*, 7 octobre 1928, *art.cit.*
[887] « Chronique financière - Ciments de l'Indochine ». *EEIC*, 10 novembre 1929, *art.cit.*
[888] Citation du rapport politique et économique de la ville de Haiphong dans ANV1 RST 36554-02 Rapports généraux annuels des provinces de Haiphong, Hòa Bình et Hưng Yên de 1923 à 1924…, *op.cit.* En 1923, l'usine de la Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine a produit 110.332 tonnes de ciment. La production total annuelle des 2 usines a atteint près de 200.000 tonnes.

Tableau 22. *Le résultat du commerce de la société des ciments portland* (en francs)

Exercices	Capital	Bénéfices exploitation	Amortissement et réserves	Bénéfices nets	Dividende		
					Actions	*Parts*	*Montant*
1919	2.000.000	3.267.027	1.586.667	1.717.000	250	101,85	Néant
1920	-	8.647.455	5.380.000	3.398.000	100	217,59	-
1921	-	9.596.259	5.618.354	4.100.150	120	263,88	3.350.000
1922	-	8.509.000	4.803.723	3.905.379	120	263,88	3.350.000
1923	-	9.448.000	5.276.000	3.917.275	120	263,88	3.350.000
1924	-	10.109.000	5.185.000	4.616.625	140	310,18	3.916.000
1925	8.000.000	12.129.000	5.982.800	5.666.701	143	361,00	4.900.000
1926	12.000.000	13.183.000	7.815.000	6.196.145	35	402,60	5.650.000
1927	-	13.211.000	5.099.000	7.520.000	40	472,20	6.500.000
1928	-	17.620.000	6.503.000	7.520.000	40	472,20	6.500.000
1929	-	16.231.000	4.045.000	8.520.000	45	641,60	7.350.000

[Source : À partir des chiffres rélevés dans *Le Journal des finances*, 10 mai 1929 et 24 juin 1932 ; *Le Pour et le Contre*, 16 août 1931.]

En conclusion, on peut dire que, tant au point de vue industriel que financier, la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine* compte parmi les plus solides entreprises coloniales. Elle a exporté ses produits sur tous les marchés d'Extrême-Orient à travers le réseau commercial de la *maison Denis-Frères.* Dans son article sur la « Situation économique à Singapour et en Malaisie » de M. de Saint Céran dans *L'Éveil économique de l'Indochine,* il a confirmé qu'au début le 1929, « *les cimenteries de Haiphong, dont Dupire Frères sont les représentants, prendraient encore une place plus importante, si les facilités de transport au départ du Tonkin étaient plus grandes.* »[889] Jusqu'à la fin 1929, sa production totale atteignit 183.000 tonnes, dont 22% exportée vers l'étranger. Pour développer la production et la consommation en Extrême-Orient, la société est en compétition avec les ciments d'origine européenne, c'est pourquoi elle doit prendre en compte toutes les données. Entre autre, elle doit surveiller attentivement le taux de la piastre ainsi que les changements et l'évolution des besoins du marché. Il constate que la société des ciments se trouve dans une situation financière remarquable et, au point de vue industriel, avec des moyens renforcés, elle dispose de nombreux avantages par rapport à la concurrence sur des mêmes produits d'origine européene, chinoise ou japonaise.

2. La nouvelle progression de l'industrie électrique : l'extension de la Société Indochinoise d'Électricité au Tonkin

Les usines électriques de Hanoi et de Haiphong ont été à l'origine des succès de la *Société Indochinoise d'Électricité,* la société concessionnaire au Tonkin. Les années après la guerre

[889] M. de Saint Céran. « Situation économique à Singapour et en Malaisie en 1928 ». *EEIC*, 24 novembre 1929, p. 7.

1914-1918, non seulement elle fournissait les services à ces deux villes tandis que se développait la puissance des usines, mais encore elle avait installé le nouveau réseau de ce service dans les autres villes en Indochine. D'une part, en 1920, la société avait signé un accord sur les tarifs avec la ville de Haiphong, soumis à l'approbation de M. le Gouverneur général de l'Indochine, afin de lui permettre de continuer son exploitation ses sevices.[890] Toutefois, elle a du faire face à l'augmentation considérable du prix de toutes ses matières premières ainsi que de la hausse de la piastre.[891] D'autre part, en même temps, la société a participé, en collaboration avec les *Tramways de l'Indochine* et la *Société d'Énergie Électrique Indochinoise* de M. Homberg à Chợ Lớn dans un grand projet de l'extension du réseau électrique en Indochine.[892] En ce qui concerne l'éclairage public, la société d'électricité a effectué les installations des traverses du canal Bonnal prolongeant le bourlevard Amiral Courbet et la rue de Lanessan, du boulevard central de Hạ Lý, du boulevard Candlot, de l'avenue Paul Doumer et de la route de Đông Khê. En outre, un certain nombre d'améliorations ont été apportées aux installations électriques des bâtiments municipaux, et notamment du Théâtre. Certaines autres modifications ont été réalisées dans le courant de l'année, suivant les disponibilités budgétaires.[893]

Le matériel électro-mécanique de l'usine électrique avait fait l'objet d'un récollement au mois du juillet 1921, conformément aux clauses du cahier des charges. Les moteurs et les générateurs ont été jugés suffisants pour répondre aux besoins actuels, dans les conditions prévues par les contrats, mais la puissance totale fournie par les chaudières 950 HP a été estimée trop proche de la limite. La société a donc été décidée d'installer une nouvelle chaudière en proposant la mise en service d'une chaudière Batcook multitubulaire, de 450 HP. Cette proposition a été acceptée par le conseil municipal dans sa séance du 16 mais 1921. Compte tenu de l'extension de la clientèle actuelle, la société a envisagé pour un avenir prochain l'acquisition d'un groupe de 1.000 kilowatts avec les chaudières correspondantes.[894] Toutefois cette installation était subordonnée à l'obtention d'un contrat d'une durée plus longue que celle des accords existants, de façon à permettre l'amortissement des nouvelles installations. Sur la base de cette approbation, la société électrique indochinoise a obtenu l'autorisation du conseil municipal de Haiphong d'installer à l'usine électrique de la ville une nouvelle unité génératrice de 1.500 kilowatts.[895] Mais pour répondre aux besoins des deux villes, les 750 kilowatts que la centrale peut produire sont d'ores et déjà insuffisants. La société électrique indochinoise fera la modernisation pour les besoins croissants de la ville.

[890] « Éclairage électrique ». *Le Courrier d'Haiphong*, 22 septembre 1920.
[891] « Société Indochinoise d'Électricité ». *Les Annales coloniales*, 15 juillet 1921.
[892] *La Petite Cote de la Bourse*, 8 mai 1921.
[893] Citation du rapport politique et économique dans ANV1RST 36544-10 Rapport annuel sur la situation générale de la province de Haiphong de juin 1921 à juin 1922, *op.cit.*
[894] *La Petite Cote de la Bourse*, 1er octobre 1923.
[895] *Le Journal des finances*, 18 mai 1923 ; *Les Annales coloniales*, 6 juillet 1923.

Tout d'abord, elle a pris des dispositions pour fournir le courant pendant deux années grâce à l'installation d'un groupe convertisseur alimenté par du courant alternatif triphasé à 6.600 volts, provenant de la *Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient* (SICEO), qui lui permet d'obtenir immédiatement le supplément de courant nécessaire pour la distribution en ville. Elle a équipé rapidement un moteur à haute tension de 6.600 volts avec deux dynamos de 200 kilowatts chacune à 120 à 150 volts.[896] Le développement des villes et des centres économiques en Indochine entraînait des besoins accrus d'électricité pour l'éclairage et pour la production industrielle. Ce la constituait, comme pour les autres sociétés françaises d'électricité en Indochine, la motivation essentielle de cette société, qui envisageait des projets pour se développer dans l'avenir.

Pendant les années 1921-2924, parallèlement au renforcement de puissance dans les villes de Hanoi et Haiphong, elle a installé son réseau d'électricité dans plusieurs lieux au Tonkin, par exemple dans la banlieue de la ville de Hanoi, comme Hà Đông, Bạch Mai, Thái Hà Ấp, puis le village du Papier (làng Giấy) et les autres endroits comme la ville de Nam Định, la ville de Hải Dương, le Tam Đảo,[897] à Lào Cai et à Sơn Tây[898]. L'article de Barbisier dans *L'Éveil économique de l'Indochine* nous a amené plusieurs informations détaillées et pratiques pour l'apparition de ce service au Tonkin. Notamment, Barbisier a parlé des équipements de la société électrique par les dynamos modernes. Par ce signal important, nous avons constaté que la *Société Indochinoise d'Electricité* avait confirmé son rôle dans la modernisation de l'économie au Tonkin pendant les années 1920.

À Haiphong, en 1924, la *Société Indochinoise d'Électricité* avait les relations avec quelques entreprises françaises quand elle reprendrait la centrale de Haiphong de la SICEO.[899] Nous avons eu connaissance des informations sur ces communications à travers des articles parus dans *L'Éveil économique de l'Indochine*, dans *Bulletin financier et économique de l'Indochine* et dans les extraits des presses que nous avons trouvées dans le dossier d'archives

[896] ANMT 65AQ H299 Société Indochinoise d'Électricité

[897] Barbisier. « Encore une industrie propère : les centres électrique au Tonkin ». *EEIC*, 6 juillet 1924, p. 3 : « *Au Tam Đảo : L'usine a été montée il y a deux ans au Tam Đảo par les soins de la Société d'électricité avec une machine à vapeur et une chaudière construite par MM. Robert, Guérin et Théard de Haiphong et la dynamo de 35 kilowatts de l'ancienne usine de la gare de Hanoi. Le développement de la station d'altitude, cependant, est si rapide que, malgré l'installation à la villa du Gouvernement général d'un groupe Aster, la centrale actuelle sera bientôt insuffisante. Les installations nouvelles de l'hôtel ayant demandé 300 lampes de plus, la marge disponible n'est plus que de 200 lampes.* »

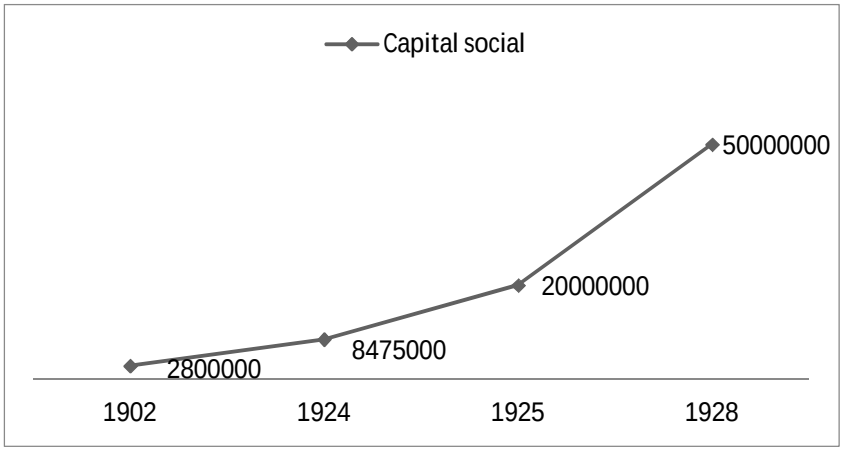
[898] Barbisier. « Encore une industrie propère : les centres électrique au Tonkin ». *EEIC*, 6 juillet 1924, *art.cit.*, p. 4 : « *Sơn Tây réclame à son tour l'électricité, mais la question est liée à celle de l'irrigation. On sait que c'est par le réseau de Sưn Tây que l'on va commencer la série des irrigations par pompage. Une usine assez puissante sera nécessaire (environ 800 chx), qui ne travaillera que quelques semaines par saison de culture. Le problème se pose donc, pour réduire les frais, de l'utilisation du matériel et du personnel pendant le reste de l'année. La meilleure solution, selon nous, serait, en dehors de l'éclairage de Sơn Tây, qui ne consommera guère, la construction d'un chemin de fer électrique de Hanoi à Sontây et à la rivière Noire. Installations privées Parmi les autres installations électriques récentes au Tonkin, citons les deux centrales des Plantations Ellies Mathée et Cie et des Plantations Borel près de Sơn Tây. Ces usines sont extrêmement intéressantes.* »

[899] *Le Journal des finances*, 24 octobre 1924.

à Roubaix. À ce sujet en 1924, « *l'assemblée du 23 décembre 1924 a approuvé l'apport de la centrale de Haiphong appartenant à la SICEO, moyennant attribution de 750 actions de 500 francs entièrement libérées jouissance 1er janvier 1925, ces titres n'ayant pas droit de souscription aux augmentations de capital tant que le capital social n'aura pas été porté à 11.900.000 francs. Cette assemblée a confirmé l'autorisation d'augmenter le capital, en une ou plusieurs fois, jusqu'à cette somme. Le conseil d'administration en a usé à concurrence de 600.000 francs, auxquels s'ajoutent les 1.875.000 francs votés par l'assemblée. La centrale de Haiphong sera dotée d'une nouvelle chaufferie et d'une nouvelle unité de 2.000 kilowatts. La SICEO lui garantit une consommation annuelle de 6 millions de kilowatts-heure. Ajoutons que la la Société Indochinoise d'Électricité met en paiement, dès à présent, un acompte de 30 francs par action sur le dividende de 1924 (contre 35 francs l'année dernière).* »[900]

Depuis 1925, la société alors a possédé à Haiphong une centrale thermique dotée des plus récents perfectionnements qui lui a été apportée par la SICEO.[901] Au cours de cette période, elle a augmenté constamment le capital social afin de répondre aux besoins d'installation des nouvelles usines en Indochine, en particulier au Tonkin. De plus, selon Henri Cucherousset : « *il y aurait même lieu d'encourager tout particulièrement les grosses installations électrogènes, tant à gaz qu'à vapeur […] L'introduction de la concurrence dans cette branche s'impose, car la société d'électricité a tendance à tenir la dragée haute à ceux qui s'adressent à elle pour leur installation et, d'autre part, livre un courant beaucoup trop faible. Une foire devrait être une orgie de lumière ; mais pour cela, il ne faudrait pas que la lumière fût un luxe inabordable.* »[902]

Graphique 15. *L'augmentation du capital social de la Société Indochinoise d'Électricité* 1902-1928 (en francs)



[Source : À partir des chiffres rélevés dans ANMT 65AQ H299 Société Indochinoise d'Électricité]

[900] *Bulletin financier et économique de l'Indochine*, 6 février 1925.
[901] *Le Journal des finances*, 2 novembre 1928.
[902] Henri Cucherousset. « La neuvième foire de Hanoi (suite) ». *EEIC*, 23 décembre 1928, p. 4.

Ces investissements ont permis une bonne efficacité en général pour la la *Société Indochinoise d'Électricité*. Si son bénéfice a atteint près de 690.000 francs en 1919, il était de 855.645 francs en 1923 avec un dividende de 70 francs. Le rapport du conseil d'administration exposait que les bénéfices nets de l'exercice 1924 atteignaient 2.281.059,43 francs. Il sera proposé à l'assemblée générale de répartir, en sus de l'intérêt de 5%, un dividende supplémentaire de 30% à toutes les actions, ou 150 francs, tant anciennes que nouvelles.[903] Cette société émet jusqu'au 31 octobre, avec jouissance du 1er novembre 1925, 7.450 actions nouvelles de 500 francs au prix de 650 francs. Et à cette année, son bénéfice était de 2.981.882 francs,[904] (soit plus de 1,31 fois de l'année précédente).

Les rapports et comptes de l'exercice 1928 ont fait ressortir un solde bénéficiaire de 6.026.442 francs, en progression sur l'année précédente. Le dividende brut a été fixé à 125 francs par ancienne action de capital et à 100 francs par action de jouissance. L'exploitation du service à la ville de Haiphong a marqué une progression intéressante.[905] Pour l'exercice 1929, la société a reçu un bénéfice net de 9.051.827,89 francs. Le dividende a été fixé à 125 francs brut pour chacune des 58.000 actions de capital et à 100 francs pour chacune des 5.600 actions de jouissance. Particulièrement, la société a négocié une nouvelle concession d'électricité à Haiphong pour une durée de trente ans sous la ratification du gouverneur général de l'Indochine.

Pour le service d'eau potable, depuis 1920, le conseil d'administration a également traité avec la ville de Haiphong pour la pose d'une nouvelle canalisation d'eau de 35 km de longueur qui doit amener un supplément d'eau important depuis le barrage de Uông Bí[906] dans une année.[907] En 1921, la société a fait construire l'usine auxiliaire de Hạ Lý pour augmenter

---

[903] *Bulletin financier et économique de l'Indochine*, 29 juillet 1925.
[904] *Bulletin financier et économique de l'Indochine*, 18 septembre 1925.
[905] *Les Annales coloniales*, 15 juin 1929.
[906] Voir la construction de ces travaux depuis les années 1920 dans l'article « La route des eaux ». *Le Courrier d'Haiphong*, vendredu 13 août 1920.
[907] *Les Annales coloniales*, 7 juin 1930 ; ANOM RST.NF 01387 Rapport d'inspection de la ville d'Haiphong 1943. D'après l'« Extrait du rapport d'inspection de la ville de Haiphong établi par M. Erard (avril-mai 1943) » : « *depuis 1896, cette alimentation comprenait une conduite en fonte de 400 mm, un barrage de retenue d'eau à Uông Bí et un réseau de distribution : le débit quotidien en était de 2.100 m^3 environ. Par la suite, l'accroissement des besoins a rendu nécessaires des aménagements nouveaux pour le financement desquels la ville a fait appel à la Société Indochinoise d'Electricité exigeant d'elle certains avantages en compensation d'une prolongation de la durée de sa concession de distribution d'énergie électrique arrivée à expiration. Le débit quotidien de la canalisation passa alors progressivement à 5.200 puis 6.000 m^3 environ. Cependant, dès 1925, l'expérience avait montré que l'unique conduite de 400mm dans les conditions ou elle était alimentée ne pouvait, malgré toutes les ressources de la technique hydraulique, donner un débit suffisant bien que la rivière d'alimentation (le Sông Hương) fût capable de satisfaire largement à ses besoins. Un projet plus important que le premier, comportant la construction d'un barrage nouveau en amont de celui de 1897 et l'établissement d'une conduite de 600 mm doublant celle de 400mm fut mis à exécution sur fonds d'emprunt de 1928 à 1932. À la suite de ces travaux, le débit quotidien fut porté aux environ de 10.000m^3. Mais cette installation nouvelle qui, faute de crédits, n'a pas été utilisée au maximum de ses possibilités, présente des défectuosités et de déficiences… Afin, d'écarter cette menace, la Municipalité a voté les crédits nécessaires en vue de la construction, près de la Sous-Station de Hạ Lý, de deux bassins de réserve capables de contenir chacun 3.500m^3 et dans lesquels sera déversé le trop plein de la conduite de 400 mm auparavant rejeté au fleuve en cas de surpression dans le réseau. Ainsi, pour n'avoir pas été établi avec une marge suffisante, le projet de 1928 a vu la limite de ses possibilités*

2.000 m^3 d'eau à distribuer en ville. La capacité totale de cettes usines était de 22.950 m^3 et elles pouvaient distribuer fréquemment 500 m^3 à l'heure.[908] Mais en fait il ne suffirait pas de doter l'îlot de Hạ Lý d'un réseau de distribution d'eau si l'on n'aménageait pas entièrement ce quartier très important de la ville de Haiphong.[909] Pendant les années 1924-1925, la conduite d'amenée du barrage de Uông Bí fournit environ 7.000 m3 d'eau par jour. Pourtant, cette quantité devint totalement insuffisante pendant la moitié de l'année pour les besoins de l'agglomération urbaine et ce n'est qu'à grand peine qu'en été on peut en soustraire un peu pour l'approvisionnement des navires fréquentant le port, au moment où la consommation est la plus forte. Pendant que la population et le commerce maritime s'accroissent constamment, la question de l'eau est devenue primordiale et même un légitime sujet d'inquiétude pour un avenir très rapproché. C'est pourquoi, le conseil municipal a décidé l'ouverture d'une seconde conduite d'amenée devant fournir 15.000 m^3, auxquels s'ajouterait le débit de la conduite actuelle pour donner ensemble journellement 22.000 m^3. De plus, les vérifications qui ont été faites à Uông Bí ont démontré que le barrage pouvait donner facilement 25.000 à 30.000 m^3 en saison pluvieuse. Ce projet a été réalisé avec un investissement de 15 millions francs par l'administration communale à travers d'abord la création de 10 centièmes additionnels aux impôts directs pendant les années 1925-1928.[910]

* *

*

Ainsi, la progression du service d'électricité et d'eaux est une des justifications de l'industrialisation et de l'urbanisation de la ville de Haiphong. De même que l'industrie du ciment, avec les privilèges d'industrie bénéficiant de monopole, la *Société Indochinoise d'Électricité* a obtenu des avantages pour le développement à cette ville, ainsi que dans d'autres lieux en Indochine, puisqu'elle n'a aucune concurrence. L'augmentation de fonds et des bénéfices pendant la période 1924-1929 ont assuré le succès de la société à la colonie. Il s'agissait de la première époque où une société produisait et distribuait de l'énergie pour une entreprise industrielle à Haiphong.

---

atteinte entre l'époque de son élaboration et celle de l'achèvement des travaux. C'est pourquoi le programme du plan décennal de travaux minicipaux comporte l'exécution d'une nouvelle adduction, avec prise d'eau dans le song Thái Bình, à hauteur de Hải Dương, et un débit de 25.000 m^3, ainsi que le renouvellement du réseau de distribution et l'établissement de nouvelle. »

[908] « L'usine auxiliaire de Hạ Lý ». *Le Courrier d'Haiphong*, 2 juin 1921, *art.cit.* ; « La question des eaux ». *Le Courrier d'Haiphong*, mercredi 15 juin 1921 ; « Au barrage de Uông Bí ». *Le Courrier d'Haiphong*, 14 juillet 1921.

[909] Voir les informations détaillées dans ANV1RST 36544-10 Rapport annuel sur la situation générale de la province de Haiphong de juin 1921 à juin 1922, *op.cit*.

[910] Citation ANV1 RST 36558-11 Rapport annuel sur la situation générale de la ville de Haiphong du 1er juillet 1924 au 30 juin 1925, ANV1 RST 36562-08 Rapport annuel sur la situation générale de la ville de Haiphong de 1925 à 1926, ANV1 RST 36570-02 Rapports annuels sur la situation générale des provinces de Hà Nam, Hanoi, Hải Dương, Haiphong, Hòa Bình, Hưng Yên et Kiến An au Tonkin 1927 – 1928

Chapitre 7 : Haiphong – le centre industriel multiforme pendant les années 1919-1929

Dans les années 1920, la création de plusieurs usines a confirmé la position de Haiphong comme étant un centre industriel multiforme, avec 13 branches d'activités. À côté des usines chimiques, charbonnages et des rizeries, nous avons pu constater la participation des Vietnamiens avec les usines mécaniques, les manufatures de porcelaines industrielles et de peintures.

A. INDUSTRIES CHIMIQUES ET DE TRANSFORMATION DES PRODUITS MINIERS : LES NOUVEAUX EFFORTS

1. L'ambition des chimistes français à l'usine de soude caustique : l'étoile filante « *Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient* »

Au début juillet 1919, Bernard, ingénieur civil, représentant de la *Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient* (SICEO), a visité le terrain à l'est de la ville de Haiphong pour préparer l'installation d'une usine à soude caustique.[911] Le 25 juillet de cette année, il a demandé, avec M. Bourcier Saint-Chaffray, Résident supérieur du Tonkin, à monter une fabrique de soude caustique au Tonkin, et l'endroit qui lui paraissait le plus propice pour cette première installation était le voisinage immédiat d'un centre commercial. À cet effet, il a introduit une demande auprès de M. le Résident-Maire de la ville de Haiphong pour acheter des terrains communaux dépendant du village de Đông Khê, dans le quartier du Fort annamite. L'intention de cette société « *est de monter une fabrique de soude caustique par électrolyse du sel marin. Cette fabrication consiste à dissoudre le sel et à l'envoyer dans des bacs où il est soumis à l'action d'un courant électrique de forte intensité ; il se produit une décomposition partielle du sel marin en soude caustique, chlore et hydrogène ; la soude caustique qui se trouve mélangée au sel marin en excès est traitée pour être épurée et concentrée au besoin jusqu'à siccité ; le chlore est recueilli immédiatement des cuves et dirigé sur des chambres à chaux ou il est absorbé entièrement en formant du chlorure de chaux, et l'hydrogène est emmagasinée dans des gazomètres pour être ensuite comprimée en tubes, ou employée à d'autres usages dont il n'est pas question encore pour le moment.* »[912]

[911] À ce moment-là, la Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient avait son siège social à Paris, 48 rue Saint Lazare et le bureau provisoire au Tonkin, 34 rue François Garnier à Haiphong. « Demande d'autorisation pour l'installation d'usine pour la fabrication de la soude caustique par voie électrolytique », ANV1 RST 70983 Demandes d'installation des Fabriques de Savonneries et de Soude caustique dans les provinces de Haiphong et de Kiến An formulées par des particuliers.

[912] « Lettre de la SICEO envoyée à M. Résident supérieur au Tonkin, le 25 juillet 1919 », ANV1 RST 65937 Achat d'un terrain communal pour établissement d'une usine de soude caustique a Haiphong, formulée par la Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient.

Le terrain a fait partie d'une sorte d'enclave de cette commune à laquelle il était relié par un arroyo et par une bande de terre assez étroite. Il se composait de terrains très bas, d'un niveau inférieur au moins de 2 m ou 2,5 m à celui de la digue bordant le Cửa Cấm et ne comprennait que des marécages ou des rizières fournissant une seule récolte très médiocre. Une partie de cette enclave a été aliénée par des Européens qui ont installé des usines sur les parcelles leur appartenant (Ateliers du Fort annamite, propriétaire M. Quenelle, usine Chiris). L'ensemble de l'usine prévue de la SICEO comportait donc les 6 services principaux : « *1) une usine centrale électrique, pour produire le courant nécessaire ; cette usine sera d'une puissance de 1.500 kilowatts pour commencer devant être rapidement portée à 3.000 kilowatts ; 2) traitement des saumures, électrolyse du sel, concentration des lessives ; 3) chambres à chlorure de chaux ; 4) Fours à chaux pour production de la chaux nécessaire ; 5) emmagasinage et compression de l'hydrogène ; 6) bureaux et magasins.* »[913]

Le projet de la SICEO, ayant reçu l'accord du Résident-Maire de la ville de Haiphong, l'ingénieur Bernard a fait part de son appui au Résident supérieur dans sa lettre du 1er août 1919 : « *il s'agit, en effet, de la création d'une industrie très intéressante qui sera une source de richesse pour la colonie en général et aussi pour la zone suburbaine, car les habitants des villages voisins pourront améliorer leurs conditions d'existence en s'employant dans cette usine qui emploiera nécessairement un grand nombre d'ouvriers et de coolies* ».[914] Cela a entraîné très rapidement une acceptation des autorités au Tonkin et de la ville de Haiphong, par les arrêtés édictés en septembre et octobre 1919. Sur la base de ces décisions, le village de Đông Khê (zone suburbaine de la ville) était autorisé à vendre à cette société chimique une parcelle de terrain communal d'environ 35 acres (*mẫu*).[915]

Tout d'abord, les notables du village de Đông Khê avaient hésité à donner leur consentement à la vente car ils craignaient que la société de chimie ne pollue l'eau de l'arroyo dont ils ont également besoin pour l'irrigation de leurs rizières, mais la société de chimie leur ayant donné toute assurance à cet égard et leur ayant affirmé que, dans le contrat de vente, l'engagement de ne pas souiller cette eau serait spécifié ainsi que la promesse de leur laisser libre accès sur

[913] « Lettre du Résident Maire de Haiphong envoyée à M. le Résident supérieur au Tonkin, le 1er août 1919 », ANV1 RST 65937 Achat d'un terrain communal pour établissement d'une usine de soude caustique a Haiphong, formulée par la Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient. Dans la « Demande d'autorisation pour l'installation d'usine pour la fabrication de la soude caustique par voie électrolytique, le 5 août 1919 », ANV1 RST 70983 Demandes d'installation des Fabriques de Savonneries et de Soude caustique dans les provinces de Haiphong et de Kiến An formulées par des particuliers. « *l'usine de soude caustique par voie électrolytique comprend les 3 services principaux : équipement d'une usine centrale électrique qui aura produit du courant triphasé à 5.000 volts, pour le but d'une puissance de 1.500 kilowatts devant être portée rapidement à 3.000 kilowatts; traitement chimique et électrolytique du sel marin ainsi que concentration de la soude caustique produite; utilisation des sous-produits, chlore et hydrogène.*»

[914] Voir les équipements de cette usine dans ANV1 RST 70983 Demandes d'installation des Fabriques de Savonneries et de Soude caustique dans les provinces de Haiphong et de Kiến An formulées par des particuliers.

[915] « Décision du Résident supérieur p.i. au Tonkin, le 17 septembre 1919 » ; « Arrêté du Résident supérieur p.i. au Tonkin, le 28 octobre 1919 », ANV1 RST 70983 Demandes d'installation des Fabriques de Savonneries et de Soude caustique dans les provinces de Haiphong et de Kiến An formulées par des particuliers.

ce cours d'eau, les notables de Đông Khê, à l'unanimité, ont donné leur acceptation à la vente.[916] En outre, la société a payé une somme totale fixée à un forfait de 350 piastres pour indemniser les cultivateurs qui ne pourraient pas faire la prochaine récolte. Elle s'est aussi engagée, dans le contrat de vente à donner une indemnité de 300 piastres pour le déplacement de pagodes, « *une somme largement suffisante pour une construction délabrée et ne servant plus au culte.* »[917] C'est ainsi que le 22 août 1919, M. Bernard a signé le premier accord avec les représentants du village de Đông Khê sur la vente de ce terrain.[918] Il a donné la solution financière approprié pour persuader les notables locaux et pour peut-être installer son usine à la place convenable.

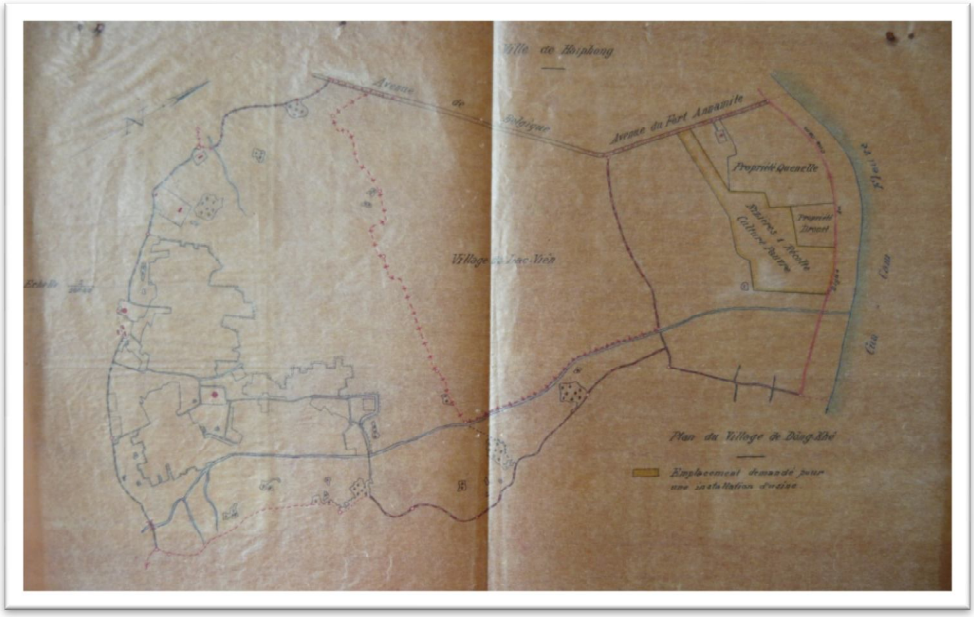
Sur la base du rapport de l'inspecteur de la Garde Indigène, Henri Antoine Sivelle à Haiphong au 6 octobre 1919, E. Rivet, le Résident supérieur p.i. au Tonkin a fait remarquer spécialement à Bernard que : « *les appareils à chlore devront être partaitement étanches. Ce gaz devra être intièrement absorbé par la chaux ou liquéfié. Il ne devra être évacué de l'usine, soit par les eaux courantes, soit par l'infiltration dans les terres, soit par tout autre moyen, aucune eau chargée de chlore ou d'hypochlorite. Une bonbonne d'ammoniaque destinée à neutraliser l'action du chlore devra être toujours conservée à proximité des ouvriers. Ceux-ci devront en outre avoir à leur disposition, en cas de besoin, du lait et de l'eau albumineuse. Les précautions ou usages pour prévenir les dangers d'incendie dans les usines à gaz d'éclairage seront appliqués aux canalisations et gazomètres à hydrogène.* »[919] Il s'agissait des exigences obligatoires pour le maintien de l'usine de soude caustique à Haiphong, étant donné qu'elle fabriquerait des produits chimiques nocifs à la vie des habitants locaux.

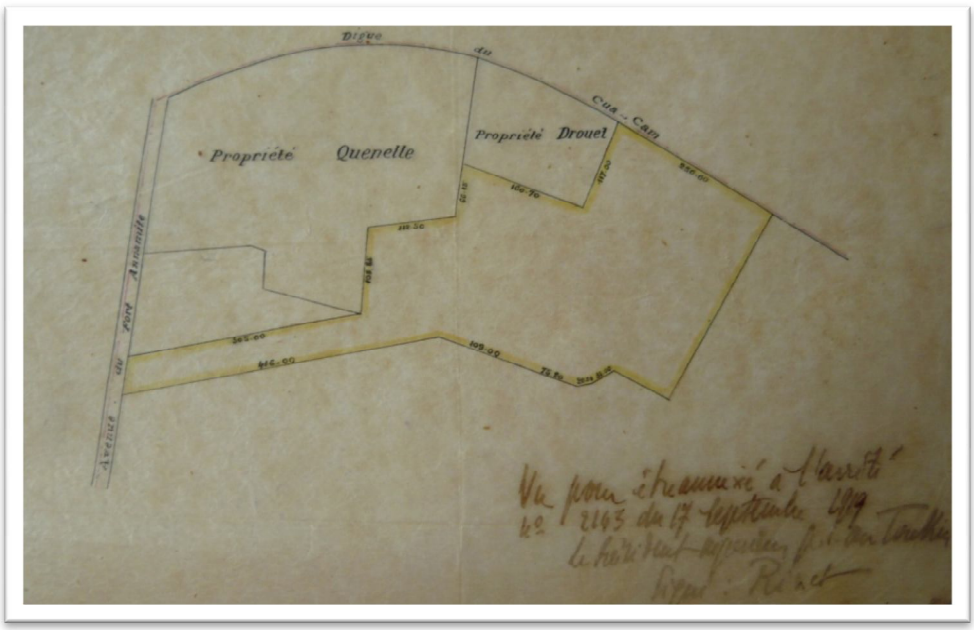
Néanmoins, le terrain actuel étant insuffisant, la SICEO a continué à s'étendre pendant les années suivantes. En janvier 1920, cette société obtenait l'accord des habitants et du conseil de notables du village de Đông Khê sur l'achat d'un terrain de 12.257,7 m^2 au prix de 800 piastres.[920] Au début de l'année 1921, elle achetait le lot de terrains de deux parcelles de 18.521 m^2, soit plus de 5 acres tonkinois. En octobre 1921, la compagnie française de chimie se rend acquéreur d'une parcelle de terrain de 872 m^2 sise au droit de ses ateliers entre l'ancienne et la nouvelle digue, le long du fleuve Cửa Cấm, rive droite, qui fait partie du

[916] « Lettre de M. Dupuy, Administrateur Maire de la ville de Haiphong, envoyée à M. le Résident supérieur au Tonkin, le 16 juin 1921 », ANV1 RST 65937 Achat d'un terrain communal pour établissement d'une usine de soude caustique à Haiphong, formulée par la Société industrielle de Chimie d'Extrême-Orient.
[917] « Lettre de la SICEO envoyée à M. l'Administrateur délégué de la zone suburbaine de la ville de Haiphong, le 9 juin 1921 », ANV1 RST 65937 Achat d'un terrain communal pour établissement d'une usine de soude caustique à Haiphong, formulée par la Société industrielle de Chimie d'Extrême-Orient.
[918] « Le contrat entre M. Bernard et les notables du village de Đông Khê, le 22 août 1919 », ANV1 RST 70983 Demandes d'installation des Fabriques de Savonneries et de Soude caustique dans les provinces de Haiphong et de Kiến An formulées par des particuliers.
[919] « Arrêté du Résident supérieur p.i. au Tonkin, le 28 octobre 1919 », ANV1 RST 70983 Demandes d'installations des Fabriques de Savonneries et de Soude caustique dans les provinces de Haiphong et de Kiến An formulées par des particuliers.
[920] Voir le contrat entre la SICEO et le conseil de notables du village de Đông Khê, le 5 janvier 1920, ANV1 RST 65937 Achat d'un terrain communal pour établissement d'une usine de soude caustique à Haiphong, formulée par la Société industrielle de Chimie d'Extreme-Orient.

domaine local. Ainsi, l'usine de soude caustique[921] est installée sur un terrain étendu qui comporte 600 m de façade en bordure du fleuve Cửa Cấm, et 400 m le long de l'avenue de Belgique, à proximité du port de Haiphong, des docks et des voies ferrées. On ne pouvait imaginer situation plus propice à l'exploitation de toutes les fabrications qui seront entreprises sur un domaine unique, avec le minimum de frais de surveillance et de direction.[922]

Carte 12 & 13. *Plan du village de Đông Khê et le terrain communal vendu pour la SICEO*





[Source : ANV1 RST 70983 Demandes d'installations des Fabriques de Savonneries et de Soude caustique dans les provinces de Haiphong et de Kiến An formulées par des particuliers]

[921] Voir le développement de cette industrie chimique en France dans l'ouvrage de Xavier Daumalin (2003). *Du sel au pétrole : l'industrie chimique de Marseille-Berre au XIXe siècle.* Marseille, Paul Tacussel Éditeur.

[922] « Lettre de M. Dupuy, Administrateur Maire de la ville de Haiphong, envoyée à M. le Résident supérieur au Tonkin, le 11 octobre 1921 », ANV1 RST 59131 Acquisition d'un terrain du Domaine local sis à Haiphong par la Société industrielle de Chimie d'Extrême-Orient 1921

Dans le cas de l'usine à soude caustique, il semble que les autorités françaises au Tonkin et à Haiphong étaient plus ouvertes pour les installations des nouvelles usines. Dans le rapport envoyé à M. le Résident supérieur au Tonkin, G. Dupuy, administrateur Maire de Haiphong, a exposé son acceptation de l'établissement de la société de chimie : « *S'agissant d'une entreprise aussi intéressante et aussi digne d'encouragement que la société industrielle de chimie, j'estime qu'il y a lieu de lui donner toute facilité pour mener à bien l'oeuvre qu'elle a entreprise, et c'est avec avis très favorable que je vous transmets sa demande.* »[923]

Le 21 février 1921, la société française de chimie a commencé la construction des bâtiments et le montage de cette vaste entreprise. L'usine à soude caustique de Haiphong a été mise en activité depuis le 22 février 1922.[924] Selon Henri Cucherousset : « *Ce résultat se passe de commentaires. C'est le meilleur argument qu'on puisse opposer à tous les défaitistes qui n'ont pas manqué, comme toujours, de commenter à leur manière les efforts auxquels ils assistaient mais sans avoir de prise, heureusement, sur ceux qui travaillent et qui savent ce qu'ils ont à faire.* »[925] Et « *c'est un grand événement pour la ville* ».[926] Tout l'équipement de l'usine, pendant les années 1921-1922, était en effet nécessaire pour elle, selon des descriptions d'Henri Coucherousset. Pour des raisons techinques, Bernard a bien choisi l'endroit pour installer cette usine, où les canaux pouvaient apporter suffisamment d'eau, environ 120.000 m^3, en toute sécurité, même en période de basses-eaux. [927]

Figure 18. *L'usine de soude caustique en vue générale (côté du sud)*



[Source : *L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 mars 1922, p. 13.]

[923] « Lettre de M. Dupuy, Administrateur Maire de la ville de Haiphong, envoyée à M. le Résident supérieur au Tonkin, le 11 octobre 1921 », ANV1 RST 59131 Acquisition d'un terrain du Domaine local sis a Haiphong par la Société industrielle de Chimie d'Extrême-Orient 1921

[924] « Lettre de Louis Drouet envoyée à Louis Quilliot, Commissaire spécial du service de la sûreté du Tonkin, officier de police judiciaire auxiliaire de M. le Procureur de la République à Haiphong, le 9 août 1922 », ANV1 RST 70983 Demandes d'installations des Fabriques de Savonneries et de Soude caustique dans les provinces de Haiphong et de Kiến An formulées par des particuliers.

[925] Henri Cucherousset. « Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient » (suite). *EEIC*, 9 avril 1922, p. 14.

[926] « Informations diverses – l'Usine à soude est en marche ». *EEIC*, 26 mars 1922, p. 20.

[927] Voir les descriptions sur l'usine de la SCEO dans Henri Cucherousset. « Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient ». *EEIC*, 5 mars 1922, pp. 13-16 et 9 avril 1922, pp. 11-14.

L'une des caractéristiques de l'usine est qu'elle préparait la soude par voie électrolytique à partir du sel marin et qu'elle fabriquait du chlorure de chaux et de l'acide chlorhydrique.[928] « *Le sel a été fourni par la Régie indochinoise et le calcaire provenait des carrières de la société. Les deux groupes de turbo-alternateurs de 1.500 chevaux pouvaient fournir du courant triphasé d'environ 5.000 volts, dont les turbines du système Rateau, construites par la SACM sont du type à reaction et alors que la chaufferie comprenait six générateurs semi-tubulaires à dérivation construits par la maison Joya, de Grenoble.* »[929] Après son achèvement, l'usine a installé les machines et les outillages mécaniques, en particulier : un laboratoire modèle placé au centre des fabrications, le four à moufle, le matériel de la laboratoire, l'atelier de mécanique avec toutes les machines et outils nécessaires aux réparations et constructions métalliques, un outillage bien achalandé, une scierie mécanique, une tonnellerie, *etc.*[930]

L'usine, dirigée par M. Filuzeau, possédait une puissante centrale électrique de 2.000 kilowatt,[931] employait 8 ingénieurs européens contremaîtres ou employés et environ 200 ouvriers vietnamiens. La production mensuelle a atteint 90 tonnes de soude 100%, 150 tonnes de chlorure de chaux et 100 tonnes d'acide chlorhydrique.[932] La production de la soude, avec la moitié des appareils en fonctionnement, était de 3,5 tonnes par jour au début 1922 et atteignit bientôt à 7 tonnes par jour, car ce produit serait bientôt utilisé pour certaines industries dans l'avenir.[933] Depuis mars 1922, la SICEO commence à fournir d'une façon continue les produits principaux suivants : chlorure de chaux à haute teneur ; chaux vive sans déchets ; chaux éteinte pure ; chaux blutée impalpable pure ; lessive de soude caustique, 35 à 45° blutée, *etc.*[934]

La SICEO jouait le rôle d'une industrie auxiliaire à Haiphong lorsque ses produits n'étaient vendus essentiellement qu'aux autres usines industrielles. Il s'agissait-là d'un bon signal pour la nouvelle perspective de développement au Tonkin. À cette époque, les Français, favorables au développement de la colonie approuvaient avec enthousiasme ces nouveaux efforts des industriels au Tonkin. Parmi eux, Henri Coucherousset a utilisé les journaux en Indochine pour faire de la publicité pour cette usine ainsi que pour les industries françaises à la colonie.

---

[928] Voir les nouveaux statuts de la *Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient* dans *Le Courrier d'Haiphong*, 19 avril 1921. À cette époque-là, son capital social est de 11.250.000 francs.
[929] ANOM GGI 66790 Les sociétés industrielles à Haiphong (1922-1930)
[930] Henri Cucherousset. « Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient » (suite). *EEIC*, 9 avril 1922, *art.cit.*, p. 11.
[931] D'après *Le Courrier d'Haiphong*, 25 décembre 1921 : « *Un arête du resident du 19 décembre autorise la Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient à faire une usine électrique à basse tension pour l'éclairage des trois jetées qui sont devant ses ateliers, usines et proprieties en bordure du Cửa Cấm* ». En outre, le rapport de la Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient dans ANOM FM 209 Industrie des produits chimiques en Indochine du 1922 au 1949 présente les informations générales sur cet établissement et la puissance de l'usine.
[932] ANOM GGI 66790 Les sociétés industrielles à Haiphong (1922-1930)
[933] « Informations diverses – l'Usine à soude est en marche ». *EEIC*, 26 mars 1922, *art.cit.*, p. 20.
[934] Edmond Chassigneux. « Le mouvement industriel en Indochine ». *EEIC*, 10 septembre 1922, p. 4. « *Elle a fabriqué la soude, le chlore, l'acide chlorhydrique et l'ammoniaque, etc., pour apporter une aide puissante aux autres industries locales (verrerie, savonnerie, papeterie, filature et tissage), qui devaient auparavant importer d'Europe leurs produits chimiques.* »

Il estimait que cette société était très ambitieuse et son idéal élevé, mais qu'elle saurait atteindre ses objectifs. La SICEO va porter son capital de 16.500.000 francs à 20.000.000 francs par émission de 7.000 actions nouvelles aux guichets de la *Banque de l'Indochine*. Etant donné que la soude de caustique pouvait être utilisée au Tonkin, Hongkong, Canton et partout en Extrême-Orient, Henri Cucherousset incitait ses lecteurs « *à soutenir cette industrie* » pour développer l'économie dans ce pays.[935] Il croyait dans l'avenir de cette industrie en Indochine parce que « *l'usine de chimie s'est créé des débouchés avec une rapidité surprenante* » au début 1923.[936]

Cependant, M. Ernest Outrey (député de la Cochinchine) pensait que : « *L'industrie chimique, si capitale dans l'économie moderne, commence à prendre corps: témoin l'extension heureuse de la Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient. Nul plus que nous ne souhaite la réussite de cette usine, et n'est mieux convaincu du succès final. Mais on ne parle pas d'extension quand il s'agit d'une usine qui n'a encore réalisé qu'une partie de son programme et est simplement en train de prendre pied. L'extension viendra, nous en sommes persuadés, mais elle n'est pas encore dans le programme.* »[937] En effet en 1922, cette usine devait résoudre des difficultés dans la formation du personnel vietnamien et de l'organisation commerciale au Tonkin, en Cochinchine, surtout en Chine.[938]

L'usine à soude caustique entra en pleine période d'exploitation en janvier 1923 avec un rendement de 90 tonnes par mois. Dans sa stratégie, la Chine représentait le plus grand marché et l'Indochine ne constituait qu'une partie du marché pour les produits fabriqués par son usine.[939] C'est pourquoi, cette usine chimique semblait « *assurer des débouchés suffisants, la concurrence n'étant pas à craindre.* »[940] Pourtant, le fonctionnement de l'usine ne s'est pas révélé aussi avantageux que l'espéraient les prévisions du conseil d'administration. Le premier problème auquel elle devait faire face était les émanations de chlore, dès le commencement de son activité. Cela a soulevé des protestations de la part de ses voisins, surtout l'établissement *Antoine Chiris* et l'atelier *Quenelle*.[941] Cette pollution de l'air obligeait la SICEO à améliorer le système des machines. Cela fit augmenter la dépense initiale pendant les années 1923-1924 et a influencé la fabrication de l'usine. « *Les comptes de cette société pour l'exercice 1924, n'atténuent en rien l'impression défavorable laissée par*

---

[935] « *Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient* ». *Le Courrier d'Haiphong*, 24 novembre 1921 et 10 décembre 1921 ; Henri Cucherousset. « La Foire de Hanoi ». *EEIC*, 24 décembre 1922, p. 2.
[936] Henri Cucherousset. « Un petit tour à Haiphong ». *EEIC*, 14 janvier 1923, p. 2.
[937] Henri Cucherousset. « Ce que signe M. Outrey ». *EEIC*, 8 octobre 1922, pp. 8-9.
[938] « Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient ». *EEIC*, 9 septembre 1923, p. 14.
[939] *Les Annales coloniales*, 10 avril 1924.
[940] *Le Journal des finances*, 24 février 1928.
[941] Voir les protestations de l'établissement Antoine Chiris pour l'émanation de chlore de la SICEO dans les communications entre M. Louis Drouet, directeur de la maison Chiris à Haiphong et Louis Quilliot, Commissaire spécial du service de la sûreté du Tonkin, officier de police judiciaire auxiliaire de M. le Procureur de la République à Haiphong, pendant les années 1922-1923, ANV1 RST 70983.

l'exercice précédent. »[942] Afin de réduire le prix de revient, le conseil d'administration a décidé d'augmenter la capacité de production de l'usine avec le capital social en 1926 de 20.000.000 francs.[943] Sur cette base, les installations nouvelles sont effectuées pour doubler sa capacité de production.[944]

Tableau 23. *La production de la SCIEO en 1923* (tonnes)

Produit	Production en totale	Vente à la colonie	Exportation
Soude caustique	500 tonnes	350	150
Chlorure de chaux	650 tonnes	150	500
Acide chlorhydrique	315 tonnes	223	-
Eaude javel	5.600 littres	4.000	400

[Source : « Le rapport politique et économique de la ville de Haiphong ». ANV1 RST 36554-02 Rapports généraux annuels des provinces de Haiphong, Hòa Bình et Hưng Yên de 1923 à 1924 au Conseil de gouvernement de l'Indochine (session 1924)]

Cependant, depuis 1925, la production et la consommation de l'usine de soude caustique étaient en difficulté avec le passif exigible de 4.658.000 francs.[945] En outre, en Chine, « *la guerre civile venait justement d'y éclater et ne tarda pas à paralyser toute activité commerciale. Ce fut le coup de grâce pour la SCIEO.* »[946] Malgré tout, la SICEO avait l'espoir d'une accalmie sur le marché de la Chine parce que le marché indochinois n'avait pas une capacité suffisante d'absorption de produits chimiques.[947] Les efforts de cette société ont été confirmés en 1926 quand elle a sollicité l'autorisation d'extraire sur la rive droite du Cửa Cấm, au droit de ses ateliers du Fort annamite, 400 m^3 de terre argileuse nécessaire pour l'exécution de divers remblais sur les terrains de la dite société.[948] Toutefois, la situation en Chine ne s'étant pas améliorée, on devait fermer l'usine en juillet 1927. « *Afin de ne pas laisser le matériel spécial et délicat employé dans cette industrie se détériorer ou se démoder* », d'une part, le conseil de la SICEO a décidé d'enlever tout son « appareillage ». D'autre part, il voulait revendre le terrain de la société au bord du Cửa Cấm pour autre entreprise.[949]

À Paris, la *Société Financière Française et Coloniale* a analysé les difficultés de la SICEO sur les matières premières, la formation de la main-d'eouvre, les produits, surtout sur la

[942] « Chimie d'Extrême-Orient ». *Bulletin financier de l'Indochine,* N^0 772, le 11 décembre 1925, p. 1.
[943] *Le Journal des finances,* 24 février 1928.
[944] F. Modau. « Société Française Financière et Colonie ». *EEIC*, 12 juin 1927, pp. 5-6.
[945] « Chimie d'Extrême-Orient ». *Bulletin financier de l'Indochine,* N^0 772/1925, *art.cit.*, p. 2
[946] *Le Journal des finances,* 24 février 1928.
[947] *Le Journal des débats*, 15 août 1928.
[948] Citation ANV1 RST 46202 demande d'extraction de terre argileuse par la SCIEO en 1926
[949] « Société Industrielle de Chimie d'E.O. – D'après le rapport de la Société française, financière et coloniale. » *EEIC*, 1er juillet 1928, p. 13.

question du marché.[950] *L'Éveil économique de l'Indochine* a aussi cité les discours de M. Octave Homberg qui expliquait les causes de l'échec de la SICEO. Il a analysé deux point principaux : premièrement, le gouvernement général de l'Indochine n'a pas protégé cette société chimique par le régime douanier ; deuxièmement, et c'est la véritable raison, la SICEO avait fait beaucoup d'erreurs dans la stratégie commerciale.[951] Toutes ces explications sont exactes. Pour notre part, nous estimons que l'apparition de la SICEO à Haiphong a révélé l'ambition des chimistes français en Extrême-Orient. Cette Société, bien qu'elle ait été une « étoile filante », est le témoin véritable du processus d'industrialisation et de modernisation à Haiphong.

2. La prospérité de l'industrie chimique à Haiphong

2.1. La Société Nouvelle des Phosphates du Tonkin (depuis 1924)

Les produits de la *Société des Phosphates du Tonkin* sont devenus vraiment nécessaires pour les concessions agricoles et l'agriculture des habitants locaux. Ces produits ont permis aux agriculteurs tonkinois d'apporter de l'engrais chimique à l'engrais organique afin d'augmenter le rendement de leurs plantations.[952] Malgré tout, la vulgarisation et la distribution des engrais chimiques pour le marché du Tonkin n'étaient pas faciles parce qu'il fallait changer les habitudes ainsi que la technique des travaux champêtres des agriculteurs vietnamiens. En outre, la *Société des Phosphates du Tonkin* devait justifier l'efficacité réelle de ses produits.

La matière première de l'usine était exploitée et transportée depuis les gisements de phosphate de chaux de Thanh Mọi (province de Lạng Sơn) qui étaient d'un type très particulier avec « *une assez grande quantité de guano de chauve-souris* ». Il faut rappeller que depuis 1910, les Français ont trouvé les grottes à phosphate dans les provinces du Tonkin, comme Lạng Sơn, Thái Nguyên, Ninh Bình et en baie d'Halong, surtout à Thanh Mọi.[953] L'exploitation de ces matières premières était effectuée par les Vietnamiens. La *Société des Phosphates du Tonkin*, d'abord, a acheté à Phủ Lạng Thương environ 20 tonnes. Ensuite, de 1919 à 1922, elle a reçu la plus grande quantité de matière première des entrepreneurs français, de 4.100

[950] Voir « Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient » [Extrait du rapport à l'assemblée du 9 avril de la Sté fin. fr. et col.]. *EEIC*, 28 juillet 1929, p. 13.
[951] « Chronique financière ». *EEIC*, 28 octobre 1928, p. 13. D'après lui, « *La leçon à tirer, c'est que les entreprises indochinoises de ce genre doivent être créées par de grosses sociétés françaises parfaitement outillées et se tenant au courant de tous les progrès techniques. Si cette leçon peut porter ses fruits, elle n'aura pas coûté trop cher. Autre erreur, avoir construit dans la vase à Haiphong, engloutissant des millions en fondations au lieu d'aller construire sur le roc et près du charbon en baie d'Halong. En outre, on a empesté la ville de Haiphong et il a fallu racheter une usine voisine rendue inhabitable.* »
[952] Voir le rapport de M. H. Gilbert, Inspecteur des Services Agricoles et Commerciaux dans « Emploi des phosphates naturels pour la fumure des rizières au Tonkin ». *BEIC*, N^0 137, juillet-août 1919, pp. 617-619.
[953] « Les phosphates au Tonkin ». *BEIC*, N^0 88, janvier-février 1911, p. 82.

tonnes à 12.000 tonnes. Elle vendait ses produits sur le marché au prix de 21 à 23 piastres la tonne.[954] D'après de Vérax, les essais de la *Société des Phosphates du Tonkin* en 1922, effectués dans la province de Sơn Tây où se trouvaient des concessions agricoles, ont montré l'efficacité des engrais chimiques. Vérax estimait que « *… il vaudrait mieux moins distribuer d'engrais, mais louer quelques terrains bien choisis et y faire directement la culture avec soin depuis le commencement à la fin. La récolte indemniserait largement les frais occasionnés et le résultat en serait plus sûr. Quoiqu'il en soit, l'initiative de la Société des Phosphates [du Tonkin] était à remarquer et nous souhaitons qu'elle obtienne un plein succès.* »[955]

En réalité, depuis 1924, le rendement de la *Société des Phosphates du Tonkin* a dépassé 10.000 tonnes par an[956] avec le prix de 20 piastres la tonne, à Haiphong.[957] Le 23 juillet 1924, la société est transformée en société anonyme, sous la dénomination de *Société Nouvelle des Phosphates du Tonkin*.[958] Le groupe Homberg a investi pour cette nouvelle société le capital de 5.500.000 francs.[959] À cette époque, M. Cathala a travaillé dans la société en tant que directeur de l'usine à Hạ Lý et M. Dumond, le fondateur, a aussi été membre du conseil de la nouvelle société.[960] Dans la presse, on parlait de cette nouvelle société et de son succès sur le marché de l'Indochine pendant les années 1925-1926. Ses produits d'engrais chimiques étaient distribués, de plus en plus nombreux. Elle vendit 14.016 tonnes en 1925 et 17.743 tonnes de phosphate en 1926, dont 10.521 au Tonkin et Nord Annam et 7.222 tonnes en Cochinchine.[961]

Depuis le début 1927, la société avait pris des contacts avec M. Barondeau (É. M. Douai) pour fournir les produits destinés aux exploitations dans la vallée du Sud Patène au Laos.[962] Toutefois, suite à des inondations, la consommation au Tonkin et dans le Nord Annam a diminué considérablement, elle n'a vendu que 5.807 tonnes contre 10.521 tonnes l'année

---

[954] Z. « Gisements de phosphate de chaux de la région Thanh Mọi ». *EEIC*, 27 avril 1924, p. 16: « *Thanh Mọi est situé au kilomètre 110 du chemin de fer de Hanoi à Lạng Sơn, au pied du massif calcaire du Cai Kinh (district Hữu Lũng, Lạng Sơn). Ce massif renferme de nombreuses grottes, ainsi d'ailleurs que les rochers calcaires isolés situés le long du chemin de fer. Les premiers explorateurs qui s'occupèrent du phosphate dans cette région furent MM. Dumond, Rétif [le chef mécanicien de l'usine de Nam Định de la Société Française des Distilleries de l'Indochine] et Ph. Landrieu [à l'origine, entre autres, des Charbonnage de Tuyên Quang] et c'est de la réunion de leurs apports que fut fondée la Société des Phosphates du Tonkin.* »

[955] Verax. « La province de Sơn Tây au point de vue économique ». *EEIC*, 5 novembre 1922, p. 2.

[956] *Les Annales coloniales*, 10 avril 1924.

[957] « Chronique financière ». *EEIC*, 10 février 1929, p. 12.

[958] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-57

[959] « Chronique financière ». *EEIC*, 10 février 1929, *art.cit*.

[960] *Annuaire des entreprises coloniales (commerce-industrie-agriculture) 1926.* [Entreprises ayant leur siège en Europe, Entreprises locales : Négociants-commissionnaires importateurs-exportateurs. Courtiers : principaux fournisseurs des colonies], pp. 426 ; *Annuaire économique de l'Indochine. Première partie : Tonkin & Nord-Annam, 1925*. Gouvernement Général de l'Indochine-Direction des affaires économiques. Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient éditeur, 1926, pp. 123/1-123/6, 8123/1.

[961] « Société nouvelle des Phosphates du Tonkin ». *La Revue coloniale (mensuelle)*, avril 1926.

[962] « Société nouvelle des Phosphates du Tonkin ». *L'Écho des mines et de la métallurgie*, 10 janvier 1927.

précédente. À travers la *Maison Descours et Cabaud*, elle avait fait des efforts pour augmenter la consommation en Cochinchine avec 10.737 tonnes. Au total, les ventes ne s'élevèrent qu'à 16.544 tonnes, soit une baisse d'environ 1.200 tonnes par rapport aux ventes de l'année précédente.[963] En fait, « *La diminution par rapport à l'exercice précédent est due à la réduction des ventes au Tonkin et dans le Nord Annam, conséquences des inondations de l'automne 1926, quand les Vietnamiens, ruinés par ces inondations, n'ont pu se procurer, pour l'achat d'engrais, les fonds dont ils avaient besoin. Cet exemple montre l'heureuse influence que pourrait avoir sur le développement de l'agriculture en Indochine, le fonctionnement de crédits agricoles facilement utilisables par les Vietnamiens.* »[964]

Il est clair que la nouvelle société des phosphates devait étudier attentivement les marchés et les clients en Indochine, surtout au Tonkin et dans le Nord Annam. En outre, la perspective d'engrais chimiques sur le marché de l'Indochine permet à la société d'élargir sa fabrication en Cochinchine, selon le rapport de M. Lancrenon à l'assemblée.[965] M. Octave Homberg, en tant que président du conseil d'administration, a demandé à porter le capital de 5.500.000 francs à 11 millions de francs par la création de 32.000 actions de numéraire de 250 francs. D'après lui, la réalisation de cette augmentation de capital permettra l'exécution « *du programme de mise en valeur des gisements acquis en 1926 au Cambodge et la construction d'une usine de transformation en Cochinchine* », prévue à Mỹ Tho sur la base d'un envisagement de l'extension du *Crédit Agricole*.[966]

Un extrait du rapport du conseil d'administration de la *Société Nouvelles des Phosphates du Tonkin* nous a informé que : « *L'extraction dans les divers gisements a été de 19.870 tonnes. Les stocks sur mines étaient, au début de l'exercice, de 6.490 tonnes et de 6.880 tonnes en fin d'exercice. Les stocks à l'usine étaient de 6.150 tonnes au début et 6.080 tonnes en fin d'exercice. L'usine a reçu 19.4801 de brut ; elle a broyé 19.550 tonnes de phosphate marchand, à une teneur de 16% et 20%. La société a vendu 16.795 tonnes se répartissant 8.540 tonnes pour la Cochinchine et 8.255 tonnes pour le Tonkin. Les ventes ont été en augmentation de 3.700 tonnes sur l'exercice précédent. Pour l'exercice 1930, les prévisions d'extraction sont de 23.000 tonnes ; les fabrications de 21.500 tonnes. La société des phosphates construit une usine en Cochinchine pour l'exploitation des gisements de Tuk Méas, au Cambodge, qui appartiennent à la société depuis 1926. L'usine de Mỹ Tho fonctionnera probablement en 1931. Cette usine sera construite à cet endroit et sera dotée des appareils de broyage les plus modernes permettant d'obtenir une finesse de 5% de refus au*

[963] « Chronique financière ». *EEIC*, 10 février 1929, *art.cit*.
[964] « Société nouvelle des Phosphates du Tonkin ». *EEIC*, 2 septembre 1928, p. 12.
[965] « Chronique financière ». *EEIC*, 10 février 1929, *art.cit*.
[966] Voir *Le Journal des débats*, 1er août 1928 ; « Société nouvelle des Phosphates du Tonkin ». *EEIC*, 2 septembre 1928, *art.cit.* ; « Chronique financière ». *EEIC*, 10 février 1929, *art.cit.*

tamis 200. »[967] En assemblée le 30 juin 1930, la société a confirmé un bénéfice net de 721.349,03 francs, réalisé grâce à de bons résultats sur la consommation avec 23.706 tonnes, (dont 12.111 tonnes pour la Cochinchine et 11.595 tonnes pour le Tonkin).[968]

Tableau 24. *La production et la vente des phosphates pendant 1919-1930* (tonnes)

Année	Production	Vente
1919	3.000	Néant
1920	6.000	-
1921	10.000	-
1922	7.600	-
1923	9.300	-
1924	10.200	-
1925	14.700	14.016
1926	16.700	17.743
1927	18.700	16.544
1928	11.800	-
1929	17.700	19.870
1930	26.565	23.706

[Source : à partir des chiffres rélevés dans *La Revue coloniale (mensuelle),* avril 1926 ; *L'Éveil économique de l'Indochine*, le 10 février 1929 ; le 9 mars 1930 et le 2 août 1931 ; *Résumé statistiques relatives aux années 1913-1940.*]

D'une façon générale, les industriels français de la *Société Nouvelle des Phosphates du Tonkin* obtinrent de bons résultats pendant les années 1924-1929. Ils avaient pu constater que la question des débouchés sur le marché jouait un rôle très important ; le cas de la SICEO est une leçon. La consommation d'engrais chimiques doit être examinée dans une vision de l'efficacité générale de la récolte. Les économistes ont évoqué cette question dans leurs analyses concernant la crise rizicole en Indochine au début 1931. Lagrange cite cet exemple : « *Pour 16 piastres d'engrais, obtenus sans doute dans des conditions exceptionnellement avantageuses, un Français très au courant de la question a obtenu un surplus de récolte de 600 kg. Mais ce sont 600 kg de quoi ? du riz ou du paddy ? Si c'est du paddy, le 600 kg vaut chez le paysan environ 22 piastres. Comme celui-ci aura emprunté pour acheter cet engrais, il l'aura payé au moins 20 % plus cher, soit 19,20 piastres, et comme il aura vendu sa récolte d'avance à un Chinois, aux conditions d'un emprunt, soit au moins 10%, il n'en aura tiré au plus que 19,80 piastres. Et s'il y a typhon ou inondation ? Il s'agit donc, pour l'initiative privée, de créer en même temps qu'un gros commerce d'importation d'engrais, des laboratoires d'analyse de terres pour vendre au paysan exactement l'engrais que réclame sa terre.* »[969] Malgré tout, cette industrie était indispensable en Indochine dans les domaines industriels et agricoles.

[967] « Chronique des mines – La Sté Nouvelle des Phosphates du Tonkin pendant l'exercice 1929 ». *EEIC*, 9 mars 1930, p. 15.
[968] « Chronique financière ». *EEIC*, 2 août 1931, p. 13.
[969] Lagrange. « Réflexions sur la crise rizicole en Indochine ». *EEIC*, 9 août 1931, p. 6.

2.2. Le renouvellement de la Société d'Oxygène et Acétylène d'Extrême-Orient

La *Société d'Oxygène et Acétylène d'Extrême-Orient* (SOAEO) fut fondée à Marseille le 24 août 1909 avec un capital social initial de 200.000 francs. Un an plus tard, cette société a transféré son siège social de Marseille à Saigon. Avant le transfert à Saigon, son capital social avait été porté à 500.000 francs.[970] Depuis la constitution de la société, elle avait reçu un apport de la *British Oxygen Company Limited*, société anglaise dont le siège est à Londres, de ses droits de vente et de fabrication de l'oxygène, notamment dans la colonie anglaise de Hongkong. Le capital a été augmenté de 50.000 francs début 1914 avec la participation de l'*Oxygène and Drum Company*, société anglaise à Londres. Depuis l'année 1922, la SOAEO a établi un réseau de fabrication et de commerce en Chine, en Indochine et autres pays asiatiques avec des usines et ateliers à Hongkong, Shanghai, Singapour et Soerabaja, Batavia ainsi que des agences à Haiphong, Canton, Bangkok, Semarang, Hankéou, Tientsin.[971] Pendant les années 1919-1925, la société avait un atelier pour réparations par soudure autogène des pièces de machines, autos, chaudières et navires à Haiphong, 29 de la rue Francis Garnier, sous la direction de M. Muchenblé.[972]

En juillet 1928, le directeur de la SOAEO souhaite acheter le terrain de la digue du Cửa Cấm où la société a demandé l'autorisation de construire une usine de fabrication de l'oxygène et d'acétylène. Deux mois après, elle a commencé ses travaux à l'usine de fabrication d'oxygène et acétylène à Haiphong.[973] L'usine comprend principalement : un bâtiment d'usinage proprement dit « construction pan de fer », et charpente métallique, mur de remplissage en brique premier choix, couverture en fibro ciment ; un bâtiment à étage à usage de bureau, magasins et logement pour le chef d'agence, construction béton armé et briques premier choix, charpentes métalliques, couverture tuiles mécaniques ; divers bâtiments auxiliaires et

---

[970] Société d'Oxygène et Acétylène d'Extrême-Orient (1911). *Statuts*. Saigon, F.-H. Schneider, p. 1, ANMT 65AQ G261 Société d'Oxygène et Acétylène d'Extrême-Orient. La SOAEO a pour objet : « *l'exploitation de tous brevets, procédés, instruments ou appareils propres à la fabrication de l'acétylène dissous et de l'oxygène et à l'exécution de travaux de toute nature par la soudure autogène, ainsi que tous autres procédés utilisant ou pouvant utiliser les hautes températures, la fabrication de toutes matières premières, de tous appareils nécessaires à l'emploi des hautes températures, la fabrication, l'exploitation et la vente de tous gaz, quels qu'en soient les emplois, de toutes matières premières, de tous objets et appareils utilisés dans l'industrie de la soudure autogène ou pour l'éclairage par l'acétylène dissous ou non ; l'exploitation des applications industrielles de l'acétylène dissous, de l'oxygène, de la soudure autogène et des hautes températures et généralement toutes opérations commerciales, mobilières, immobilières, industrielles, financières et commerciales se rattachant à l'objet de cette société ; son périmètre d'exploitation s'étendra particulièrement, mais non limitativement, aux possessions françaises d'Extrême-Orient, comprenant la Cochinchine, le Tonkin, l'Annam, le Laos, le Cambodge, éventuellement Singapour, les établissements du Détroit, Hongkong et Macao ainsi il comprenait également le Siam.* »

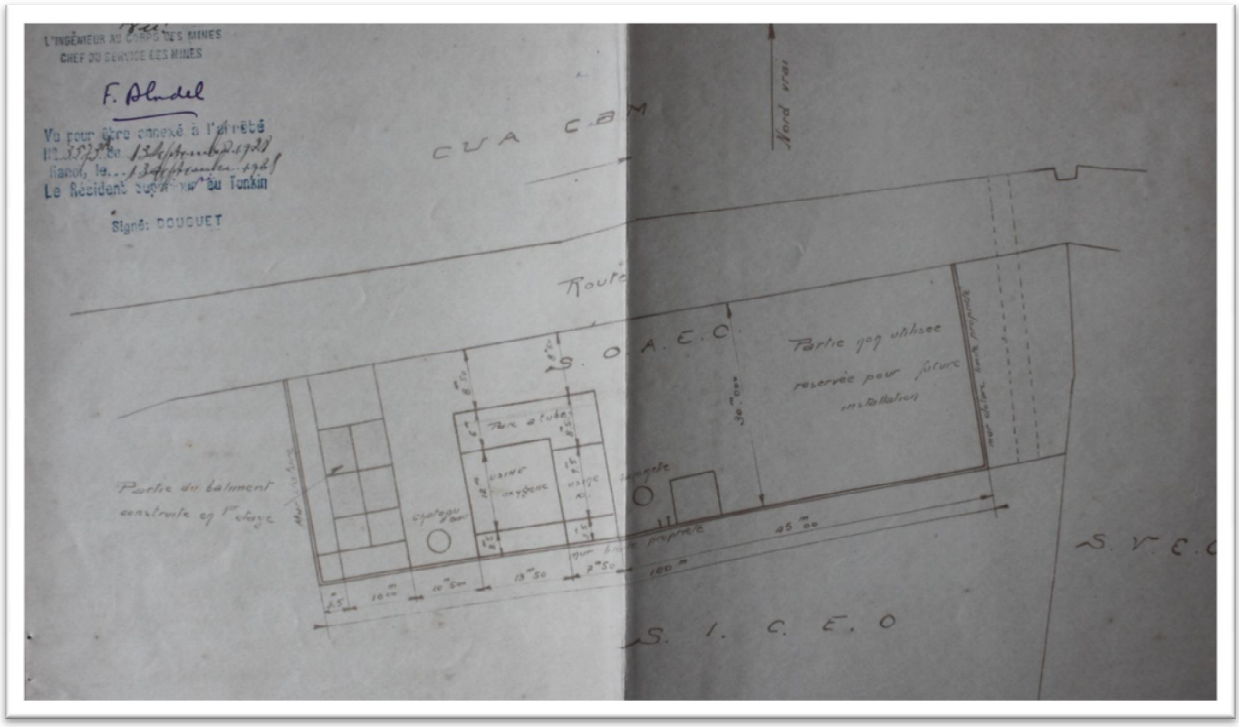
[971] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1922, p. 150.

[972] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-57.

[973] « Notice descriptive à joindre à notre demande d'autorisation de construire », ANV1 RST 70798 Demande d'installation d'une usine de fabrication de l'oxygène et de l'acétylène dissous dans la province de Haiphong formulée par la Société d'Oxygène et d'Acétylène d'Extrême-Orient (1928)

d'importance secondaire, tels que garages, réservoir, cabine de transformation, tous construits en matériaux de premier choix et couverts en tuiles mécaniques, etc.[974]

Carte 14. *Le plan de terrain de l'usine d'oxygène et d'acétylène*



[Source : ANV1 RST 70798]

Jusqu'en 1929, la plupart des usines chimiques sont concentrées au quartier industriel à l'est de la ville, sur le territoire du village de Đông Khê, dans la zone suburbaine. Ces usines nécessitent de grands équipements modernes dans le contexte du développement de l'industrie en Indochine. C'est pourquoi le gouvernement du Protectorat a promulgé les règlements pour classer et pour contrôler l'établissement industriel projeté aux trois catégories des établissements « insalubres, dangereux ou incommodes ». En effet, l'enquête de commodo était effectuée à l'article 5 de l'arrêté du 21 octobre 1912, modifié par l'arrêté du 28 décembre 1916 ainsi que l'arrêté du 21 janvier 1928 du Résident supérieur au Tonkin. Les Français bénéficiaient d'avantages pendant l'installation des usines, des ateliers ou des fabriques en Indochine général, ou à Haiphong en particulier, et en fait les industriels français avaient le monopole pour les usines chimiques et mines dans cette ville.

[974] Citation de la « Lettre de M. le Directeur de la Société d'Oxygène et d'Acétylène d'Extrême-Orient envoyée à M. le Résident supérieur du Tonkin, le 6 juillet 1926 », ANV1 RST 70798. Demande d'installation d'une usine de fabrication de l'oxygène et de l'acétylène dissous dans la province de Haiphong formulée par la Société d'Oxygène et d'Acétylène d'Extrême-Orient (1928). Elle se compose des appareils suivants : un compresseur d'air fonctionnant sous 60 kg de pression en régime normal ; une batterie de pré-décarbonatation sous 60 kg ; une batterie de dessication sous 60 kg ; une colonne de rectification sous 5 kg ; un compresseur d'oxgène de 0 à 250 kg ; des bouteilles destinées à contenir l'oxygène comprimé.

3. Les parcs à charbons - les usines à charbon en briquette

Dans les quartiers du centre de la ville de Haiphong, se trouvent des rues commerciales où les maisons de commerce ont ouvert leurs agences. Parmi celles-ci, la plupart des compagnies d'exploitation des mines au Tonkin ont eu leur bureau à la ville portuaire, surtout les sociétés des charbonnages à Quảng Yên. Les Haiphonnais ont racheté les gisements à la montagne du Tonkin ou bien étaient les partenaires de ces sociétés. Les grandes usines à Haiphong, comme la cimenterie ou les usines de chimie, ont exploité et transporté les matières premières aux gisements de Quảng Yên, Yên Bái, *etc*. Cependant, quelques compagnies de charbons ont construit leurs usines à Haiphong pour fabriquer des agglomérés d'exportation.

En 1921, la *Compagnie des Charbons de l'Indochine* a été fondée sous forme de société anonyme au capital social de 150.000 piastres. Son but est de grouper le charbon de la plupart des petites mines du Tonkin et de le vendre en Extrême-Orient en un mot créer un organisme de vente pour permettre de mieux faire connaître les charbons du Tonkin et les écouler avec bénéfices sur les marchés environnants. Pour réaliser ce programme, la *Compagnie des Charbons de l'Indochine* a construit en amont du Lazaret un parc à charbon doté d'un appontement et d'un matériel roulant permettant des manutentions faciles et pouvant contenir environ 40.000 tonnes de charbon. Cette compagnie édifia également, à côté du parc de la ville de Haiphong, une usine d'agglomérés utilisant uniquement des charbons du Tonkin, avec une capacité de 50.000 tonnes environ par an.[975] Alors que son siège social se trouve boulevard Félix Faure, près de la rivière Tam Bạc, son parc avec une usine de briquettes et d'agglomérés est située à Bình Đông, Haiphong rive gauche, sur le square Jules-Ferry[976] au bord du fleuve Cửa Cấm avec le bac à vapeur. À cette place, d'après la presse, « *Le parc est entouré d'une digue, garantie, à l'extérieur, par un perré cimenté qui empêche l'eau des hautes marées d'entrer. Sur cette digue et sur les digues en éventail qui sectionnent le parc courent des voies Decauville aboutissant toutes à un solide appontement fixe qui s'avance dans le fleuve, et qui va être doté à ses deux extrémités d'appontements flottants. Le vaste appontement fixe est desservi sur tout son pourtour par les rails du Decauville. Une bascule automatique enregistreuse reçoit au passage chaque wagonnet, le pèse et indique le poids sur un billet. Une usine à briquettes a été construite. Elle est mue par un moteur à gaz pauvre de 150 chevaux. Le parc est dans ce but doublé d'un autre parc spécial en cours de construction. La nuit, le parc est éclairé à l'électricité et c'est, dans le paysage, un nouveau rai de lumière.* »[977]

---

[975] Citation du rapport politique et économique dans ANV1 RST 36544-10 Rapport annuel sur la situation générale de la province de Haiphong de juin 1921 à juin 1922, *op.cit*.
[976] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-51.
[977] « Les parcs à charbon de Haiphong ». *EEIC*, 25 juin 1922, p. 15.

En 1922, M. Briffaud[978] a été autorisé à construire le parc à charbon en bordure du fleuve Cửa Cấm, sur la rive gauche. Son usine, d'une puissance de 300 chevaux, importé de France, est munie d'une haute cheminée s'élevant au-dessus des bâtiments de l'usine. Elle utilisait tous les procédés de mélanges et sa fabrique à briquettes depuis 1923. Avec cette fabrique, le commerce du charbon s'organise à Haiphong sur des bases solides et s'outille d'une façon très moderne. Au début de l'année 1923, Henri Cucherousset parlait de l'usine à briquettes de M. Briffaud à Haiphong : cette usine « *va prochainement être inaugurée, et complétera le magnifique parc à charbon où, déjà, s'élèvent d'imposants amas de combustible* ».[979] Pourtant, l'usine de Briffaud n'avait pas de bons résultats. En 1929, la *Société des Charbonnages du Tonkin*[980] a racheté à M. Briffaud la fabrique de charbon en briquettes en bordure du Cửa Cấm pour une somme de 100.000 piastres afin de continuer l'exploitation de la fabrique, dans une société qui a pris le nom de *Charbons et Agglomérés de Haiphong*. Les travaux neufs de l'exercice ont immobilisé 8.671.808,60 francs dont 2.866.633,60 francs pour l'acquisition des Établissements Briffaud. Il a été fabriqué, pendant l'année, 137.517 tonnes d'agglomérés.[981]

Les entreprises françaises ont saisi les opportunités qui se présentaient, pour développer leurs moyens de production et de commerce à Haiphong. Le développement de ce centre économique, dans le commerce et l'industrie a confirmé les efforts des industriels et des commerçants. On a vu de plus en plus l'apparition de nouvelles usines ou d'établissements contribuant à l'industrialisation de la ville portuaire. En fait, de petites industries se créent chaque jour : installations de fonderies, ateliers d'ajustage et de fabrication de pièces mécaniques, ateliers de réparations d'appareils et d'installations électriques. Cela signifie que « *les besoins des grosses entreprises donnent naissance à de nombreuses petites industries et*

---

[978] Voir *Le Journal officiel de la République française*, 8 février 1921 ; P. Duclaux. « Correspondance : à propos de l'emprunt ». *EEIC*, 2 avril 1922, pp. 4-5 ; Et « Carnet de feuil : Pierre Briffaud ». *Les Annales coloniales*, 13 août 1937 : « *Arrivé tout au début de la colonisation du Tonkin, il y a 54 ans, M. Briffaud fut tour à tour transporteur, propriétaire de jonques, puis de chaloupes, entrepreneur des opérations des navires, constructeur de voies ferrées, entrepreneur des docks. Il avait fondé d'importantes affaires, s'intéressant à tout ce qui se faisait dans ce pays qu'il aimait pour l'avoir vu sortir du néant. Deux traits suffisent à montrer ce qu'était l'homme. Quand les frères Roque, ses concurrents pour l'armement des chaloupes, furent enlevés en 1890 par les pirates, M. Briffaud s'offrit comme intermédiaire ; il se risqua jusque dans les repaires, négocia sous la menace, en imposa par son énergie et obtint la liberté des prisonniers. Quatre ans plus tard, il accompagna le prince Henri d'Orléans dans une expédition pénible et dangereuse à travers les montagnes du Tibet pour rechercher les sources inconnues du Mékong et de la Salouen, débouchant aux Indes après des milliers de kilomètres parcourus en pays inconnu. Son souvenir fait évoquer pour les vieux Tonkinois, celui de son vieux compagnon, M. Porchet, disparu il y a deux ans qui, pendant trente ans, développa sous toutes les formes l'industrie mécanique à Haiphong. Ces vrais colons, qui personnifient une époque et une idée, ont été deux des meilleurs ouvriers du Tonkin.* »

[979] Henri Cucherousset. « Un petit tour à Haiphong ». *EEIC*, 14 janvier 1923, p. 2.

[980] D'après l'article « Les charbonnages du Tonkin ». *BEIC*, N^0 39, septembre 1901, pp. 820-851, avant avoir acheté l'usine à Haiphong, cette Société des charbonnages a vendu 42.606 tonnes de charbon en briquettes en 1898, de 39.022 tonnes en 1899 et 47.134 en 1900.

[981] « Assemblée ordinaire du 30 juin 1930 de la Société des Charbonnages du Tonkin ». *EEIC*, 9 août 1931, p. 13.

ses protégés dont on [les autorisés] *connaît l'adresse et la facilité d'assimilation savent en tirer un parti des plus profitables.* »[982]

B. LE CENTRE DES INDUSTRIES VARIÉES

1. Le partage du marché de riz entre Français et Chinois

La *Société des Rizeries de l'Indochine*, avec son usine à Hạ Lý, illustrait les efforts d'investissements des Français dans le marché du riz au Tonkin. Pendant les années 1920-1923, cette société s'est agrandie, par l'augmentation du capital à 3 millions de francs. Elle employait souvent jusqu'à 300 ouvriers vietnamiens à l'usine de Haiphong pour sortir d'environ 200 tonnes de riz par jour.[983] Sous la direction de M. Dérré, l'usine de décorticage a exploité du paddy et la société s'est chargée de la vente de ses produits en Europe. En outre, elle importait des riz glacés, blanchis, du riz pour l'industrie, des brisures de riz, des farines et semoules issues de riz.[984] Toitefois, la *Société des Rizeries de l'Indochine* avait rencontré des difficultés suite à une mauvaise récolte au Tonkin. La diminuation du bénéfice net a influencé la production en 1923 et les opérations en France.[985] Selon le *Journal des finances*, « *l'augmentation des exportations de paddy par l'Indochine a provoqué une très grosse réduction de l'activité des rizeries de la colonie. […] On dit que l'usine des Rizeries Indochinoises aurait été en chômage la plus grande partie de l'année…* »[986] Cela illustre bien les difficultés permanentes que rencontrent les marchands et les industries agroalimentaires en Indochine, puisque le commerce de riz dépend directement des récoltes dans les provinces du delta.

Grâce à ses efforts pour maintenir la production en1924,[987] la société a pu réduire de 1.100.000 francs sa dette de banque.[988] Afin de protéger les intérêts au Tonkin, le conseil d'administration a demandé l'augmentation du capital social. En mars 1927, cette société a porté son capital de 4 millions à 8 millions de francs, en 80.000 actions de 100 francs, (expédition de déclaration de souscription et versement déposés au greffe de Haiphong).[989] Le rapport du conseil d'administration de la *Société Commerciale Française de l'Indochine* indiquait : « *Nos accords avec les Rizeries Indochinoises pour la représentation de notre*

---

[982] Citation du rapport politique et économique dans ANV1 RST 36544-10-Rapport annuel sur la situation générale de la province de Haiphong de juin 1921 à juin 1922, *op.cit*.
[983] *Supplément au Courrier d'Haiphong*, le 28 février 1923.
[984] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-57.
[985] *Bulletin financier et économique de l'Indochine*, 7 août 1925. « *Les comptes de l'exercice 1924, qui seront soumis à l'assemblée du 25 juin, font apparaître un bénéfice net de 519.145 francs (contre une perte de 777.161 francs en 1923, laquelle avait été déduite du report de l'exercice 1922, de sorte qu'au bilan, le compte de profits et pertes était encore créditeur pour 88.107,24 francs.* »
[986] *Le Journal des finances*, 8 février 1924.
[987] *Bulletin financier et économique de l'Indochine*, 16 octobre 1925.
[988] *Bulletin financier et économique de l'Indochine*, 6 novembre 1925.
[989] « Informations diverses ». *EEIC*, 1er mai 1927, p. 18.

société au Tonkin et en France ont joué sans le moindre incident et à notre mutuel avantage. Cette société a procédé récemment, avec plein succès, à l'augmentation de son capital et nous nous sommes intéressés à cette opération. Les Rizeries Indochinoises annoncent la distribution d'un dividende de 10 % sur leur capital doublé. »[990] Le bénéfice de cette année a été aprouvé 1.494.526 francs avec le dividende à 12,5%, soit 12,5 francs brut, par action.[991]

Les Français ont du, en effet, faire à la concurrence des rizeries chinoises à Haiphong. À Paris, le 20 juin 1928, d'après le rapport financier indochinois, les rizeries ont monté assez rapidement, surtout les *Rizeries Indochinoises* et les *Rizeries de la Méditerranée*. De plus, les rizeries européennes de Chợ Lớn ne peuvent soutenir la concurrence des rizeries chinoises parce que les Chinois ramassent le paddy dans toute la Cochinchine. Ainsi, pour être certaines d'être approvisionnées, les rizeries françaises devraient s'adjoindre un matériel de navigation et un service de prêts sur récoltes car les Chinois acquièrent le paddy avant la récolte. « *On verrait volontiers une entente réalisée entre des sociétés comme le Crédit Foncier de l'Indochine, la Compagnie Saigonnaise de Navigation et de Transport et les Rizeries Indochinoises, mais ces firmes disposeraient-elles d'un personnel capable de traiter avec les Annamites comme le font les Chinois ? La difficulté paraît difficilement surmontable. Peut-être la résoudrait-on avec le concours de notables annamites ?* »[992] En conséquence, dans les années 1928 et 1929, le bénéfice de la société a atteint plus de 1.500.000 francs, soit 1.790.576 francs pour 1928 et 1.520.383 francs en 1929.[993]

Les Français voulaient restreindre le commerce de riz des Chinois au Tonkin, parce que ces commerçants exerçaient en effet une grande influence pendant la transaction commerciale de riz au port de Haiphong ainsi qu'au marché du Tonkin. Depuis 1909, les négociants français entraient en concurrence ouvertement avec les Chinois, à la suite de quoi les négociants chinois boycottaient les compagnies de transport européennes. Les communications entre les Chinois et les compagnies européennes étaient réinstaurées à la fin 1909, toutefois, depuis la guerre 1914, les compagnies de transport allemandes étaient interdites au Tonkin. Néanmoins, les difficultés dans la coopération entre les marchands chinois avec les compagnies des État-Unis ou avec les compagnies européennes n'affaiblissaient pas leurs activités à la ville de Haiphong.

En 1919, la 4e rizerie des Chinois, dirigée par M. Phong Ly Seng, est installée à la route de la Cimenterie, Hạ Lý, Haiphong. Cette rizerie possède son bureau à la rue des Tonkinois.[994]

---

[990] « Société Commerciale Française de l'Indochine, exercice clos le 31 décembre 1926 - Rapport du conseil d'administration ». *EEIC*, 11 décembre 1927, p. 19.
[991] *Le Journal des débats*, 15 septembre 1928.
[992] « Chronique financière ». *EEIC*, 19 août 1928, p. 12.
[993] *Le Journal des finances*, 27 juin 1930
[994] *Annuaire économique de l'Indochine 1925*, Première partie : Tonkin & Nord-Annam, *op.cit.*, p. 441.12.

L'usine fonctionnait avec la force motrice d'une machine à vapeur de 280 chevaux, et employait plus de 100 ouvriers (6 Chinois et 100 Vietnamiens). Elle pouvait blanchir 150 tonnes de riz cargo par jour et vendre la plupart de ce riz à Haiphong et au Tonkin. La même année, la *Rizerie « Cheong Fat Yuen »* était construite sur un terrain de 5.200 m^2 à Hạ Lý, Haiphong. Elle utilisait une machine à vapeur de 105 chevaux pour blanchir 45 tonnes de riz cargo par 24 h. Sa taille faisait la moitié de la rizerie de « Phong Ly Seng », la fabrique de Cheong Fat Yuen employait à peu près 10 Chinois et 60 Vietnamiens.[995]

En 1920, une autre rizerie a été installée à Hạ Lý par M. Wane Tat Tsiou (dit Kwong Tai Long). Elle a été placée dans son petit atelier où Kwang Tai Long fabriquait des pièces de constructions mécaniques, de chaudronnerie, de fonderie. La fabrique de Kwong Tai Long était plus petite que celle des ateliers français, avec la force motrice d'une machine à vapeur de 15 chevaux. Kwong Tai Long importait les matières premières de France : environ 50 tonnes de fonte et 300 tonnes d'aciers divers, en 1924 ; ses ateliers employaient 80 contremaîtres et spécialistes chinois et 130 manœuvres vietnamiens. Se situant dans le même groupe de bâtiments que les ateliers de construction, elle était équipée d'une machine à vapeur horizontale de 120 chevaux, et employait 3 contremaîtres chinois et 100 ouvriers vietnamiens. Le point remarquable de cette rizerie est qu'elle fait la production journalière de la rizerie pendant la saison, en 24 h de travail : 35 tonnes de riz Tonkin glacé de première qualité. En outre, l'usine travaillait à ce régime seulement quelques mois par an, par exemple 4 mois en 1921 ; 2 mois en 1922 ; 3 mois en 1923 et 2 mois en 1924. Elle a maintenu deux marchés traditionnels pour la consommation du riz : le Tonkin et Hongkong.[996]

Les concurrences entre les entreprises françaises et les usines chinoises à Haiphong, en général en Indochine, ont lieu dans les activités commerciales, mais elles existent aussi dans les établissements industriels. Cela a montré que si les Français et les Chinois voulaient exploiter le marché du riz au Tonkin ou en Indochine, l'installation de ces usines était vraiment nécessaire.

2. La présence de l'industrie des verreries (depuis 1923)

Le marché de l'Indochine offrait de nombreuses perspectives pour les industriels français, notamment depuis le début du XXe siècle. En effet, les capitaux français allaient vers l'industrie extractive des mines, à la plantation de caoutchouc, ainsi qu'à l'exportation des produits minéraux bruts. Si la plantation de caoutchouc constituait le point remarquable en Cochinchine, l'exploitation de mines représentait la grande industrie au Tonkin. Haiphong, et même Hanoi et Nam Định, concentraient les industries extractives des produits complets et

[995] *Annuaire économique de l'Indochine 1925*, op.cit., p. 441.9.
[996] *Annuaire économique de l'Indochine 1925*, op.cit., pp. 323.12-323.13. En fait, la plupart du riz de l'Indochine est exportés à Hongkong, France, Philippine et Singapour.

représentait un centre industriel divers avec plusieurs domaines. Après l'industrie de la chimie, les rizeries, les petites fabriques de charbon en briquette, depuis les années 1923, à Haiphong, l'usine des verreries a été installée par la *Société des Verreries d'Extrême-Orient* à Đông Khê.

La présence de l'usine de la *Société des Verreries de l'Indochine* située à Cống Mỹ, Vật Cách Thượng (province de Kiến An), montrait les besoins de cette industrie en Indochine. En octobre 1923, Octave Homberg et ses partenaires ont fondé la *Société des Verreries d'Extrême-Orient*. Ils ont commencé à construire une usine à Haiphong sur une partie du terrain appartenant à la *Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient* à Cửa Cấm,[997] avec le concours de la *Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient*, la *Société Financière Française et Coloniale*, la *Société de Saint-Gobain*, la *Société des Glaces Nationales Belges* et la *Société des Distilleries de l'Indochine*.[998] La *Société Financière Française et Coloniale* en fut la marraine.[999] Le capital social inital de la socitété était de 5.000.000 francs, porté à 10.000.000 francs en 1925 par l'émission de nouvelles actions de 250 francs alors que son usine n'est pas encore mise en marche.[1000] Octave Homberg pensait que cette usine « *aura pour effet une réduction dans le prix de la construction au Tonkin […] propriétaire des procédés Fourcault, qui ont fait leurs preuves en Extrême-Orient à la grande verrerie franco-belge de Tching Wang Tao et qui vont être appliqués à Haiphong.* »[1001]

En janvier 1926, la *Société des Verreries d'Extrême-Orient* a mis en fonctionnement son usine.[1002] Elle fabrique le verre à vitres, les bouteilles, le flaconnage et la gobletterie.[1003] En cette année, elle bénéfice d'un nouvel équipement grâce à une augmentation de son capital

[997] Citation ANV1 RST 70783-03 Demandes d'installation des verreries à Haiphong et ANOM FM 200 Industrie de la verrerie et de la poterie. D'après le rapport de la Société des Verreries d'Extrême-Orient dans ANOM FM 200 : « *L'installation comportent la fabrication par étirage mécanique du verre à vitres pour lequel les besoins importants et toujours croissants sont couverts jusqu'à ce jour uniquement par l'importation, ainsi que la fabrication des bouteilles et de la flaconneries. Pour les bouteilles, la plus grande consommation en Indochine est celle qui est faite par le Service de la Régie pour la vente de l'alcool. Il existe en outre en Indochine et en Chine un certain nombre de brasseries importantes.* »

[998] D'après Lantenois. « L'Indochine industrielle (suite) »*EEIC*, 17 mai 1925, pp. 13-14 et le dossier ANOM FM 200 Industrie de la verrerie et de la poterie.

[999] Dans « Verreries d'Extrême-Orient ». *EEIC*, 5 février 1928, p. 18 : « *Cette entreprise fut créée par la Société Financière, Française et Coloniale, la Compagnie de Saint-Gobain et la Société des glaces nationales belges offre toutes garanties, tant au point de vue technique qu'au point de vue financier. La société créa une usine à Haiphong sur un terrain qu'elle acheta à la Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient et elle la pourvut de l'outillage le plus moderne utilisé en verrerie.* »

[1000] « Verreries d'Extrême-Orient ». *Bulletin financier et économique de l'Indochine*, 20 novembre 1925.

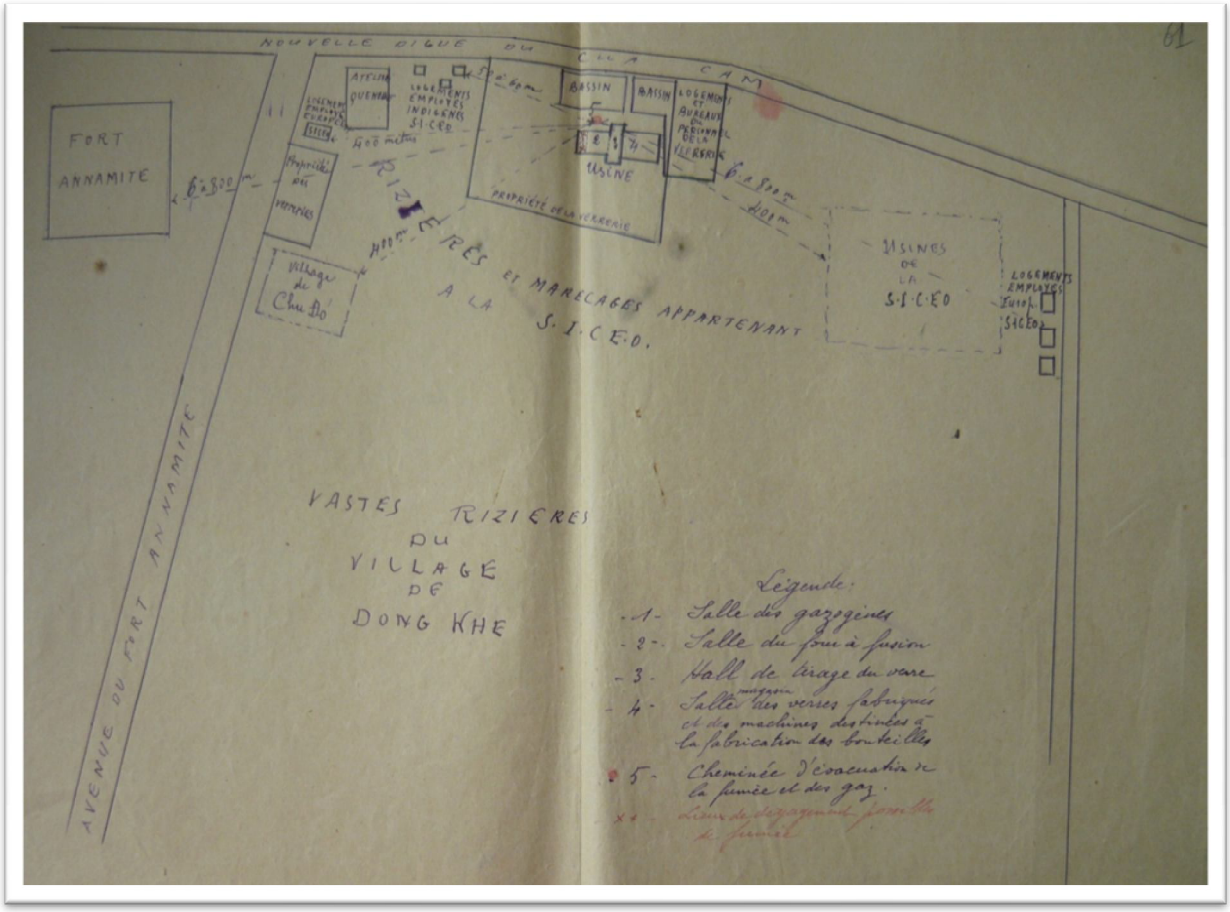
[1001] « Informations diverses - Nouvelles usines à Haiphong ». *EEIC*, 30 novembre 1924, p. 18.

[1002] F. Modau. « Société française financière et coloniale ». *EEIC*, 12 juin 1927, p. 6. En 1926, le rapport du conseil d'administration célébrait les conditions remarquables dans lesquelles s'effectuaient la mise en marche de l'affaire, la préparation des débouchés, les marchés et les commandes. Citation encore d'après ANOM FM 108 Concurrence suscitée à la Société des Verreries d'Indochine par la Société des Verreries d'Extrême-Orient (1925). D'après la lettre à Hanoi, le 16 juillet 1925, du Résident supérieur du Tonkin, François Monguillot : « *Établissement intéressé déclare pourra livrer mensuellement 200.000 bouteilles à partir de décembre.* »

[1003] « Une nouvelle verrerie tonkinoise allume ses fours ». *Bulletin financier et économique de l'Indochine*, 11 décembre 1925.

passant de 10 à 15 millions francs.[1004] Cependant, au bout de quelques mois, la société se trouva face à trois grandes difficultés : le première concernant des erreurs et l'insuffisance de certains éléments du personnel technique ; la deuxième sur les effets de la guerre civile chinoise sur le marché de l'Extrême-Orient ; et la troisième avec le régime des Douanes de l'Indochine concernant les bouteilles pour l'alcool. Cette société a pris des décisions importantes pour résoudre ces questions. D'abord, elle a changé la direction locale avec un programme de réorganisation. Ensuite, elle a vendu ses marchandises à Hongkong, à Canton ou à Shanghai où elle possédait un gros avantage sur ses rivales d'Europe et d'Amérique. En outre, « *la main-d'œuvre à bon marché dans le delta du Tonkin lui permet de concurrencer largement les verreries japonaises.* »[1005] Enfin, elle a commencé à étudier les goûts et les besoins particuliers des Vietnamiens pour fabriquer les produits convenables, par exemple la fabrication des bouteilles pour le marché local.

Figure 19. *Le plan de l'usine de la Société des Verreries d'Extrême-Orient*



[Source : ANV1 RST 70783-03 Demandes d'installation des verreries à Haiphong]

Pourtant, il semble que l'augmentation de capital proposée n'ait pas obtenu la coopération des actionnaires en France. Le reportage sur les *Annales coloniales* montrait qu'il existait une

[1004] « Verreries d'Extrême-Orient ». *La Revue coloniale* (mensuelle), avril 1926.
[1005] « Verreries d'Extrême-Orient ». *EEIC*, 5 février 1928, p. 19.

déception en mai 1926, lorsque les actions et les parts des *Verreries d'Extrême-Orient* furent introduits en coulisse aux environs de 1.000 et de 3.500, sous le patronage de la *Société Financière Française et Coloniale*.[1006] Alors que le bénéfice net de la société était de 43.693 francs, les actionnaires ont douté de « la méthode Homberg » qui n'avait pas montré son efficacité pour la situation actuelle. Les comptes de 1927 de la société se soldent par un déficit de 399.209 francs à cause de la direction locale et de la crise chinoise pour la production des machines à vitres travaillant à plein rendement. Dans ces conditions, le conseil d'administration a estimé prudent de réduire la production et de reconstruire le four. Au début de 1928, une partie du personnel a dû être licenciée. Le programme d'extension de la bouteillerie a été réalisé dans les conditions telles que le four fonctionne avec un rendement satisfaisant. Surtout, elle a reçu l'aide financière de la *Société Financière Française et Coloniale* pour les pertes. Le commentaire dans *L'Éveil économique de l'Indochine* d'Henri Cucherousset, après la visite de l'usine, a contribué à cela.[1007]

Le conseil d'administration voulait améliorer la fabrication de l'usine à Haiphong pour trouver des débouchés mais il ne demandait pas à la politique. Avec une somme de 20.000.000 francs pour reconstruire à peu près entièrement son usine avec un outillage spécial pour la fabrication des petits miroirs de camelotte, il avait prévu que le pouvoir d'achat de la population se développerait rapidement.[1008] Mais le résultat de cette usine n'a pas atteint les espérances du conseil quand les bénéfices sur ventes et produits divers furent de 658.275 francs contre 778.483 francs en 1927.[1009] Elle dut alors chercher tous les moyens, depuis 1929, pour échapper à la crise et « … *la société espère trouver les ressources susceptibles de la débarrasser définitivement des complications avec lesquelles elle s'est trouvée aux prises depuis sa création.* »[1010] En effet, le marché indochinois est susceptible de s'étendre, par exemple pour les bouteilles de « nước mắm » de Phan Thiết. En outre, la société ont reçu

---

[1006] « Dans la finance coloniale ». *Les Annales coloniales*, 10 octobre 1927. « *Actuellement, actions et parts « Verreries d'Extrême-Orient » sont à peu près invendables. Les comptes au 31 décembre 1926 viennent seulement d'être présentés aux actionnaires ; ils se soldent par un maigre bénéfice de 43.963 francs, et il ressort du bilan qu'à la fin de l'année dernière, la société avait déjà immobilisé la plus forte partie des 5 millions d'argent frais qu'elle avait appelés en cours d'exercice. C'est qu'il a fallu réorganiser l'usine, installer une nouvelle direction, etc. Bref, les « Verreries d'Extrême-Orient » ne sont pas encore au point et elles devront se procurer de nouveaux capitaux et, sans doute, jouer un peu de l'accordéon.* »

[1007] « Chronique financière - Société des Verreries d'Extrême-Orient ». *EEIC*, 18 novembre 1928, p. 13. « *Nous avons trouvé une usine entièrement remaniée et apparemment sortie de la période critique. En l'état des travaux on pouvait se rendre compte à la fois de l'étendue des erreurs de conception des débuts et de l'importance de la remise au point. Le four à bouteilles est muni d'un appareil perfectionné, qui a permis aux excellents techniciens qui composent maintenant l'état major de l'usine, d'arriver à une fabrication parfaite. Cette qualité de fabrication a aussitôt permis d'ouvrir les marchés de Hongkong, Singapour et Bangkok, où l'exemple des grandes maisons de boissons gazeuses Watson (Hongkong), Frazer et Neave (Singapour), etc., semble devoir être suivi par beaucoup d'autres fabriques similaires de cette partie de l'Extrême-Orient, en particulier à Java, où le débouché est considérable.* »

[1008] « Les attaques contre M. Octave Homberg ». *EEIC*, 20 janvier 1929, p. 13.

[1009] « Verreries d'Extrême-Orient ». *Le Journal des débats*, 1er octobre 1929.

[1010] *Le Journal des finances*, 2 août 1929.

d'importantes commandes de Hongkong et de Singapour pour « *les glaces, les produits Pyrex, hermétiquement bouchées, les verres pour hublots de chaloupes et bateaux, les lustres de verre dépoli* », *etc.*[1011] Le rapport à l'assemblée générale en 1931 avait indiqué que : « *Tous les efforts se sont portés sur l'amélioration de la fabrication et du prix de revient. Des rendements très satisfaisants ont été obtenus pour la fabrication des verres à vitres. Une forte augmentation des ventes a été enregistrée dans le domaine commercial aussi bien en Indochine que dans les pays voisins, notamment à Hongkong et à Singapour […] grâce aux commandes de bouteilles reçues en 1930, l'usine a fonctionné de façon continue.* »[1012]

En résumé, depuis sa création jusqu'aux années 1930, cette société des verreries rencontra beaucoup de difficultés dans la fabrication et surtout les ventes ses produits. La société a maintenu la fabrication à son usine à Haiphong avec « 18 employés européens et 600 familles vietnamiennes ».[1013] M. Octave Homberg et ses partenaires ont fait des efforts pour fonder et faire fonctionner cette industrie dans la colonie indochinoise.

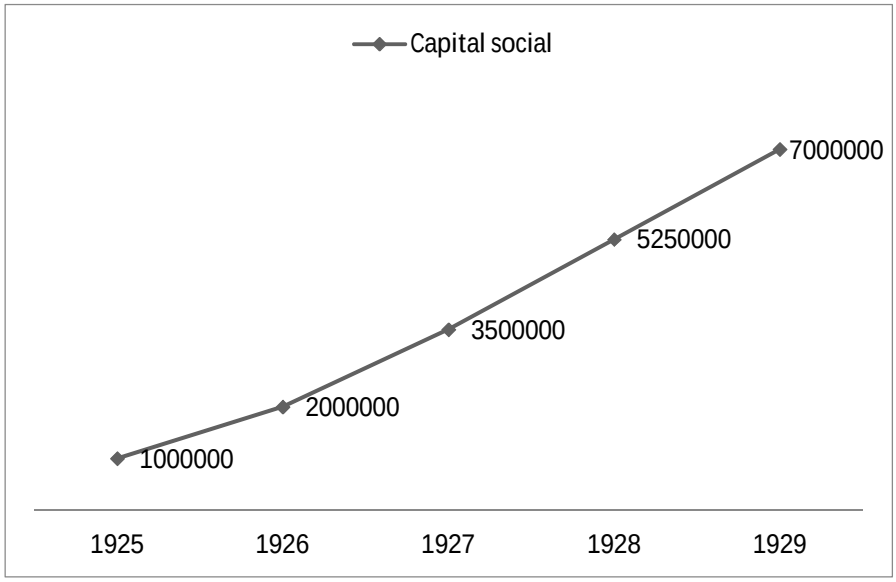
3. Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine

En 1924, d'après l'initiative de M. Feutrier l'usine de la *Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine* (STACINDO) était installée à Hạ Lý, Haiphong, sur le terrain de l'ancienne maison *Rauzy et Ville.*[1014] En fait, le siège social de la société est situé 64 et 66, rue Jean-Dupuis, Hanoi. Pendant les premières années, cette usine fonctionnait sous la direction du conseil d'administration comportant René Daurelle, président du conseil d'administration ; F. Girard, administrateur-délégué ; E. Feutrier, directeur[1015] avec un capital initial de 1.000.000 francs, divisé par 1.000 actions de 100 francs chacune. Elle a ensuite augmenté souvent son capital social, porté à 2.000.000 en 1926, à 3.500.000 francs en 1927, à 5.250.000 en 1928 et à 7.000.000 en 1929.[1016] Placée sur le canal de Hạ Lý, « *clef de toute la navigation fluviale au Tonkin, en face même de la cimenterie principale, fournisseur de la matière première* », dès sa mise en marche, cette usine bénéficiait de plusieurs avantages, surtout pour le transport des matières premières.[1017] Elle avait pour objet : mise en valeur et exploitation dans les pays d'Extrême-Orient et plus particulièrement en Indochine, des procédés et brevets

[1011] Henri Cucherousset. « La foire de Nam Định : Un défi à la crise ». *EEIC*, 6 décembre 1931, p. 2.
[1012] « Verreries d'Extrême-Orient ». *EEIC*, 16 août 1931, p. 13.
[1013] « Informations diverses - L'industrie de la verrerie au Tonkin ». *EEIC*, 26 avril 1931, p. 18.
[1014] « Nouvelles usines à Haiphong ». *EEIC*, 30 novembre 1924, p. 18.
[1015] *Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-57.
[1016] « Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine ». *BEIC*, 1943, fascicule 2, p. 290.
[1017] Henri Cucherousset. « Une affaire prospère - la Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine ». *EEIC*, 2 mars 1930, p. 10. « *Ainsi, cette matière première ne coûte presque rien à transporter par sampans d'une rive à l'autre. Au besoin, un câble aérien de quelque deux ou trois cents mètres pourra, lorsque cela en vaudra la peine, supprimer à peu près toute manutention entre les deux usines. D'autre part, l'usine de la STACINDO a sur le canal son appontement, muni d'une grue, permettant avec un minimum de manutention de déposer les produits fabriqués dans les chaloupes et les chalands qui iront les distribuer dans tout le pays ou aux navires mouillés en rade, à quelques centaines de mètres de là.* »

STAC, ainsi que de tous autres brevets concernant les matériaux employés dans tous travaux et constructions ; la fabrication de matériaux, la vente et l'utilisation des produits fabriqués, le produit principal pendant les années 1926 de la STACINDO était les tuyaux en ciment centrifugés de 75 mm à 1 m de diamètre armés ou non armés, égouts, canalisations d'eau, tuyaux de descente, buses de toutes dimensions légers à son usine à Haiphong.[1018]

Graphique 16. *L'augmentation du capital social de la STACINDO* (en francs)



[Source : À partir des chiffres rélevés dans « Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine ». *BEIC*, 1943, fascicule 2.]

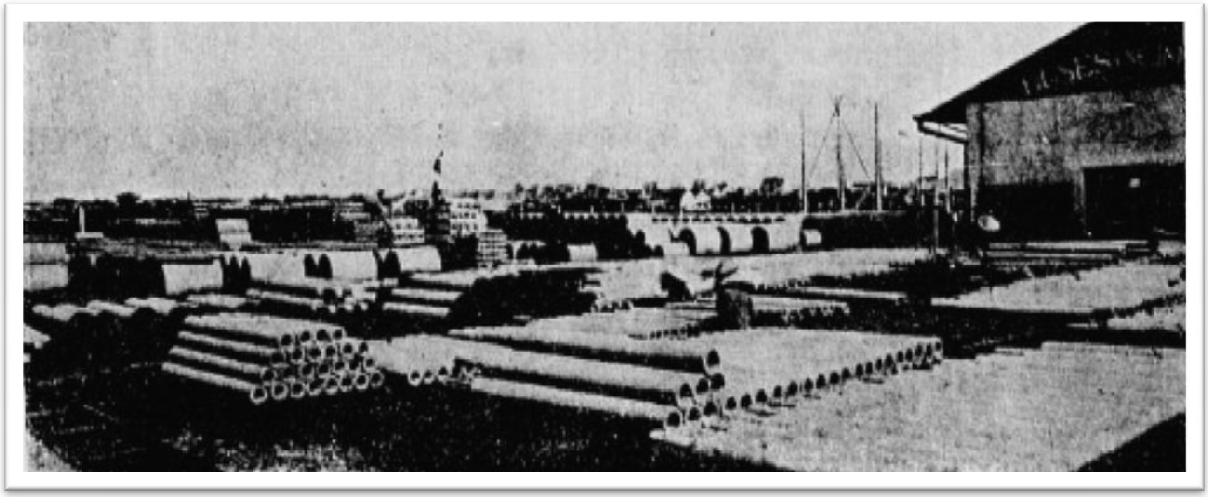
En 1927, dans *L'Éveil économique de l'Indochine*, Henri Cucherousset a publié plusieurs informations de cette usine : elle pouvait fournir en abondance des tuyaux, buses et tuyaux à pression indestructibles et étanches et surtout moins chers que les tuyaux de fonte ou acier pour usines hydroélectriques et d'égouts. De plus, elle a déjà mis au point et fabrique en grandes quantités pour les Postes et Télégraphes des poteaux télescopiques en trois parties pour les transports de courant à haute tension.[1019] À cette époque, elle a signé un contrat avec

[1018] Voir la publicité de la STACINDO dans *EEIC*, 30 mai 1926, p. VIII.

[1019] Voir « Une jeune industrie qui promet les usines STACINDO à Haiphong ». *EEIC*, 2 octobre 1927, pp. 9-11. « *Le représentant de l'usine à Hạ Lý a informé que pour fabriquer un tuyau armé, on procède comme à l'ordinaire en insérant une armature dans le moule. Ces armatures rigides et parfaitement équilibrées sont faites grâce à des machines fortes simples et automatiques. Pour des pressions supérieures à 5 kg, le procédé employé est le procédé Bille Ligonnet qui découle du procédé Stac et dans lequel l'étanchéité est portée à son maximum par un asphaltage intérieur du tuyau de ciment ordinaire. L'asphalte, en effet, est un des matériaux qui résistent le mieux à l'action de l'air, de l'eau et du temps. Les Assyriens et les Égyptiens en firent un large emploi et l'on peut voir encore aujourd'hui les égouts de l'ancienne Babylone hourdés avec de l'asphalte. On obtient par le procédé Bille Ligonnet des tuyaux qui résistent beaucoup mieux que la fonte à l'action des sels ou des acides contenus dans le sol, aux mouvements du sol et aux coups de béliers, et beaucoup mieux que l'acier au frottement des matières en suspension et des grains de sable et cailloux entraînés par l'eau ; d'autre part, ils ne sont pas sujets à certaines maladies des métaux. Enfin, les tuyaux en asphalte-ciment sont constitués par un tube intérieur en mastic d'asphalte dur et un tube extérieur en ciment, dans lequel sont noyés des génératrices et des spires directrices en acier à haute résistance.* »

l'Administration française pour fournir des produits pour la ligne télégraphique du Vinh - Đông Hà (290 km) avec 3.300 poteaux en ciment centrifugé. Ce contrat lui permettrait de développer la fabrication pendant l'année 1928. En raison de ce succès, la STACINDO a revendu l'ancien terrain à la *Compagnie Indochinoise des Bougies* pour construire à côté, sur son propre terrain, dans une usine neuve sur une ancienne scierie, en doublant sa capacité. Le nouvel établissement de la STACINDO utilisait souvent 200 ouvriers, disposait d'une force motrice de 60 chevaux et d'un outillage tout à fait moderne, en particulier trois bétonnières. Elle installa sur le canal de Hạ Lý un appontement en ciment armé muni d'une grue. Elle a prévu l'installation d'autres établissements à Saigon pour fournir les produits au marché de la Cochinchine.[1020]

Figure 20. *L'usine STACINDO à Hạ Lý (Haiphong) : un coin du parc à potaux et à tuyaux*



[Source : *L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 octobre 1927, p. 9.]

Pour le résultat de la STACINDO, Henri Cucherousset écrivait que c'était « *un bel exemple d'une industrie créée par l'initiative indochinoise, qui prospère sans battage à la Bourse, s'étend rapidement à toute l'Indochine et commence à rayonner au-delà. Elle est de ces sociétés qui profiteront grandement de la création de cette Bourse de Saigon, dont nous entretenions récemment nos lecteurs, grâce à laquelle l'épargne locale pourra s'intéresser davantage aux affaires locales et leur donner une estampille autrement sérieuse que celle de boursicoteurs parisiens, mal placés pour juger sainement des choses coloniales.* »[1021] En

[1020] « Sté des Tuyaux et Agglomérés Centrifugés de l'lndochine, Assemblée du 16 mars. Extraits du rapport pour l'exercice 1928 ». *EEIC*, 7 avril 1929, p. 14 : « *L'usine de Saïgon, qui a commencé à travailler normalement au début de 1928, s'est, depuis, développée régulièrement et a atteint en décembre un chiffre d'affaires mensuel de 17.000 piastres, total : 80.000 piastres pour l'année. Solde bénéficiaire pour 1928 : 576.878 francs, soit net, après amortissement prévus pour immeubles et matériel, 248.450 francs, somme qui permettrait un dividende de 5 % mais qui a été reportée à nouveau pour faciliter la trésorerie. En outre, nous croyons savoir que, par mesure d'économie, la société a réduit sa publicité.* »

[1021] « Une jeune industrie qui promet les usines STACINDO à Haiphong ». 2 octobre 1927, *art.cit.*, p. 11.

effet, le rapport financier en 1928 a montré de bons chiffres d'affaires.[1022] Pour fabriquer sans cesse des produits nouveaux, la société STACINDO a agrandit considérablement son usine par des ateliers nouveaux pour la fabrication de tuiles émaillées, les presses hydrauliques et le matériel complet pour la fabrication des carreaux en ciment.[1023] D'un autre côté, elle continuait les études déjà commencées des tuyaux à haute pression pour les travaux dans les villes, notamment l'usine « Sadur Aciérit » qui utilisait 150 chevaux de force motrice et employait 350 ouvriers, une personne européenne, trois ingénieurs et un contremaître.[1024]

Tableau 25. *Les bénéfices de la STACINDO (1925-1929)* (en piastres)

Année	Haiphong	Saigon	Total
1925	23.520	Néant	23.520
1926	70.561	-	70.561
1927	144.493	-	144.493
1928	143.000	80.000	223.000
1929	180.000	182.000	362.000

[Source : Henri Cucherousset. « Une affaire prospère - la Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine ». *L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 mars 1930, p. 12.]

Pendant que plusieurs usines françaises à Haiphong font face de beaucoup de difficultés pendant les années 1927-1929 en raison de la crise chinoise, la STACINDO avait de bons résultats dans la fabrication et les ventes. En effet, l'industrie du bâtiment était extrêmement active et des travaux publics importants avaient été récemment entrepris dans toute l'Indochine. Pour les divers produits, la STACINDO a satisfait ses clients tant dans l'industrie du bâtiment qu'aux travaux publics. Nous citons comme exemples : les poteaux de la ligne de traction électrique de la *Société des Charbonnages du Tonkin* entre les mines et le port à Cẩm Phả (province de Quảng Yên), les clôtures en ciment, les carreaux en ciment pour trottoirs et maisons d'habitation, les agglomérés de ciment Winget, les cuves en ciment et lavoirs, lavabos et pierres à évier, les caniveaux en ciment, etc., pour les villes comme Hanoi ou « le gabion Palvis » pour Đồ Sơn, le pont de Chợ Củi (marché de bois, près de Tourane) et pour pont de 1.055 m sur le fleuve Đà Rằng, etc, surtout « la tuile métallique Aciérit » pour la construction d'ateliers tant à Haiphong qu'à Saigon.

[1022] Voir les informations nécessaires dans « Société des Tuyaux et Agglomérés Centrifugés de l'lndochine ». *EEIC*, 29 avril 1928, p. 14.
[1023] « Société A. des Tuyaux et Agglomérés Centrifugés de l'lndochine, Assemblée du 16 mars. Extraits du rapport pour l'exercice 1928 ». *EEIC*, 7 avril 1929, *art.cit*.
[1024] Henri Cucherousset. « Une affaire prospère - la Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine ». 2 mars 1930, *art.cit*, p. 12.

C. LES VIETNAMIENS DANS L'INDUSTRIALIASTION À HAIPHONG

Selon les analyses des historiens vietnamiens contemporains, alors que les Français subissaient les difficultés de la guerre de 1914-1918, les Vietnamiens ont pu bénéficier de la meilleure occasion de participer aux activités des quelques industries implantées en Indochine.[1025] Ils pensaient que les autorités françaises en Indochine ainsi qu'en France ne voudraient jamais effectuer l'industrialisation en Indochine pour des raisons concernant les intérêts métropolitains. Cependant, ce furent précisément les intérêts qui suscitèrent la réaction des entreprises et d'une parties des industriels et capitalistes français vers cette colonie, afin d'exploiter les ressources naturelles ainsi que les richesses humaines abondantes. Le mécanisme économique moderne avec la présence des Français a entraîné un fort changement de l'économie en Indochine, dès les années du début du XXe siècle, et surtout depuis les années 1920, une « période dorée » pour la mise en valeur des colons et des investissements des Français.[1026]

Après la Première guerre mondiale, l'investisseur français s'est évertué à investir à Haiphong avec beaucoup d'usines. En même temps avec l'urbanisation, le processus d'investissement et de construction des usines a transformés Haiphong en une grande ville où l'industrie était concentrée.[1027] Les entreprises industrielles des Vietnamiens ont commencé à jouet un rôle dans l'industrialisation de la ville de Haiphong à l'époque de 1919 à 1929 avec Bạch Thái Bưởi, Nguyễn Sơn Hà, Nguyễn Văn Tân, *etc*.

1. Les pionniers vietnamiens dans les constructions navales et mécaniques

La participation de Vietnamiens à l'industrie de la construction navale à Haiphong a commencé pendant les années 1914-1915 lorsque Bạch Thái Bưởi décide de racheter les ateliers des *Messagerie fluviales du Tonkin* et relance les anciens ateliers de Marty et d'Abbadie sur le Cửa Cấm, Haiphong, près du port commercial.[1028] Il s'agissait d'un grand événement pour les Vietnamiens parce que, pour la première fois, un Vietnamien devenait le patron de grands ateliers mécaniques modernes (construction de navires) qui n'existaient pas encore dans l'économie artisanale de ce pays.

Il faut rappeler que Bạch Thái Bưởi avait pu accumuler des capitaux depuis les années du début du XXe siècle, lorsqu'il était sous-traitant des travaux ferroviaires au Tonkin. Dès les

[1025] Tạ Thị Thúy et alii (2007). *Lịch sử Việt Nam*, tập VIII (1919-1930), *op.cit.*, pp. 330-331.
[1026] Patrice Morlat (2001). *Indochine années vingts : Le Balcon de la France sur le Pacifique, op.cit.*
[1027] Đoàn Trường Sơn (1987). « Quá trình phát triển từ "tự phát" đến "tự giác" của công nhân Hải Phòng », *art.cit.*, pp. 75-76.
[1028] Henri Cucherousset. « La Sté anonyme de Transports Maritimes et Fluviaux de l'Indochine (Suite et fin) ». *EEIC*, 6 mai 1928, p. 12.

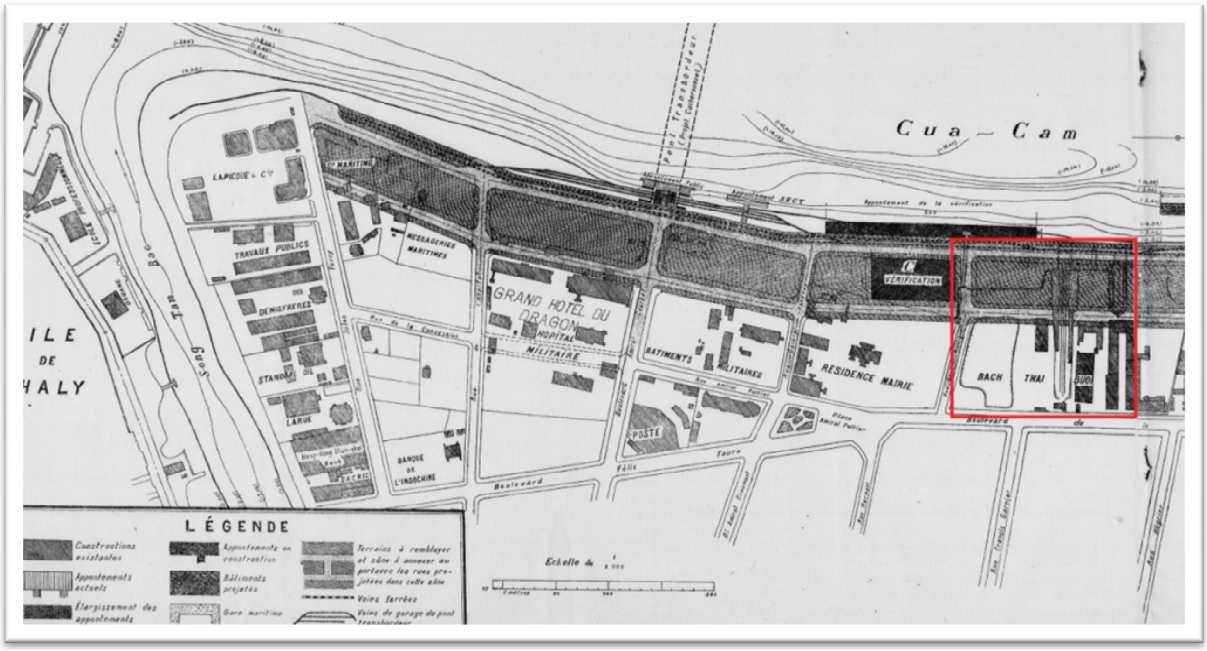
années 1895, quand il travaillait auprès de la maison commerciale française à Hanoi, il avait pu acquérir les connaissances et l'expérience des Français. Il avait déjà exercé plusieurs activités de commerce dans plusieurs domaines : la fourniture des bois pour les travaux ferroviaires ; sous-traitant comme percepteur aux marchés à Vinh (1906-1913), à Nam Định (1906-1909), à Thanh Hoá (1907-1909) ; commerce de produits agricoles ; et transport fluvial au Tonkin, avant de devenir le patron des *Ateliers Marty et d'Abbadie* à Haiphong à l'époque de la guerre 1914-1918.[1029] En 1916, il a fait transférer le siège social de la ville de Nam Định à la ville de Haiphong. Un an plus tard, il a racheté les 6 bateaux de la maison Deschwanden. Ensuite, la société de Bạch Thái Bưởi a construit les 40 bateaux environ assurant le transport fluvial au Tonkin ainsi que le service maritime de Haiphong à Hongkong, de Haiphong au Japon et de Haiphong à Singapour, *etc.*[1030] Ces ateliers avaient été remarquablement bien outillés par « *une fonderie, de nombreux tours, perceuses, cisailles, marteaux pilons auxquels deux machines à vapeur fournissent la force motrice ; plus loin, une scierie à vapeur avec atelier à bois, de vastes magasins et entrepôts, un slip de grandes dimensions avec machine à vapeur, un bassin de radoub pour bateaux jusqu'à 600 tonnes, une bigue à vapeur soulevant 20 tonnes. Ces ateliers font les réparations et construisent les chaudières d'une flottille de 26 chaloupes et remorqueurs et de nombreux chalands en fer et en bois ; ils ont construit, récemment plusieurs chalands de 30 à 200 tonnes et construisent actuellement un vapeur de 500 tonnes.* »[1031]

[1029] Voir E. A. « Un grand industriel annamite M. Bạch Thái Bưởi, armateur ». *L'Écho annamite*, 8 juin 1920 ; « Politique d'association sur le terrain économique ». *L'Écho annamite*, 15 juin 1920 ; Bạch Văn Thắm. « La mise en valeur du Sud Indochinois ». *L'Écho annamite*, 29 juin 1920 ; Henri Cucherousset. « La Sté anonyme de Transports Maritimes et Fluviaux de l'Indochine (Suite et fin) ». *EEIC*, 6 mai 1928, *art.cit*.

[1030] Voir les informations sur les bateaux de la société Bạch Thái Bưởi dans Thượng Chi Phạm Quỳnh. « Chấn chỉnh thương trường - một cái gương cho thương giới nước ta : Ông Bạch Thái Bưởi [Réorganisation du commerce – le cas particulier des commerçants vietnamiens : Bạch Thái Bưởi] ». *Nam Phong tạp chí*, novembre 1919, pp. 385-386. En outre, Henri Cucherousset dans son article « La Sté anonyme de Transports Maritimes et Fluviaux de l'Indochine (Suite et fin) ». *EEIC*, 6 mai 1928, *art.cit.*, p. 13, a souligné : « *Le transfert de la direction à Haiphong en 1916 était justifié par l'extension des services maritimes de l'entreprise et, surtout, par l'acquisition à titre définitif du magnifique terrain du Cửa Cấm et des ateliers qui y sont installés. Ce terrain était situé au centre de la ville et au meilleur endroit du port, en bordure de la fosse profonde du fleuve, d'une superficie de près de 30.000 m*^{2}*, dont 6.548 couverts par des constructions : maison d'habitation, bureaux, ateliers et magasins.* »

[1031] Voir Thượng Chi Phạm Quỳnh. « Chấn chỉnh thương trường - một cái gương cho thương giới nước ta : Ông Bạch Thái Bưởi ». *Nam Phong tạp chí*, *art.cit.* ; Henri Cucherousset. « Les grands centres du commerce et de l'industrie au Tonkin ». *EEIC*, 25 août 1918, pp. 1-2. Dans Henri Cucherousset. « La Sté anonyme de Transports Maritimes et Fluviaux de l'Indochine (Suite et fin) ». *EEIC*, 6 mai 1928, *art.cit.*, pp. 12-13 : « *Un bassin de 50m de long, en maçonnerie, une bigue puissante et un slip de 125m pour le carénage, pouvant mettre à sec une chaloupe de 400 tonnes, offrent toutes les facilités pour entretenir et réparer une flottille nombreuse. Quant aux ateliers, qui ont permis à M. Bạch Thái Bưởi la construction de plusieurs chaloupes et la construction complète d'un vapeur de 400 tonnes, ils possèdent un outillage très important, mû par plusieurs machines à vapeur et comprenant des machines-outils puissantes. La situation de ce terrain est d'autant plus avantageuse que les grands fonds, qui se trouvent immédiatement devant, s'éloignent, plus en aval, de la berge et qu'à l'extrémité aval des appontements des docks d'importants dragages sont déjà nécessaires. Plus loin, le banc de boue, qui s'étend entre la rive et le chenal profond, est de plus en plus large, si bien qu'au droit de la Verrerie, il y a plus de 300m entre la berge et ce chenal.* »

Figure 21. *Le terrain de l'Atelier Bạch Thái Bưởi à Cửa Cấm, Haiphong*



[Source : *L'Éveil économique de l'Indochine*, 10 février 1924, p. 8]

L'Agence Bạch Thái Bưởi disposait des navires qui réalisaient partout le transport sur les lignes fluviales et maritimes de l'Annam et du Tonkin. Il possédait l'atelier lui-même et louait les services d'un contremaître français (en 1910). Les ateliers de la *Compagnie Bạch Thái Bưởi* ont construit un navire de 100 tonnes (bateau *Đinh Tiên Hoàng* en 1914) et un navire de 200 tonnes (bateau *Gia Long* en 1916). Le 7 septembre 1919, Bạch Thái Bưởi a fait mettre à l'eau le bateau en fer *Bình Chuẩn* d'un tonnage de 600 tonnes, 46 m de longueur, 7,2 m de large, 3,6 m de hauteur, avec une puissance de machine de 400 chevaux. Ce fut un grand événement à ce moment-là, c'était aussi le symbole du mouvement de relèvement du monde des commerçants de la classe capitaliste au Vietnam.[1032]

Mettant à profit les circonstances de la Première guerre mondiale, les entrepreneurs vietnamiens, dont faisait partie Bạch Thái Bưởi, se sont évertué à entrer en concurrence avec les Français en Indochine. Sa branche de réparation de navires à Haiphong employait 692 ouvriers parmi les 1.415 personnes totales de la société. Pour la réparation des anciens navires

[1032] Voir Thượng Chi Phạm Quỳnh. « Chấn chỉnh thương trường - một cái gương cho thương giới nước ta : Ông Bạch Thái Bưởi ». *Nam Phong tạp chí, art.cit.*, p. 389 ; Ban chấp hành Đảng bộ thành phố Hải Phòng (1991). *Lịch sử Đảng bộ Hải Phòng*, tập 1 (1925 - 1955), *op.cit.*, pp. 42-43 ; Nguyễn Khắc Cần. « La foire de Hanoi ». *L'Écho annamite*, 22 juillet 1920 : « *Bạch Thái Bưởi, le grand armateur tonkinois bien connu, a présenté la reproduction de ses trois luxueuses et confortables chaloupes Phi Long, Phi Hổ et Bình Chuẩn, qui ont été construites sous l'habile direction technique de M. Nguyên Văn Phúc par un personnel spécialiste exclusivement annamite de son grand atelier de réparations mécaniques et de constructions navales à Haiphong. La reproduction de ces chaloupes, si coquettes et si confortables, est d'une fidélité extraordinaire ; la coque et les ancres sont en bois et recouvertes de peinture, les chaînes d'ancres en corde noircie, les bittes d'amarrage en rotin, le cabestan en bois, etc.* »

et la construction de nouveaux, cet atelier disposait d'un équipement complet de machines et outillage dont deux fonderies de fonte de 5 tonnes et de 8 tonnes. Ses activités étaient effectuées sous la direction d'un contremaître exceptionnel, Nguyễn Văn Phúc, expert dans son métier, qui dessinait lui-même les styles de navire et les faisait ensuite construire.[1033] Un marchand chinois, « Quan Duc Nhan », a même déclaré à ce moment-là que la technique de constructions des navires de la *Compagnie Bạch Thái Bưởi* a dépassé les ateliers chinois et français à Haiphong. D'après les observations de Phạm Quỳnh, Nguyễn Văn Phúc, était un vietnamien qui n'avait fait aucun voyage d'études à l'étranger, ni obtenu un quelconque diplôme d'une grande école technique, mais qui avait réel et exceptionnel talent en tant qu'ingénieur mécanique.[1034] C'est pourquoi, ces ateliers peuvent améliorer les anciens bateaux que la société Bạch Thái Bưởi a rachetés des sociétés françaises et ils peuvent faire la construction des nouveaux bateaux pour son service, surtout sur les voies fluviales au Tonkin et à l'Annam.

Après le succès de Bạch Thái Bưởi, l'atelier de Nguyễn Hữu Thu, dit « Sen » ou Paul Sen, était la deuxième usine vietnamienne à Haiphong. Fondée en 1925 par Nguyễn Hữu Thu, armateur domicilié à Haiphong, son usine à vapeur se trouve sur le terrain à Hạ Lý, comportant scierie mécanique, chaudronnerie et forges ainsi que fonderie de cuivre, sur la rive gauche de la rivière Tam Bạc.[1035] Cette usine était située au bord d'une très large voie d'eau, et éloignée de l'agglomération de Haiphong.[1036] Avant 1914, Nguyễn Hữu Thu a commencé son activité par la fabrique de pousse-pousse et création de l'agence de ce service. Après cela, il a investi sur le transport par la voie fluviale au Tonkin et la ligne Haiphong-Hongkong avec les bateaux et les chalands du tonnage de 140 tonnes à 615 tonnes. Il était un grand entrepreneur vietnamien au Tonkin. De même que Bạch Thái Bưởi, Nguyễn Hữu Thu a fait exploiter des mines et publier de la presse dans les domaines : commerce, agriculture et industrie avec la *Thực nghiệp dân báo* pendant les années 1920-1935, à côté de la *Khai hóa* de Bạch Thái Bưởi, publié depuis 1921.[1037] Par sa position à Haiphong, il était représentant des Vietnamiens dans la Municipalité de la ville depuis 1907 et le membre de la *Chambre de commerce de Haiphong* depuis 1910.

[1033] Thượng Chi Phạm Quỳnh. « Chấn chỉnh thương trường - một cái gương cho thương giới nước ta : Ông Bạch Thái Bưởi ». *Nam Phong tạp chí, art.cit.*

[1034] Ban chấp hành Đảng bộ thành phố Hải Phòng (1991). *Lịch sử Đảng bộ Hải Phòng*, tập 1 (1925 - 1955), *op.cit.*

[1035] « Arrêté, le 22 juillet 1925 », ANV1 RST 70791-01 Demande d'installation d'une usine à vapeur à Hạ Lý (Haiphong) formulée par Nguyễn Hữu Thu dit Sen

[1036] « Demande en autorisation d'un établissement de 2ème classe présentée par M. Nguyễn Hữu Thu dit Sen à Haiphong, le 16 juillet 1925 », ANV1 RST 70791-01 Demande d'installation d'une usine à vapeur à Hạ Lý (Haiphong) formulée par Nguyễn Hữu Thu dit Sen

[1037] Dương Trung Quốc (2002). *Việt Nam – Những sự kiện lịch sử (1919-1945)*. Hà Nội, nxb. Giáo Dục, 2e édition, p. 23.

2. Les Manufactures de Porcelaines industrielles et de Peinture

La porcelaine faisait partie de l'artisanat traditionnel au Tonkin. Les ateliers de porcelaine ont commencé à se mécaniser dès les années 1920 avec des machines modernes dans les ateliers « Hợp Lợi »[1038] de Nguyễn Bá Chinh à Thanh Trì, Hà Đông (une importante fabrique de porcelaines industrielles et artistiques organisée avec des capitaux vietnamiens) ainsi que les porcelaines à Mạo Khê. Aux yeux des Français, les industries céramiques et plastiques sont encore à leur début en Indochine[1039] car les produits réfractaires nécessaires sont achetés en Europe et en Chine.[1040] L'étude géologique des argiles des Français en Indochine lui permet l'extension des industries céramiques.[1041] « *La qualité essentielle de l'argile, en dehors de sa pureté, consiste dans ses propriétés réfractaires. Plus une argile résiste au feu, plus elle est apte à faire des briques pour les fours industriels et des poteries utilisables, susceptibles de supporter des revêtements émaillés.* »[1042] En fait, l'industrie céramique pouvait trouver les matières premières dans plusieurs endroits au Tonkin, comme les argiles à port Wallut, dans

[1038] *L'Écho annamite*, 24 juillet 1920 : « *la restauration de la fabrique de porcelaines industrielles et artistiques par la Société tonkinoise « Hợp Lợi », à Hanoi. Cette société possède une usine au village de Thanh Trì de la province de Hà Đông. Elle a déjà reçu d'importantes commandes de Saïgon et de Hongkong pour la fourniture des porcelaines pour électricité à haute et basse tension. Elle fabrique aussi des porcelaines, faïences et poteries de cuisine vernissées, des articles de table : bols, assiettes, plats de toutes sortes, des articles à l'usage des écoles; des pipes indigènes, des plats riches en gravures fleurs et guirlandes pour la décoration des murs, de grandes potiches décoratives en porcelaine craquelée, décors en couleurs.* » ; *Les Annales coloniales*, 9 janvier 1923 : « *L'usine emploie actuellement 360 ouvriers, ouvrières et manœuvres ; elle va recevoir prochainement les moules et modèles nécessaires à la fabrication du service de table à l'européenne complet. Mais le débouché principal de la fabrique doit être longtemps encore l'Indochine elle-même. La porcelaine de table annamite est, en effet, fournie par la Chine et le Japon ; aussi le directeur de la fabrique des Hợp Lợi, va-t-il faire prochainement un voyage dans ces deux pays, pour y étudier la fabrication des porcelaines destinées aux Annamites.* »

[1039] Voir encore « L'industrie de la poterie à Bát Tràng (Tonkin) ». *BEIC*, N^0 24, décembre 1903, pp. 873-874 ; Barbotin. « La poterie indigène au Tonkin ». *BEIC*, N^0 98, septembre-octobre 1912, pp. 659-685.

[1040] « L'indus trie au Tonkin en 1912 » extrait du rapport sur la situation du Tonkin publié dans la Situation générale de la Colonie. *BEIC*, N^0 100/1913, *art.cit.*, p. 120. On a présenté les 5 usines de céramique des Européens : deux usines à Hanoi et Đáp Cầu de la Société anonyme des tuileries de l'Indochine ; l'usine de M. Clément à Yên Viên ; l'usine de M. Krug à Vật Cách Thượng et l'usine de M. Caralp à Nam Định.

[1041] Un colon. « École Professionnelle des arts industriels ». *Le Courrier d'Haiphong*, mardi 11 août 1896 ; Barbotin. « Les kaolins du Tonkin et les essais de fabrication de la porcelane ». *BEIC*, N^0 90, mai-juin 1911, pp. 440-445.

[1042] *Les Annales coloniales*, 29 janvier 1923 : « *L'Indochine présente dans ses divers gisements reconnus une immense variété d'argiles, presque autant, pourrait-on dire, que de roches-mères. L'argile commune des bords du Cửa Cấm, près de Haiphong, est composée de 89% d'argile colloïdale et de 11% de sable fin, facilement séparé de l'argile par une opération qu'on appelle lévigation. Cette constitution mécanique en fait une argile de plasticité moyenne. Pour les argiles recueillies aux environs du Grand Lac de Hanoi, leur couleur est blanchâtre parce que la proportion d'oxyde de fer est faible (1,4) et les alcalis peu abondants (2,2). Les argiles exploitées à Yên Viên, dans la province de Bắc Ninh, près du canal des Rapides, servent à la fabrication de bons matériaux de construction, et présentent 23,2 d'alumine, avec 6,1 d'oxyde de fer et 1,4 d'alcalis. Quant aux argiles qui sont exploitées dans la plaine de Đông Triều, à Hảo Lao, entre Tràng Bạch et Uông Bí, elles sont blanchâtres et très homogènes. La proportion de silicate d'alumine est très forte, 63% (avec 44,2 de silice et 18,9 d'alumine). L'oxyde de fer est très faible. M. Barbottin, qui s'est beaucoup occupé de la fabrication des céramiques indochinoises, a envoyé récemment en France des échantillons de cette argile kaolinique. On obtint alors une porcelaine assez fine cuisant à 1.000 degrés, mais les produits, bien que fabriqués avec l'argile la mieux choisie, sont restés rosâtres, à cause de l'oxyde de fer contenu dans les argiles.* »

l'île de Kế Bào, à Hảo Lao, à Phú Thọ (au pied du Mont Ba Vì) ou le calcaire à Phủ Lý, à Đông Triều, le kaolin plastique à Tràng Bạch et le carbonate de chaux de Quảng Yên, etc. [1043]

En 1923, lorsque la *Société « Hợp Lợi »* a été dissoute, Nguyễn Văn Tân et ses collaborateurs, MM. Nguyễn Văn Phúc et Nguyễn Văn Ry[1044] sont arrivés à Haiphong pour créer une nouvelle usine, en aval de l'usine de produits chimiques et tout près d'elle, sur les limites de la ville de Haiphong, à 2,5 km de la gare. Cette société a été créée sous la forme d'une société en nom collectif et en commandite avec raison et signature sociales *Nguyễn Văn Tân et Compagnie*. Son capital était de 160.000 piastres, le siège social à Haiphong, près de la centrale électrique, installation située sur la digue du Cửa Cấm à 800 m des docks de la *Chambre de commerce de Haiphong*. Sur une superficie d'environ 29.000 m^2 sont édifiées des constructions : une maison à étage mesurant 24 m de longueur, 12 m de largeur et 8 m de hauteur couverte en tuiles, dans laquelle se trouvent 2 fours circulaires à étage avec cheminée centrale d'une hauteur de 7 m. Le bureau en rez-de-chaussée, le grand atelier destinés à installer les machines, un atelier de fabrication et hangars divers.[1045]

En juillet 1923, l'administrateur délégué de la zone suburbaine de la ville de Haiphong a autorisé Nguyễn Văn Tân à installer, au lieu dit « xứ Đồng Ngoài » [les champs à l'extérieur du village], sur le terrain communal du village de Đông Khê (appartenant au canton Đông Khê, district de Hải An, zone suburbaine de Haiphong), une usine pourvue de fours fumivores destinée à la fabrication d'objets en porcelaine et en poterie (3ème catégorie).[1046] D'après le le lieutenant-colonel Auguste Bonifacy, « *grâce à l'appui de Maurice Monguillot, Résident supérieur du Tonkin, et de M. Krautheimer, le Maire de Haiphong, toujours heureux de favoriser les entreprises indigènes, 54.000 m^2 de terrain ont été vendus à M. Tân, au prix de 5 cents le mètre, et 26.000 m^2 ont été, par la suite, cédés au même prix pour l'agrandissement de l'usine. Les fonds nécessaires à ces achats et aux premières constructions ont été fournis*

[1043] « La mission lyonnaise d'exploration en Chine : le Tonkin (suite) [d'après Journal des Débats] ». *Le Courrier d'Haiphong*, jeudi 18 juin 1896, *art.cit.* ; Henri Cucherousset. « L'industrie de la Porcelaine au Tonkin : L'usine de MM. Nguyen Ba Chinh et Cie à Thanh Tri près de Hanoi ». *EEIC*, 7 décembre 1924, p. 5.

[1044] Bonifacy. « La fabrication de porcelaine de Monsieur Nguyễn Văn Tân à Haiphong ». *EEIC*, 9 novembre 1924, p. 5 : « … *ces quelques notes sur celle créée à Haiphong par Monsieur Nguyễn Văn Tân et ses collaborateurs, MM. Nguyễn Văn Phúc et Nguyễn Văn Ry. Le propriétaire Nguyễn Văn Tân est né en 1986 à Giáp Bát, district de Thanh Trì, province de Hà Đông. M. Tân était autrefois professeur à l'École professionnelle. En compagnie de M. Barbottin, l'ancien directeur, il a visité et étudié toutes les fabriques de poterie d'lndochine. M. Phúc, déjà habile dans son art, est resté neuf mois en France: il a pu visiter, grâce au préfet de Limoges, les célèbres fabriques de la capitale du Limousin; il a vu ensuite celles de Sèvres, de Vierzon, la fabrique de faïencerie fine de Choisy-le Roi et s'est amplement documenté sur la technique européenne. Ce sont ces Messieurs qui, grâce à leurs connaissances techniques, ont le plus puissamment aidé à la création de la porcelainerie de Hanoi, alors qu'ils faisaient partie de la Société Hợp Lợi (Gains réunis).* »

[1045] Les informations de la manufacture le 15 juin 1925, ANOM GGI 66790 Les sociétés industrielles à Haiphong (1922-1930)

[1046] « Arrêté de l'Administrateur-Maire de la ville de Haiphong », ANOM RST.NF 00778 La manufacture de Nguyễn Văn Tân (1923)

par M. Tân, qui a hypothéqué pour cela ses immeubles de Hanoi et qui a, en outre, été aidé par la Banque de l'Indochine. »[1047]

Figure 22. *L'usine de porcelaines Nguyễn Văn Tân*



[Source : *L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 novembre 1924, p. 5.]

Les matières premières sont tirées des mines situées dans la province de Hải Dương, dont les chantiers de Hạ Chiếu, de Lô Sơn, de Tứ Lạc étaient effectués depuis 1923 et celui de Lê Xá a commencé à exploiter en 1926. La consommation mensuelle de ces matières premières est d'environ 100 tonnes et leur transport est effectué par voie fluviale, à 8 h de jonque de la fabrique. Les produits finis sont ensuite expédiés par voie ferrée ou voie fluviale et maritime. Les gisements se trouvent dans un périmètre de 300 ha. Le kaolin feldspathique, d'un blanc laiteux veiné de bleu, s'y trouve dans des poches de 8 à 10 m de profondeur. C'est la principale des matières employées, mais la mine en fournit d'autres, entre autres la fine argile blanche, ou terre à pipe, indispensable pour donner du liant à la pâte. L'extraction des différents produits se fait surtout à la saison sèche, 50 ouvriers environ y travaillent ; ces produits sont ensuite amenés à l'usine par des jonques louées et on emmagasine la provision nécessaire pour la saison des pluies.[1048]

[1047] Bonifacy. « La fabrication de porcelaine de Monsieur Nguyễn Văn Tân à Haiphong ». *EEIC*, 9 novembre 1924, p. 5. : « *L'usine emploie 250 personnes environ, dont 50 femmes payées à raison de 20 cents à la journée et 50 enfants payés 15 cents. Parmi les 150 hommes, une trentaine environ sont payés aux pièces et gagnent de 50 à 60 cents par jour, ce sont de vrais professionnels, les autres étant des manœuvres. Il est bien entendu qu'il n'y a aucun Chinois ou Japonais ni à la direction, ni dans les ateliers : tous les personnels sont vietnamiens.* »

[1048] Manufacture de Porcelaines Industrielles de l'Indochine (1926). *Statuts.* Hai Phong, IDEO, p. 3, ANOM GGI 66790 Les sociétés industrielles à Haiphong (1922-1930)

Quand cette manufacture était mise en marche, elle employait souvent environ 250 ouvriers vietnamiens.[1049] Elle a fabriqué tous objets en porcelaine et en céramique, et toutes opérations s'y rattachant directement ou indirectement, par exemple les accessoires en porcelaine pour l'électricité à hautes et basses tension, les porcelaine pour les gros efforts mécaniques, des produits réfractaires et des porcelaines à l'usage des Vietnamiens, tels que les bols à manger, les tasses à thé, les théières, bols à bouillon, vases à fleurs, *etc*.[1050] Elle a signé les contrats pour fournir de « *220.000 isolateurs double cloches grands et petits modèles* » en 1924 pour le Service des Poste et Télégraphes et « *des porcelaines diverses à hautes et basses tension* » pour la *Société Indochinoise d'Électricité* en 1925.[1051] Ainsi, Nguyễn Văn Tân a envisagé la modernisation pour son usine par les nouvelles machines et l'augmentation de son capital social.

En 1926, cette manufacture, de société en nom collectif en commandite simple, prend la forme d'une société anonyme avec raison et signature sociales *Manufacture de Porcelaine Industrielle de l'Indochine* avec un capital porté de 195.000 piastres. Le premier conseil d'administration est composé de : M. Tissot, ancien Résident supérieur de l'Annam, M. le docteur Forest, délégué du Tonkin au conseil supérieur des Colonies, M. Nguyễn Văn Tân, céramiste, Me Larre, M. Kennier, commerçant, administrateur délégué, M. G. Pelletier, ingénieur, M. Hoàng Ngọc Bắc et M. Monthuis.[1052] Elle a réalisé les nouvelles constructions avec un magasin, 2 grands fours circulaires à étage, et un grand hangar à étage destiné à couvrir les 2 fours, un atelier de fabrication et installations des machines nouvellement arrivées de France, deux maisons d'habitation pour le Directeur et personnel technique et abris pour les ouvriers.[1053] À travers la *Société Anonyme Poinsard & Veyret* et le *Comptoir d'Extrême-Orient*, elle voulait vendre des articles pour les Européens.

Pendant l'année 1927, la société a continué les travaux de modification de son usine de Cửa Cấm pour la construction de nouveaux magasins (assez spacieux pour recevoir les produits fabriqués par catégories et choix, permettant un facile contrôle des entrées et sorties) ; des

[1049] ANOM GGI 66790 Les sociétés industrielles à Haiphong (1922-1930) : L'établissement possède des contremaîtres spécialistes, des surveillants, des ouvriers et ouvrières et enfants : 2 spécialistes céramistes, 6 surveillants, 40 enfants, 60 femmes, 70 ouvriers tourneurs de potiers, 30 hommes de peine ou manœuvres, 40 cuiseurs, 2 chefs cuiseurs, 2 surveillants pour les exploitations de carrières kaoliniques, 20 ouvriers cuiseurs de briques réfractaires, un chef cuiseur de briques réfractaires, 1 secrétaires, un comptable européen ; D'après Bonifacy. « La fabrication de porcelaine de Monsieur Nguyễn Văn Tân à Haiphong ». *EEIC*, 9 novembre 1924, *art.cit.* : « *L'usine emploie 250 personnes environ, dont 50 femmes payées à raison de 20 cents à la journée et 50 enfants payés 15 cents. Parmi les 150 hommes, une trentaine environ sont payés aux pièces et gagnent de 50 à 60 cents par jour, ce sont de vrais professionnels, les autres étant des manœuvres. Il est bien entendu qu'il n'y a aucun Chinois ou Japonais ni à la direction, ni dans les ateliers : tous les personnels sont vietnamiens.* »
[1050] Manufacture de Porcelaines Industrielles de l'Indochine (1926). *Statuts*, *op.cit.*, p. 1.
[1051] Henri Cucherousset. « Notre grande ligne télégraphique ». *EEIC*, 19 janvier 1930, p. 1.
[1052] Manufacture de Porcelaines Industrielles de l'Indochine (1926). *Statuts*, *op.cit.*, p. 13.
[1053] ANOM GGI 66790 Les sociétés industrielles à Haiphong (1922-1930)

ateliers et séchoirs (avec les outillages mécaniques appropriés, supprimant le travail à la main, et capable d'assurer une fabrication rapide, homogène et régulière) ; et l'édification d'un four semi-continu (susceptible de réaliser une cuisson constante, et d'un rendement en rapport avec l'outillage mécanique prévu).[1054] Jusqu'en 1930, elle est vraiment la grande usine moderne de l'industrie céramique au Tonkin. Nguyễn Văn Tân avait fait des efforts pour participer au développement de l'établissement vietnamien pendant les années 1920.

Au cours de l'année 1923, Nguyễn Sơn Hà a fondé l'agence de peinture au 45 boulevard Amiral Courbet, Haiphong, qui était une des deux grandes fabriques de peinture au Tonkin, à l'époque.[1055] Avant lui, en 1921, MM. Poinsard et Veyret ont installé l'usine de peinture marque « *Testudo* » à l'avenue de la République.[1056] M. Nguyễn Sơn Hà, alors qu'il n'était qu'un assistant à l'agence de peinture Sauvage Cottu, et passionné dans ce domaine, a acquis de nombreuses connaissances sur les techniques de fabrication de peinture des Français. En février 1926, M. Sơn Hà a demandé l'installation d'un four à noir de fumée au village de Hàng Kênh (route du Lạch Tray).[1057] Pendant les années 1923-1929, M. Nguyễn Sơn Hà a déployé son savoir-faire et tous ses efforts pour mettre en place une agence de peinture industrielle vietnamienne. Dans les activités industrielles qu'il a mises en place dans le domaine de la porcelaine et de la peinture, Nguyễn Sơn Hà a su mettre à profit son habileté, son énergie et toute l'expérience acquise dans les entreprises françaises en Indochine, et bénéficier des circonstances offertes par le contexte de cette époque.

Ce sont-là deux exemples de créations d'industries en Indochine par des entrepreneurs vietnamiens habiles, qui par leur réussite, ont certainement contribué à donner confiance à d'autres artisans autochtones.

3. Les ouvriers industriels au centre économique de Haiphong

On peut dire que les entreprises industrielles ont attiré de plus en plus des ouvriers vietnamiens, chinois et techniciens européens au centre économique de Haiphong. La présence des usines a donné une impulsion vers des changements à Haiphong. Les infrastructures socio-économiques modernes ont posé les bases de la naissance de nouvelles classes sociales, tout d'abord la classe ouvrière. La « politique de paupérisation »[1058] a causé l'état de faillite des

[1054] Voir « Informations diverses - Manufacture de Porcelaines de Haiphong ». *EEIC*, 14 août 1927, pp. 18-19 ; « Informations diverses - Manufacture de Porcelaines industrielles de l'Indochine ». *EEIC*, 11 décembre 1927, p. 20.
[1055] Ngô Văn Hòa (1987). « Những biến đổi về kết cấu giai cấp của xã hội Việt Nam ở Hải Phòng sau chiến tranh thế giới lần thứ nhất, 1914-1918 » *NCLSHP*, N^0 3, p. 13.
[1056] « Fabrication des peintures « Testudo » ». *Le Courrier d'Haiphong*, 9 mars 1921.
[1057] ANOM RST.NF 00784 Demande d'autorisation de créer un four sur le terrain situé route du Lạch Tray par M. Nguyễn Sơn Hà (1926)
[1058] La façon de dire des anciens historiens vietnamiens

agriculteurs. Ils sont devenus des personnes sans domicile fixe, sans travail et ils devaient aller à la ville pour chercher du travail. Parmi eux, certains devenaient ouvriers dans les usines, les régions de mine, et une autre partie devait rester à la campagne avec une vie malheureuse et humiliante. En général, la plupart des ouvriers à Haiphong étaient à l'origine des agriculteurs, ou issus de l'artisanat, ou pêcheurs ou de petits commerçants.

À cette époque, la ville de Haiphong était vraiment un immense chantier. La construction des usines, les travaux urbains et les activités de production se succédaient sans cesse. Cela attirait un grand nombre d'ouvriers venus de la campagne des provinces voisines. Parmi les premières personnes arrivées au port, à la cimenterie, la plupart provenaient de Thái Bình, Nam Định, *etc*. La population originaire du village Keo (Thái Bình), du village Tử Vinh (Nam Định) au quartier Đình Hạ, à Thượng Lý, a gravé leurs noms sur la pierre de leur pays natal.[1059] Ils se sont rassemblés dans l'organisation des habitants séparés de leur pays natal, sous la même forme que dans l'ancien village, avec le « Tiên chỉ » (doyen du village) et le « Thứ chỉ » (deuxième doyen du village). Ils ont aussi construit une maison communale (dite la maison communale « Sol ») où ils organisaient leurs fêtes traditionnelles chaque année. Comme les ouvriers du Keo, les ouvriers de la cimenterie étaient originaires de Tử Vinh. Ces ouvriers faisaient exclusivement comme les remblayeurs, ils habitaient donc au quartier « Lò Đất » avec leur maison communale, dite celle de « Lò Đất ». À côté d'eux, l'usine du ciment employait de nombreux *coolies* originaires des provinces de Hưng Yên, Hải Dương, Hà Đông, Bắc Ninh, *etc*.[1060]

En outre, plusieurs ouvriers à Haiphong étaient originaires des maisons artisanales tombées en faillite à la campagne. Par exemple, la plupart des ouvriers à la mine de roche de Tràng Kênh étaient originaires des artisanats qui exploitaient la roche pour la construction et pour cuire de la chaux, cependant ils continuaient encore à cultiver la terre avec leur famille. À côté d'eux, à Tràng Kênh une autre partie de la main-d'œuvre était originaire de différents métiers comme : menuisier, maçon, briquetier, chauffeur, tisserand, *etc*.[1061] C'est pourquoi ils ont appris des techniques fondamentales avant de devenir ouvrier dans le briquetage, la fabrication des meubles, la construction et la commande du four rudimentaire.

La surpopulation à la campagne constituait un problème crucial. Cette population se trouvait en état de faillite et de pauvreté en raison du chômage ou demi-chômage. Dans cette situation difficile, les hommes devaient quitter leur famille pour aller chercher un travail dans les

[1059] Đoàn Trường Sơn (1987). « Quá trình phát triển từ "tự phát" đến "tự giác" của công nhân Hải Phòng », *art.cit.*, p. 76.
[1060] Ban chấp hành Đảng bộ nhà máy xi măng Hải Phòng (1991). *Xi măng Hải Phòng, op.cit.*, p. 19.
[1061] D'après Ban chấp hành Đảng bộ nhà máy xi măng Hải Phòng (1991). *Xi măng Hải Phòng, op.cit.*, p. 20 : la cimenterie employait 3.500 personnese 1918 et 5.000 personnes en 1923.

régions minières, dans les entreprises. L'analyse en 1926 du Service de l'Inspection Générale du Travail sur le recrutement des *coolies* des 15 provinces du Tonkin a fait apparaître que : dans la province de Kiến An, 523 personnes, soit 0,15% de population, ont dû se vendre comme *coolies* de plantation.[1062]

Dans les provinces au delta du Tonkin, « *Les provinces grosses exportatrices de main-d'œuvre sont le centre du delta et surtout les régions maritimes surpeuplées de Nam Định, Thái Bình et Ninh Bình. La saison terminée, les ouvriers rentrent chez eux se livrer à d'autres travaux qui les font vivre : pêche, petites industries, petit commerce ambulant, ou se louent aux environs dans les entreprises industrielles, travaux publics, travaux militaires, etc. Certains même émigrent à nouveau vers des régions parfois éloignées, pour y trouver des travaux miniers, industriels, etc. Ainsi les villages de la région limitrophe du delta exportent vers la haute région, insuffisamment peuplée, de la main-d'œuvre pour des travaux de terrassement, charpente, menuiserie, travaux publics, mines, etc. Les ouvriers situés près des centres industriels (Hanoi, Haiphong, Nam Định) vont y chercher leur salaire en morte saison. Ces ouvriers reviennent chez eux à l'approche de la moisson ou aux fêtes du Têt.* »[1063]

Pour faire l'embauche de la main-d'œuvre au port de Haiphong, les Français ont profité de la situation de faillite à la campagne qui causait la ruine des agriculteurs. Ces personnes devaient donc aller chercher du travail à la ville. Les chantiers, les ports ont attiré un grand nombre de cette population pour construire les docks, les quais, les appontements. Ce sont eux qui étaient le germe des ouvriers dans ce centre industriel.[1064] En effet, les chômeurs et demi- chômeurs constituaient vraiment « la main-d'œuvre à vil prix » qui pouvait bien servir la mise en valeur des colonies françaises au Vietnam. C'était le résultat de la politique de terrain que le gouvernement colonial a continué à réaliser au Tonkin et à l'Annam.[1065]

Les chiffres statistiques ci-après montraient que Haiphong était un lieu attirant pour de très nombreux agriculteurs séparés de leur pays natal. Le point remarquable était la naissance d'une nouvelle catégorie sociale qui comptait des salariés et des prolétaires. Cette population s'est de plus en plus développée fortement et elle est devenue une vraie classe sociale.[1066] Les historiens vietnamiens ont considéré que les ouvriers à Haiphong étaient le résultat direct de la première mise en valeur de la colonie française. Ils étaient originaires principalement de la

[1062] Ngô Văn Hòa (1987). « Những biến đổi về kết cấu giai cấp của xã hội Việt Nam ở Hải Phòng sau chiến tranh thế giới lần thứ nhất, 1914-1918 », *art.cit.*, p. 14.
[1063] Yves Henry (1932). *Économie Agricole de l'Indochine, op.cit.*, p. 27.
[1064] Vũ Thủy (1987). « Sự hình thành Cảng và đội ngũ công nhân Cảng Hải Phòng ». In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, thành phố Hải Phòng xuất bản, p. 83.
[1065] Nguyễn Công Bình (1959). *Tìm hiểu giai cấp tư sản Việt Nam thời Pháp thuộc, op.cit.*, p. 161.
[1066] Đoàn Trường Sơn (1987). « Quá trình phát triển từ "tự phát" đến "tự giác" của công nhân Hải Phòng », *art.cit.*

population suburbaine de la ville de Haiphong et des provinces au delta tonkinois. Ils étaient frustrés de la propriété de leurs terrains et devenaient ainsi des prolétaires dans les chantiers, les entreprises. La cimenterie, la plus grande usine au Tonkin en ce moment-là, comptait en nombre d'ouvriers, par exemple 1.370 personnes en 1927, 4.000 personnes en 1929, dont la plupart venaient de l'agriculture. Ils se sont organisés en groupes au nom du village ou du métier, par exemple le groupe « Nam Định », celui « Thái Bình » au chantier de construction du chemin de fer Haiphong-Yunnan ou le groupe de radeau de bambous, de menuisier, de briquetier, de chauffeur, de verrier, de filetterie, de tissage, *etc.*[1067]

Ngô Văn Hòa a pensé que « *par le caractère de son lieu, à Haiphong la classe ouvrière a été créée assez tôt. Elle était plus nombreuse que celle des autres provinces en Indochine. Elle est née depuis des années à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle, dès le programme d'exploitation française sur une grande échelle à Haiphong. Après la Première guerre mondiale, le contingent d'ouvrier se développait de plus en plus fortement en même temps avec le développement du commerce français et il devenait une grande force sociale dans la ville portuaire.* »[1068]

Le nombre d'ouvriers se concentrant à Haiphong a été présenté dans des publications diverses qui faisaient les statistiques des chiffres de la main-d'œuvre de quelques grandes usines. D'après eux, le nombre d'ouvriers était de 200 à 1.000 personnes dans chaque grande usine. Notamment, la cimenterie pendant les années 1926-1930 avait toujours environ 4.000 ouvriers, l'usine textiles occupait 3.000 personnes, au port plus de 1.000 personnes. En résumé, le groupe d'usines employait plus de 30.000 personnes ; celui des transports routiers et fluviaux était de plus de 10.000 personnes.[1069]

Un autre statistique des historiens de Haiphong concernant de la main-d'œuvre a indiqué que pendant plus de 30 ans (1897-1929), le contingent d'ouvriers à Haiphong était nombreux, pour divers métiers et concentré sur les 3 groupes principaux : 1) le groupe des usines atteignait plus de 12.000 personnes, dont la cimenterie qui avait environ 4.000-5.000 personnes, l'usine textile 3.000 personnes, la filterie près de 1.000 personnes ; 2) le groupe du port et du transport général atteignait plus de 5.000 personnes et le port Haiphong avait 1.000 personnes (ou 3.000 personnes en comptant les ouvriers saisonniers) ; 3) le groupe fonctionnaires était assez nombreux avec des milliers personnes dans les domaines des services, des compagnies, des agences, des banques, des hôtels, des restaurants, représentant

[1067] Bùi Thị Hân (1987). « Sự ra đời và hoạt động của các tổ chức công nhân đầu tiên ở Hải Phòng ». *NCLSHP*, N^0 2, pp. 21-22.
[1068] Ngô Văn Hòa (1987). « Những biến đổi về kết cấu giai cấp của xã hội Việt Nam ở Hải Phòng sau chiến tranh thế giới lần thứ nhất, 1914-1918 », *art.cit.*, p. 42.
[1069] Ban chấp hành Đảng bộ thành phố Hải Phòng (1991). *Lịch sử Đảng bộ Hải Phòng*, tập 1…, *op.cit.*, p. 56.

80 métiers divers. Ces trois groupes comptaient de plus 30.000 personnes, de 200 à 1.000 personnes en moyenne dans chaque entreprise. Il fallait encore compter des milliers chômeurs au port, devant les usines à la recherche de travail.[1070]

Si on compare le pourcentage d'ouvriers à Haiphong avec tous les pays en Indochine, ce pourcentage d'ouvriers n'était pas très grand, environ un pour cent, cependant Haiphong seul avait un assez grand pourcentage, de dix à quinze pour cent.[1071] Cette statistique est logique avec les informations des usines de la ville, soit environ 10.500 ouvriers sur 100.000 habitants pendant les années 1929-1930. Cependant, en réalité, la plupart des ouvriers faisait les travaux simples, peu avaient une bonne technique. En revanche, le nombre de techniciens à Haiphong était d'un pourcentage élevé et avec divers métiers. Les usines françaises étaient exclusivement de construction mécanique, de réparation et d'exploitation de la matière première pour servir la mise en valeur à la colonie française. Pour améliorer les rendements, les Français se sont équipés avec des machines dans le processus de production.[1072]

Dans les trois groupes exposés ci-dessus, le nombre de techniciens était très faible. L'analyse statistique en 1907 a indiqué que les 85 usines et entreprises ont utilisé 15.308 ouvriers dont 692 techniciens (soit 4,5%). Par exemple : la cimenterie Haiphong avait 20 des 1.370 ouvriers (soit 1,46%) ; deux usines électriques Hanoi et Haiphong avaient 34 des 198 ouvriers (soit 17,17%) ; deux usines de pétrole Hanoi et Haiphong avaient 5 des 118 ouvriers (soit 4,2%) ; trois usines textiles Hanoi, Nam Định et Haiphong avaient 62 des 1.957 ouvriers (soit 3,17%).[1073] Cela s'expliquait par le fait que pendant la Première guerre mondiale (1914-1918), les capitalistes français avaient arrêté leur investissement vers l'Indochine. Les bourgeois vietnamiens, chinois, indiens, avaient donc une bonne occasion de se lancer. Après la guerre, les Français sont revenus pour faire des investissements très intenses et pour ouvrir l'échelle de production. C'est pourquoi le nombre d'ouvrier a augmenté assez fortement, et un point remarquable : le pourcentage de techniciens a lui aussi augmenté.[1074]

Néanmoins, l'utilisation de main-d'œuvre à Haiphong dans la première époque a été faite sur le régime de travail libéral. La législation de ce régime était établie : 1) sur la base de l'Arrêté

[1070] Đoàn Trường Sơn, Ngô Đăng Lợi, Nguyễn Khắc Phòng (2003). *Lịch sử phong trào công nhân và công đoàn Hải Phòng, 1874-2000, op.cit.*, p. 26 ; Dương Kinh Quốc (1988a). « Kết cấu đội ngũ công nhân Hải Phòng cuối những năm 20 đầu thế kỷ XX và vị trí của nó », *art.cit.*, p. 38.

[1071] Nguyễn Nhân Tâm (1988). « Sự hình thành đội ngũ công nhân Hải Phòng ». In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, p. 32.

[1072] Đoàn Trường Sơn (1987). « Quá trình phát triển từ "tự phát" đến "tự giác" của công nhân Hải Phòng », *art.cit.*

[1073] Dương Kinh Quốc (1988a). Kết cấu đội ngũ công nhân Hải Phòng cuối những năm 20 đầu thế kỷ XX và vị trí của nó », *art.cit.*

[1074] Thế Dũng, Đoàn Trường Sơn (1986). « Thời điểm chuyển hóa của phong trào công nhân Hải Phòng từ *tự phát* sang *tự giác* ». *NCLSHP*, N^0 3, p. 34.

au 26 août 1899 exécutable au Tonkin : les conditions du contrat à durée déterminée entre le patron « européen » avec l'ouvrier « asiatique » ; la tenue du « *livre ouvrier* » pour noter : le nom, date de naissance, village originaire, domicile, type de travail et durée de travail (1 ans), montant du salaire et mode de paiement ; 2) sous l'Arrêté du 6 mars 1924, on ajoutait encore une information sur le *« livre ouvrier* » : l'âge initial à partir de 18 ans.

Dès 1918, le régime du contrat de travail était fixé sur la base de l'Arrêté au 11 novembre 1918 et l'Arrêté au 25 octobre 1927. À l'exception de la Cochinchine, du Tonkin et de l'Annam, il n'existait jamais de document officiel de règlement du temps de travail pour les ouvriers. Cela signifie que les patrons capitalistes décidaient eux-mêmes le temps de travail pour les ouvriers dans leurs entreprises. Au 25 octobre 1927, l'Arrêté du Gouverneur général de l'Indochine (Alexandre Varenne) : « *portant réglementation sur la protection de la main-d'œuvre indigène et asiatique étrangère par contrat sur les exploitations agricoles, industrielles et minières en Indochine* » fixait la durée à 10 h par jour dont le temps de déplacement et la petite pause. Mais en fait, la main-d'œuvre vietnamienne devait travailler souvent de 12 à 14 h par jour, parfois de 15 à 16 h par jour.[1075]

Sur les conditions de travail dans les entreprises à Haiphong et celles de la vie des *coolies* locaux, les ouvriers devaient travailler de 10 à 12 h par jour, cependant leur salaire n'était que de 20 centimes pour l'homme, 13 centimes pour la femme et 11 centimes pour l'adolescent. L'état de chômage et une vie misérable les menaçaient souvent. Les lois sur les droits démocratiques et sociaux n'avaient jamais existé en Indochine. Par exemple, les ouvrières n'avaient pas d'allocation d'accouchement, les filles n'allaient pas à l'école, les conditions de vie étaient mauvaises, les maisons obscures et sales, en zone suburbaine, pleines de boue.[1076]

Le régime de travail des ouvriers était condamnable dans certaines usines. On a décrit que les ouvriers dans l'usine de ciment travaillaient par deux postes de 12 h par jour : poste de journée de 6 h du matin à 18 h, poste de nuit de 18 h jusqu'à 6 h du matin suivant. Tout ouvrier était « mis à la porte » sans salaire tout de suite s'il arrivait en retard de 15 minutes, *etc*. L'ouvrier travaillait suivant le régime à forfait, mais il recevait son salaire à la journée,

[1075] D'après Tạ Thị Thúy et alii (2007). *Lịch sử Việt Nam*, tập VIII …, *op.cit.*, p. 372 ; Voir André Viollis (1949). *Indochine S.O.S.* Paris, Les Éditeurs Français réunis (2e édition), pp. 106-107. Cependant, nous suspectons ces informations parce que c'était trop long et lourd pour le physique des ouvriers vietnamiens, notamment dans la situation où leur salaire n'était pas suffisant pour la vie repue et pour reproduire peut-être la capacité de leur travail.

[1076] Ban chấp hành Đảng bộ thành phố Hải Phòng (1991). *Lịch sử Đảng bộ Hải Phòng*, tập 1…, *op.cit.*, pp. 57-58, on a raconté que, à la cimenterie, le tâcheron, le contremaître pointaient par le frottage en main sur la tête de coolies pour contrôler l'épaisseur de poussière. Des femmes enceintes étaient mortes en prenant des roches en haut dans le four vertical. Des hommes se sont ébouillantés avec les mâchefers chaux en ouvrant la porte du four vertical et vivaient en état d'invalidité. Aux six docks, non seulement des hommes, mais des femmes et des adolescents ont été rendus invalides par les wagonnets ou le coulage de grands colins. À l'usine textile, des ouvriers sont morts ou rendus invalides par les machines, mais sans allocation.

dans des mauvaises conditions.[1077] À la cimenterie, certains ouvriers ont fini par contracter une maladie du travail : « la gale du cimentier ».[1078] Toutefois, pour écarter les doutes, et vérifier ces cas, il est nécessaire de faire des recherches à travers des documents d'archives auprès des usines industrielles françaises.

En 1895, Jean-Louis de Lanessan a parlé du régime de travail et du salaire d'ouvriers et de *coolies* en Indochine : « *L'exportation des produits du sol n'est pas le seul moyen par lequel l'argent puisse être introduit dans le pays. Il y peut entrer aussi sous la forme de salaires payés aux indigènes par les usines et les entrepreneurs de grands travaux publics, et par la vente sur place des produits du sol destinés à être transformés par les usines. Nous avons donc tout intérêt, même en nous plaçant au point de vue budgétaire, à développer les industries locales et les cultures industrielles et à faire la plus grande quantité possible de travaux publics. Nous développerons de la sorte la richesse du pays et nous verrons grossir les recettes budgétaires.* »[1079]

Fernand Bernard, le directeur de la *Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine,* a aussi évoqué la question des retraits sans raison d'une certaine somme sur le salaire à la cimenterie de Haiphong. Le patron français mettait des amendes arbitraires pour exploiter des employés à la colonie. Sur le régime de salaire dans les usines françaises, des auteurs vietnamiens ont écrit que le patron français pratiquait le régime de la « garde de salaire » de 6 à 10 journées de travail à chaque *coolie*.[1080] C'était un moyen pour le patron de garder les coolies à l'usine et c'était aussi la base pour retrancher du salaire de l'ouvrier, une dette ou pour faire des fonds de roulement ou comme une retenue pour ne pas être renvoyé. Si le salaire moyen de chaque personne était de 20 centimes et le nombre de *coolie* de l'usine était de 4.000 personnes, le total de la caisse « 10 journée de travail » atteindrait ainsi 8.000 piastres par mois.

[1077] Voir Vũ Lê (1956). *Trên bến sáu kho*. Hà Nội, nxb. Thanh niên ; Ban chấp hành Đảng bộ nhà máy xi măng Hải Phòng (1991). *Lịch sử Đảng bộ Hải Phòng*, tập 1…, *op.cit.*, pp. 22, 26 ; Nguyễn Nhân Tâm (1988). « Sự hình thành đội ngũ công nhân Hải Phòng », *art.cit.*, p. 31.

[1078] G. B. « Une nouvelle maladie du travail : la gale des cimentier. Extrait de la Revue des Matériaux de Construction et de Travaux publics ». *BEIC*, N^0 80, septembre-octobre 1909, pp. 106-107.

[1079] Jean Louis de Lanessan (1895). *La colonisation française en Indochine, op.cit.*, p. 131.

[1080] Ban chấp hành Đảng bộ nhà máy xi măng Hải Phòng (1991). *Lịch sử Đảng bộ Hải Phòng*, tập 1…, *op.cit.*, pp. 29-30. Les informations sur le site de l'Institut Pasteur en France informe que : « *Né à Paris le 24 juillet 1866, Fernand Bernard fait l'École Polytechnique (1886) et est affecté dans l'artillerie de Marine, en 1888. Il fait campagne en Tunisie et dans les oasis sahariennes. En 1898, il est affecté au Tonkin où il effectue plusieurs missions : relevés pour la construction d'un chemin de fer de Saigon au Langbiang, avec le service des Travaux publics de l'Indochine, mission aux Indes néerlandaises en 1899 (Sumatra), qui donne lieu à plusieurs publications. De 1904 à 1906, il est le chef de la commission de délimitation de la frontière du Siam et il obtient la rétrocession des trois provinces cambodgiennes conquises par le Siam 50 ans plus tôt, dont celle d'Angkor. Cette action de diplomatie lui vaut en 1908 la médaille d'or de la Société de géographie de Paris. Promu lieutenant-colonel, il est admis à la retraite et devient à Paris directeur de la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine…* »

D'après les chercheurs locaux, le patron et le surveillant dans les usines « profitaient du temps d'apprentissage » pour « exploiter » des travailleurs techniques. Par exemple, l'ajusteur devait accorder de 1 an à 3 ans de travail sans salaire officiel, chaque mois il ne recevait que de 0,3 à 0,5 piastres le jour de paye. Ce sont eux qui décidaient le salaire des employés et la façon de payer.[1081] En réalité, le salaire des ouvriers à Haiphong ne passait pas plus de 0,3 piastre par jour. Tous ces excès ont contribué à favoriser peu à peu à l'idée du mouvement révolutionnaire dans cette ville, et aussi dans toutes les usines au Tonkin, à l'Annam et en Cochinchine, à l'époque coloniale.

Tableau 26**.** *Les salaires de travail par jour* (en piastres)

Ouvriers	Avant 1920	1920-1925	1925-1930
Homme	0,15-0,16	0,18-0,20	0,22-0,25
Femme	0,12	0,16-0,18	0,18-0,20
Adolescent	0,05-0,08	0,12-0,14	0,12-0,14

[Source : À partir des chiffres rélevés dans Ban chấp hành Đảng bộ nhà máy xi măng Hải Phòng (1991). *Lịch sử phong trào công nhân xi măng Hải Phòng*, tập 1. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, p. 29.]

Après Hanoi, l'Administration de la ville de Haiphong a fait la formation des techniciens vietnamiens du régime colonialiste. Cette ville avait le projet pour créer une *École professionnelle* depuis le début du XIXe siècle.[1082] En 1913, l'*École Pratique d'Industrie* ou l'*École professionnelle* a été fondée par la *Chambre de commerce de Haiphong* avec subvention de l'Administration du Tonkin, mais elle est passée à partir de septembre 1918, sous la direction de l'instruction publique avec budget à la charge du Protectorat.

L'école est installée dans l'enceinte de l'ancien arsenal et a profité des locaux et du matériel déjà existants pour établir son atelier et le logement des élèves. Le point remarquable est que l'atelier comporte à peu près tout le matériel nécessaire. En octobre 1921, l'*École professionnelle* de Haiphong a occupé un grand bâtiment de dortoirs et classes où les apprentis sont « magnifiquement logés ».[1083] Elle formait les techniciens dans les domaines du tournage mécanique, d'ajustage, de fonderie, de chauffeur, de réparation automobile et d'électricité[1084] avec environ 30 à 50 élèves par an placés dans les divers ateliers ou usines ou

[1081] Ban chấp hanh Đảng bộ nhà máy xi măng Hải Phòng (1991). *Lịch sử Đảng bộ Hải Phòng*, tập 1…, *op.cit.*, pp. 30-31.
[1082] « École professionnelle de mécanique et d'électricité de Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, samedi 24 mars 1900 ; « École professionnelle ». *Le Courrier d'Haiphong*, 21 avril 1921.
[1083] Citation du rapport politique et économique dans RST 36544-10 Rapport annuel sur la situation générale de la province de Haiphong de juin 1921 à juin 1922, *op.cit.*
[1084] « École professionnelle à Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, 5 août 1921 ; P. Duclaux. « École professionnelle à Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, mardi 4 octobre 1921.

exploitations industrielles de la région.[1085] À une certaine époque, cette école formait environ de 160 à 185 élèves pour l'industrie.[1086]

Quand Bạch Thái Bưởi développe les ateliers de constructions mécaniques à Haiphong, il voulait envoyer des ouvriers à cette école pour les deux domaines de mécanique et d'électricité. Pour les programmes techniques, comme les autres écoles professionnelles à Hanoi, Saigon, Tuyên Quang, Bắc Ninh, *etc.*, l'*École professionnelle* de Haiphong a assuré la formation des techniciens nécessaires aux usines à Haiphong en particulier ou en Indochine en générale. Aux yeux des Français, elle est considérée comme « une école technique supérieure » à cette ville portuaire.[1087]

* *

*

Incontestablement, Haiphong avait réuni des avantages certains pour installer des industries productives. En effet, les produits de ces entreprises étaient consommés non seulement localement, mais encore ils ont été exportés au marché asiatique et en Europe. Pendant les années 1919-1929, de même que le commerce qui a placé Haiphong au rang de deuxième grand port en Indochine, la plupart des branches industrielles à Haiphong, les usines chimiques, la transformation des produits miniers, la verrerie, les rizeries, *etc.*, connurent un grand essor et furent réaménagées pour se maintenir et se développer.

[1085] Ban chấp hành Đảng bộ thành phố Hải Phòng (1991). *Lịch sử Đảng bộ Hải Phòng*, tập 1…, *op.cit.*, p. 48.
[1086] « École professionnelle à Haiphong ». *Le Courrier d'Haiphong*, 21 octobre 1921 ; Trịnh Văn Thảo (1995). *L'école française en Indochine*. Paris, Karthala, p. 204.
[1087] Citation du rapport politique et économique dans RST 36544-10 Rapport annuel sur la situation générale de la province de Haiphong de juin 1921 à juin 1922, *op.cit.*

Conclusion de la troisième partie

Les Français ont apporté d'importants investissements dans l'industrie à Haiphong pendant les années 1919-1929 pour augmenter la capacité des entreprises ainsi que fonder de nouvelles usines. Sur la base des privilèges accordés par l'Administration du Tonkin, les industries du ciment et d'électricité sont devenues de grandes entreprises à Haiphong. En particulier, la cimenterie était le symbole de ce centre économique, sans oublier le rôle important du port maritime du Tonkin. Le regroupement des ateliers de constructions navales a permis la création de grandes entreprises de construction navale et de mécanique, qui constituent une industrie caractéristique avec ces deux grands ateliers. Les usines de chimie, de transformation des produits miniers ou de matériaux, les rizeries, les verreries ont été implantées et leurs produits ont participé au développement du marché à Haiphong, au Tonkin et, par la suite, aux marchés de la France.

Selon le discours d'Henri Cucherousset, à une époque, pour les Français en Indochine : « *Tonkin industriel fut un cliché cher à tous ceux qui se gargarisent de mots et de formules et ne vont pas au fond des choses.* »[1088] Mais les circonstances extraordinaires historiques de la guerre 1914-1918 ayant fait place au fonctionnement normal, « *la réalité des choses apparut avec l'énorme supériorité de l'industrie européenne ou américaine, groupée dans des régions où elle a tout sous la main, profitant de plusieurs siècles parfois de tradition technique et, en tout cas, de toutes les ressources techniques accumulées depuis le siècle dernier, profitant surtout d'une main-d'œuvre infiniment supérieure et, malgré les apparences,* » qu'en France, ainsi que la grande quantité de main-d'œuvre disponible au Tonkin. Alors « *ce fut le marasme, non seulement au Tonkin, mais en Chine, au Japon et dans bien d'autres pays, et la fin de plusieurs industries, que les conditions des années de guerre avaient seules permis de créer, et qui parfois n'avaient même été créées que pour les besoins de la guerre.* »[1089] Depuis les années 1890 jusqu'à la fin de la deuxième mise en valeur coloniale française en Indochine, le Tonkin est réellement « *un champ ouvert* » à toutes les grandes entreprises françaises.[1090]

[1088] Henri Cucherousset. « Une affaire prospère - la Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine ». *EEIC*, 2 mars 1930, *ar.cit.*, p. 9.
[1089] Henri Cucherousset. « Une affaire prospère - la Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine », *ar.cit.*
[1090] Citation des communications de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, ACCIM MQ 54/39 Commerce international – Vietnam, on parle du but des Français à Lyon et Marseille dans son enquête au Tonkin pour le commerce.

Encore selon d'Henri Coucherousset, on peut dire que les entreprises industrielles à Haiphong ont fait des efforts pour devenir de grandes usines au Tonkin où la cimenterie et les ateliers de constructions mécaniques et de navires ont formé les caractéristiques de ce centre industriel. Parmi elles, « *certaines de ces industries ont retrouvé leur équilibre après une crise difficile ; d'autres avaient été si bien conçues et si judicieusement organisées qu'elles avaient, dès le début, des promesses de vie et que, presque sans heurts, elles sont arrivées à leur plein développement et à un rendement qui ne peut qu'augmenter. On peut dire qu'en général toutes les industries, qui survivent au Tonkin, ont passé le point critique et que les moins bien partagées sont du moins assurées de ne pas disparaître ; mais il en est un certain nombre qui, non seulement vivent mais prospèrent et ne cessent de progresser.* »[1091]

Carte 15. *Plan de la ville de Haiphong en 1934*



[Source : ANV1 RST 65755 Plan d'aménagement et d'extension de la ville de Haiphong et de sa zone suburbaine (1906-1935).]

[1091] Henri Cucherousset. « Une affaire prospère - la Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine », *ar.cit.*, pp. 9-10.

En effet, le marasme de production et de vente des usines françaises depuis les années 1928-1929 au Tonkin et dans autres pays, comme en Chine et au Japon a fait disparaître plusieurs industries qui n'avaient pas subi l'épreuve des conditions d'avant-guerre. En conséquence, à partir de 1929, les Français commencent à faire le tri entre les industries à la ville de Haiphong ainsi qu'au Tonkin « *sur des faits et non sur des illusions* ». Ces industries, dans leur but, « *sont susceptibles de prospérer, même en face d'une industrie occidentale remise en possession de tous ses moyens, même en tenant compte des réalités sur la main-d'œuvre tonkinoise et des nombreuses difficultés dues aux conditions locales : climat, éloignement des fournisseurs, etc.* »[1092]

On peut dire que Haiphong est devenue en 10 ans (de 1919 à 1929) réellement une ville portuaire et industrielle favorisant le commerce, le transport et l'industrie. La plupart des usines de la ville se concentraient près du fleuve ou du chemin de fer, dans les zones suburbaines à l'Est et à l'Ouest où se situaient des deux « quartiers industriels ». Si les Français possédaient la plupart de grandes usines, les Chinois et les Vietnamiens ont fait valoir leur position de force dans le commerce de riz et dans les petites fabriques mécaniques, comme les sous-traitants à Haiphong. En fait, les Chinois ont encore installé plusieurs petites fabriques et moyennes usines à cette ville, par exemple l'usine à térébenthine de M. Tchan-Tong en octobre 1921 sur la route de Phủ Liễn,[1093] les fabriques de savon de Pao-Ving à la rue de la Marine en 1923, de Ly-Koune-Tat à Hạ Lý en 1926.[1094] De plus, pour les Vietnamiens, ils ont demandé à installer les fabriques de « verrerie indigène » de Lê Thị Ba au boulevard Bonnal en 1922, de Nguyễn Thị Tình (Tĩnh) en 1928.[1095] Cependant, les capitalistes vietnamiens, dans les relations avec les Français sur la fabrication et le commerce, ont commencé à développer leur commerce depuis les années 1915, surtout au moment immédiatement après la guerre de 1914-1918, dans l'industrie des constructions navales, de la porcelaine et de la peinture. Alors, les activités communes des Français, Chinois et Vietnamiens ont posé les premières pierres pour l'industrialisation de ce centre économique.

[1092] Henri Cucherousset. « Une affaire prospère - la Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine ». *EEIC*, 2 mars 1930, *ar.cit.*, p. 9.
[1093] « Usine à térébenthine », *Le Courrier d'Haiphong*, 26 octobre 1921 ; ANOM RST.NF 00786 Installation d'une usine de térébenthine a Haiphong 1921
[1094] Citation ANV1 RST 70771 Demandes d'installation des savonneries à Bắc Ninh, Hà Đông, Hanoi, Haiphong et Nam Định par dives indigenes et Chinois
[1095] Citation ANV1 RST 70783-03 Demandes d'installation des verreries à Haiphong

Conclusion générale

Haiphong, située au bord du fleuve Cửa Cấm, à une trentaine de kilomètres de la mer, depuis plusieurs siècles déjà, entretenait des relations commerciales avec les négociants asiatiques et européens, à travers ses ports fluviaux, (Thủy Nguyên et Đồ Sơn) au XVI au XVIIIe siècle, ainsi que la communication vers la zone du village de Gia Viên dès le début du XIXe siècle. Le contrôle militaire de la dynastie des Nguyễn, et les constructions prévues par la suite, confirmaient l'existence d'un important marché de riz au village de An Biên.

Dès l'arrivée du corps expéditionnaire français, en 1873, des changements importants sont intervenus dans ce territoire tout d'abord par l'installation de bâtiments solides dans la concession. Au cours des années suivantes, les grands travaux entrepris dans le domaine des ateliers constructions navales, de terrassement, et d'assainissement des marécages, ont transformé les lieux et composé les infrastructures nécessaires pour faire de Haiphong un grand port commercial. Répondant aux idéaux et projets de l'époque, la ville européenne s'est constituée petit à petit pendant plusieurs décennies, notamment grâce l'éclairage électrique, l'installation du chemin de fer, etc… Haiphong affirmait sa position de porte d'entrée vers le Tonkin et la Chine, devenant ainsi le grand port commercial au Tonkin.

L'industrialisation a constitué un long processus, la mécanisation de la production s'est déroulée pendant les premières années. Bien que les autorités gouvernementales en France et en Indochine, au départ, n'aient pas appuyé particulièrement l'industrialisation dans la colonie, les ambitions des industriels français, tels que Ulysse Pila notamment, ont mis en marche tout le processus d'industrialisation de la ville de Haiphong. Afin de permettre l'exploitation des nombreuses ressources naturelles du Tonkin et des produits du Yunnan, l'Administration au Tonkin a dû équiper et moderniser le port de Haiphong, en particulier avec la construction du canal Bonnal. Ensuite, les industriels français ont profité de conditions avantageuses particulières dans cette ville pour installer leurs usines.

Ainsi, la ville de Haiphong, de la fin du XIXe siècle jusqu'en 1929, a bénéficié des réalisations techniques que la colonie française a introduites en Indochine. Il ne fait aucun doute que le gouvernement du Protectorat construisit la ville portuaire, essentiellement pour fonder les structures économiques nécessaires principalement au commerce. Aussitôt, saisissant ces opportunités, le capitalisme privé a entrepris l'industrialisation dans cette ville.

En pratique, il apparaît évident que les tous les investissements affectés à l'industrie ont été placés dans l'espoir de revenus fructueux.

Le développement du commerce à Haiphong a impulsé l'amélioration des systèmes de transport fluvial, ferroviaire, pour concentrer ainsi la plupart des marchandises du Tonkin, du Yunnan et le transit des marchandises européennes au Nord de l'Indochine française. Afin de développer fortement le commerce européen au Tonkin, des dispositifs administratifs, économiques, financiers, douaniers, etc., sont apparus pendant les années 1885-1897. Les grands investissements des Français ont donné une nouvelle physionomie à ce territoire : grâce aux infrastructures, le transport et la communication se sont développés avec l'arrière-pays, avec les ports maritimes de la Chine, du Japon, de Singapour et une capacité d'exportation et d'importation considérablement accrue. Le port de Haiphong, de même que les villes de Hanoi, Saigon, Chợ Lớn, ont attiré des capitaux français dans l'industrie et suscité de nombreux projets pour développer l'industrie dans ces villes.

Les premières fabriques industrielles à Haiphong étaient les ateliers de constructions navales, mécaniques et quelques petites fabriques, comme des savonneries et huileries. L'industrie d'électricité et des eaux était exploitée pour distribuer l'éclairage de la ville et améliorer la vie des habitants dans le quartier européen. Le degré de concentration et l'envergure d'investissement des capitaux dans l'industrie à Haiphong, depuis les années 1885 jusqu'en 1929, se distingue en trois périodes : les années avant 1897, la période 1897-1918 avec la première guerre mondiale et l'après-guerre, de 1919 à 1928.

Les ateliers de constructions navales et mécaniques avant 1897 constituaient la première priorité de l'industrie à Haiphong, pour répondre aux nécessités des besoins d'un port commercial, où se trouvait le terminal des systèmes de transport et d'exportation des marchandises, avec le transit des agences de transport maritime, et avec une concentration des entrepreneurs de travaux publics. Ces ateliers assuraient les fonctions de réparation, entretien des bateaux des agences commerciales ; ils pouvaient aussi construire de nouveaux bateaux, des chaloupes, et procéder à l'exécution de travaux publics ou privés en Indochine. Si les sociétés des mines ont été fondées dans les zones minières, à Quảng Yên ou dans les gisements de métaux précieux, en revanche, l'implantation d'ateliers de constructions navales à Haiphong était parfaitement logique et raisonnable, tout comme les ateliers de constructions navales Ba Son à Saigon.[1096] Il s'agissait de la caractéristique générale de plusieurs ports commerciaux maritimes dans le monde, à l'époque de la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle. Notamment, Haiphong étant l'une des deux villes de concession françaises au Tonkin où les Français avaient les pleins pouvoirs d'administration. Les conditions se

[1096] X. Z. « L'arsenal de Saigon : Saigon ou Foutcheou ». *Le Courrier d'Haiphong*, dimanche 15 décembre.

trouvaient donc réunies pour engager des pourparlers directs dans les contrats entre le gouvernement du protectorat et les sociétés industrielles.

L'apparition des ateliers de constructions navales et mécaniques, d'huileries et savonneries, ou le service d'électricité et d'eau potable, à l'époque d'avant 1897, représentait un test pour les investisseurs français sur la capacité d'adaptation de l'industrie métropolitaine en Indochine, dans la comparaison des intérêts de la France en Métropole et à la Colonie.

Il était clair que l'existence de l'industrie de constructions navales était nécessaire pour les agences de transports maritimes à Haiphong. Si le quartier commercial et administratif de la Municipalité s'est situé au cœur de la ville, la plupart des ateliers de constructions navales se situaient le long du fleuve Cửa Cấm, dans la limite de la ville, et au bord des rivières Tam Bạc ou le canal Bonnal, et dont les ateliers militaires se trouvait sur l'île de Hạ Lý sur une grande étendue, en face de la *Banque de l'Indochine*.

Les usines et fabriques industrielles apparaîtraient de plus en plus nombreuses pendant les années 1897 à 1918, dans le programme de mise en valeur des colonies en Indochine de Paul Doumer. La conquête par la force militaire a obligé la dynastie des Nguyễn à signer des traités de paix pour confirmer la présence officielle des Français dans les trois pays de l'Indochine, dont le Tonkin représentait la base de la stratégie de pénétration au Yunnan et en Chine méridionale. Cependant, après trois décennies au Tonkin, l'expérience des Français a modifié leur vision, constatant qu'il était possible exploiter les ressources naturelles et humaines de ce pays. L'Indochine assurait à la France une position solide afin de protéger ses intérêts en Asie-Pacifique. Les ouvrages de Jean-François Klein ont décrit clairement la stratégie des soyeux lyonnais sur leurs réseaux en Extrême-Orient ou de la *Banque Privée Commerciale Industrielle Coloniale Lyon-Marseille* et la question de l'industrialisation de l'Annam-Tonkin à la fin du XIXe siècle. Les colons français étaient attirés par la richesse des ressources dans les colonies et au Tonkin ; depuis les années de la fin du XIXe siècle, ils bénéficiaient d'une bonne expérience. L'installation des grandes usines depuis les années 1899 à Haiphong, telles que la cimenterie, l'usine cotonnière, a impulsé le développement du port de Haiphong. On a créé dans cette ville les industries de production en exploitant les matières premières dans les gisements, en achetant la soie grège des sériciculteurs au delta du Tonkin ou en important les matières premières de l'Inde ou de la France pour le perfectionnement des produits, grâce à un équipement de machines modernes dans les usines de Haiphong. Les produits étaient vendus en Indochine ou exportés vers les marchés de la France et de l'Asie. Ils pouvaient même entrer en concurrence avec le même produit venant de la Chine ou du Japon, comme les ciments par exemple ; les Français en utilisaient beaucoup dans les travaux publics en Indochine, ils en exportaient aussi en Chine et dans quelques autres marchés d'Asie du Sud-Est.

À cette époque, Haiphong avait non seulement des industries de monopole ou privilégiées, mais encore il existait des fabriques de transformations des produits miniers et une industrie chimique permettant de fournir directement les produits pour l'Indochine et la Chine. Les industriels français ont donc vu l'opportunité de cette ville disposant à la fois des fabriques et spécialement de bonnes conditions pour transporter les matières premières et pour exporter leurs produits. Parmi les colons des mines, plusieurs habitaient à Haiphong ou ils ont installé les agences commerciales sur cette ville. Les matières premières étaient transportées rapidement par voie fluviale ou par le chemin de fer vers l'usine à Haiphong. En revanche, les ciments, les engrais chimiques, ou les produits industriels en général, pouvaient être exportés par l'intermédiaire des agences de transport maritime. Haiphong était devenue une ville portuaire, donc une ville a été entièrement créée, qui s'est développée grâce au commerce, sur la base d'un système bien conçu de port fluvial et maritime. Elle disposait d'une structure socio-économique spécifique sur la base des relations entre la ville et le port, entre les métiers et la composition populaire urbaine, dont le commerce et l'industrie étaient les facteurs importants. Haiphong, d'abord une ville portuaire, représentait aussi un centre industriel construit par les Français au bord du fleuve Cửa Cấm.

Depuis l'année 1919, les Français ont renforcé la mise en valeur des colonies en Indochine afin de compenser les dommages occasionnés par la guerre, avec la nouvelle politique coloniale du Gouverneur général de l'Indochine Albert Sarraut. La France a réalisé des politiques souples en Indochine en vue d'adoucir des contradictions entre les riches vietnamiens et l'administration du Protectorat. Les capitalistes vietnamiens pouvaient participer au commerce et à l'industrie, qui étaient un monopole entre dans les mains des Français et de leur partenaire chinois. Les courants de capitaux s'écoulaient fortement de la France vers l'Indochine depuis les années 1923-1924 pour augmenter la capacité de la production et celle de la concurrence des entreprises, selon la formule « plus d'investissements = plus d'intérêts ». Les usines, fabriques industrielles ont grandi plusieurs fois en comparaison des deux dernières décennies : la *Société Indochinoise d'Électricité* a augmenté la capacité de ses usines à Haiphong, en même temps qu'avec l'extension de son système électrique et son service d'électricité dans plusieurs villes au Tonkin ; la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine* a augmenté son capital social en 1925 et 1926, (de 2 millions de francs à 8 millions de francs) puis à 12 millions de francs après 23 ans, soit 8 fois son capital d'origine ; les sociétés de constructions navales et mécaniques ont été équipées de grandes machines modernes, etc, à la situation de l'industrie de l'Indochine. Les nouvelles industries, chimiques, transformation des produits miniers et de matériaux, verreries, etc. ont été installées à cette époque. Après avoir reçu toutes ses machines de Hanoi, l'usine cotonnière du Tonkin à Haiphong devenait la deuxième grande usine au Tonkin. Haiphong constituait un vrai centre industriel de production en Indochine avec les plus

grandes usines du Tonkin et plus de 10 mille ouvriers. La mécanisation productive s'est passée plus fortement dans les usines et fabriques industrielles de Haiphong et leurs produits mécaniques ont été utilisés dans les autres provinces de l'Annam et du Tonkin.

Tableau 27. *Les usines françaises à Haïphong (1885 - 1929)*

Sociétés	Création	Statut à la fondation[1097]	Branches
1. Ateliers de la Marine	1885	?	Construction navales
2. Ateliers Marty et d'Abbadie	1885	?	Construction navales
3. Fabrique d'Huilerie et Savonnerie de l'Extrême-Orient	1887	?	Industrie chimique
4. Ateliers de MM. Porchet et Cie	1891	?	Construction navales
5. Usines d'électricité et d'eau potable	1895	?	Services publics
6. Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine	1899	SA	Chaux hydraulique et ciment
7. Brasseries et Glaceries de l'Indochine Victor Larue	1900	?	Glaçon et boisson gazeuse
8. Société Indochinoise d'Électricité	1902	SA	Electricité, eau
9. Usine des Rizeries Indochinoises	1910	SA	Industries agroalimentaires
10. Ateliers Robert, Guérin et Théard	1910		Construction navales, fonderie
11. Agence Standard Oil Company of NewYork	1910	?	Pétrole
12. Société des Phosphates du Tonkin	1911	SA	Industrie chimique
13. Agence de la Compagnie Franco-Asiatique des pétroles	1911	SA	Pétrole
14. Société Anonyme de l'Huilerie et Savonnerie de l'Extrême-Orient	1912	SA	Huileries et savonneries
15. Établissement Antoine Chiris	1912	SA	Matériaux chimiques
16. Société Anonyme des Messageries fluviales du Tonkin	1912	SA	Transport
17. Société des Ateliers Maritimes de Haïphong	1914	SA	Construction navales, fonderie
18. Société Anonyme de Constructions Mécaniques	1919	SA	Construction navales, fonderie
19. Usine de la Compagnie des Charbons de l'Indochine	1921	SA	Charbonnage
20. Usine de soude caustique de la Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient	1921	SA	Industrie chimique
21. Fabrique d'Agglomérés de Charbon Briffaut	1922	?	Charbonnage
22. Société des Verreries d'Extrême-Orient	1923	SA	Verrerie
23. Société Nouvelle des Phosphates du Tonkin	1924	SA	Industrie chimique
24. Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés : STACINDO	1924	SA	Matériaux de construction
25. Société Indochinoise du Ciment Fondu Lafarge	1925	SA	Ciment
26. Usine de la Société d'Oxygène et d'Acétylène d'Extrême-Orient	1928	SA	Industrie chimique

[Sources : *Annuaire économique de l'Indochine* 1897, 1920-1921, 1925, 1926, 1927, etc.]

[1097] *SA: Société anonyme; SNC: Société en nom collectif.* Voir la classification industrielle dans la thèse pour obtention de l'habilitation à diriger des recherches (université Aix-Marseille I) : Xavier Daumalin (2011). *L'économie marseillaise aux XIXe et XXe siècles : produits, espaces de fonctionnement, entrepreneurs*. Mémoire inédit : Capitalisme familial et seconde industrialisation : l'exemple marseillais (1880-1930).

Les industries à Haiphong fonctionnaient sur la base des techniques modernes de l'Europe et des États-Unis, de l'exploitation systématique des ressources naturelles au Tonkin et de l'utilisation des ouvriers vietnamiens à vil prix. En effet, la construction des usines françaises à Haiphong, de même à Hanoi ou à Saigon et Chợ Lớn, et la mécanisation de la production par les industries, constituait une des manières pour les Français de bien profiter de leurs avantages dans la politique des colonies. Cependant tous les avantages qui leur étaient accordés, à la ville portuaire comme ailleurs en Indochine, n'étaient pas suffisants pour assurer le succès des capitalistes français dans leur décision de participer à la mise en valeur des colonies. Ils ont donc dû investir des sommes considérables pour les infrastructures industrielles ; toutes ces sociétés devaient prélever une grande partie des bénéfices de chaque exercice pour amortir les équipements de production, le capital fixe et le risque financier. Malgré les privilèges de la France et de l'Administration du Protectorat français en Indochine, à l'exception de l'industrie d'exploitation des mines, les industries en Indochine en général, devaient fonctionner de fait selon les lois de l'économie de marché parce qu'il existait une économie capitaliste en Indochine. En outre, à l'industrialisation, la ville de Haiphong avait souvent les relations avec les autres centres industriels au Tonkin et en Indochine dans les réseaux de production et de commerce. Les sociétés industrielles françaises non seulement ont profité les infrastructures économiques et techniques d'une ville portuaire avec plus deux dizaines usines et ateliers, mais encore elles créaient les infrastructures industrielles importantes à cette porte d'entrée. C'étaient les successions économiques colonialistes dans l'histoire de la ville.

Les usines des Chinois et des Vietnamiens étaient en quelque sorte les « moteurs auxiliaires de la machine centrale française » dans la première époque de l'industrialisation. Les Chinois connaissaient bien la géographie du fleuve Cửa Cấm par leur expérience dans le commerce de riz avant la création de la ville de Haiphong. La concentration des Chinois sur la langue de terre de la concession a créé « la rue Chinoise » et « le quai de Canton » au long de la rivière Tam Bạc où les négociants ont fixé leur port de commerce avec plusieurs appontements en bois. Quand l'industriel chinois a construit les ateliers de constructions mécaniques dans les années du XIXe siècle, il est « entré par une petite porte » en façonnant les produits mécaniques. En outre, la plupart des négociants chinois étaient maîtres du marché du riz au Tonkin. Dès la création de la *Rizerie de l'Indochine* à Haiphong, le marché de riz au Tonkin a été restreint puisque tous ses produits étaient destinés au marché métropolitain. Néanmoins, les agriculteurs au delta du Tonkin cultivaient sur de petites rizières selon le mode de production traditionnel, l'excès de paddy au Tonkin n'était donc pas trop abondant. Les rizeries des Chinois à Haiphong étaient un moyen pour qu'ils gardent le marché de riz à leur propre gré. Les rizeries des Chinois se trouvaient principalement aux deux bords de la

rivière Tam Bạc, surtout l'île de Hạ Lý, non loin des quais. Ayant maintenu un mode de production semi-artisanal, ces fabriques de décorticage du paddy avaient davantage de rendement que la méthode de décorticage traditionnel que les Vietnamiens continuaient d'utiliser encore jusqu'aux années 1990 dans quelques endroits à la campagne.

Les manufactures de Vietnamiens apparaîtraient plus tard, dans la deuxième mise en valeur des colonies françaises en Indochine. Cela était une preuve éclatante des efforts des capitalistes au Tonkin dans le contexte de la colonisation. Les Français avaient manifesté leur respect envers Bạch Thái Bưởi, entrepreneur vietnamien, pour ses succès dans le transport fluvial au Tonkin. Mais Bạch Thái Bưởi et les capitalistes vietnamiens voulaient aller plus loin dans l'éveil économique de l'Indochine par l'encouragement au développement du commerce et de l'industrie. Les historiens vietnamiens d'aujourd'hui ont estimé que le capitaliste vietnamien était « le produit de la colonisation » parce que ces commerçants, industriels avaient commencé leur activité pendant la colonisation. Et même, dans les cas de Bạch Thái Bưởi, Nguyễn Sơn Hà, Nguyễn Văn Tân, Nguyễn Hữu Thu, ils avaient des rapports très étroits avec les Français. Ils sont parvenus à leur maturité durant les années où ils travaillaient dans les agences commerciales françaises et ils ont acquis des connaissances sur la technique et le commerce.

Tableau 28. *Les usines des Chinois et Vietnamiens (en gris) à Haïphong (1899 - 1929)*

Sociétés	Création	Statut à la fondation[1098]	Branches
1. Ateliers de Constructions Mécaniques Hop Tai Long	1899	SCA	Constructions mécaniques
2. Tannerie Luong Van Ky	1905	?	Tannerie, textile
3. Rizeries Hop Long	1913	?	Industries agroalimentaires
4. Rizeries Luong Cheong Hoi	1913	?	Industries agroalimentaires
5. Rizeries Shun Tai	1913	?	Industries agroalimentaires
6. Ateliers de la Société Bạch Thái Bưởi	1914		Constructions navales
7. Ateliers de Constructions Mécaniques Kwon Luon Chuon	1917	SNC, SCS	Constructions mécaniques
8. Maison Kwong Tai Long : Atelier de Constructions Mécaniques et Rizeries	1917 1920	?	Constructions mécaniques et Industries agroalimentaires
9. Rizeries Phong Ly Seng	1919	?	Industries agroalimentaires
10. Rizerie Cheong Fat Yuen	1919		Industries agroalimentaires
11. Manufacture de Porcelaines de Nguyễn Văn Tân	1923	SA	Porcelaine industrielle
12. Fabrique de Peinture de Nguyễn Sơn Hà	1923	?	Peinture industrielle
13. Ateliers de Nguyễn Hữu Thu	1925	?	Constructions navales

[Sources : *Annuaire économique de l'Indochine* 1897, 1920-1921, 1925, 1926, 1927, etc.]

[1098] SCA : *société en commandite par actions* ; SNC : *société en nom collectif* ; SCS : *société en commandite simple.*

L'accumulation des capitaux au cours des deux décennies au début du XXe siècle (1919-1929), leur permettait d'installer des manufactures à Haiphong dans la deuxième période de colonisation française. Nous avons pu connaître ces hommes de talent dans le rôle de commerçants, mais ils se sont illustrés aussi par des réalisations dans le développement de l'industrie, par exemple Bạch Thái Bưởi devenu patron des grands ateliers de constructions navales et mécaniques à Haiphong. En général, ces usines étaient plus petites que les usines françaises et elles étaient sous l'influence du mode de production capitaliste de la France.

Les premières infrastructures économiques et techniques de l'industrialisation ont impulsé le développement de cette ville. Les branches de l'industrie ont changé entièrement la vie socio-économique et politique dans l'espace situé à la croisée de Cửa Cấm et Tam Bạc. Elles ont attiré la migration des travailleurs dans les provinces du delta du Tonkin et ont augmenté considérablement le nombre de citoyens à plusieurs reprises pendant trois décennies du début du XXe siècle. Haiphong, connue comme une ville ayant 15.000 habitants en 1890, est devenue une grande ville, au troisième rang en Indochine avec plus de 100.000 habitants pendant les années 1930.

Haiphong, non seulement était une ville portuaire commerciale, mais aussi un centre industriel au Tonkin, et sur cette base, l'urbanisation de la ville s'est déroulée de plus en plus fortement, comme l'illustrent les expressions suivantes : le territoire de la ville était élargi ; la plupart du canal Bonnal a été remblayé ; les rues et les maisons dans le centre étaient bâties dans un ordre vaste et confortable ; le quartier commercial était très animé chaque jour ; les Haiphonnais ont bénéficié des services pratiques et s'adaptaient aux activités à la cité, *etc*.

Tout cela a posé les besoins de l'urbanisme que M. Ernest Michel Hébrard a fait depuis 1928[1099] dont les trois zones industrielles ont été prévus à l'est, à l'ouest et à la zone du nord de la ville, et après le plan d'urbanisme a été achevé en 1934. Il peut dire que le développement de l'industrie productive à Haiphong et dans autres centres industriels en Indochine était les patrimoines importants dans l'histoire économique du Vietnam. Sur cette base, le Français a examiné et a présenté le programme de l'industrialisation en Indochine pendant les années suivantes.[1100]

[1099] Voir Tomokazu Okada (2013). *Hanoi et Haiphong au contact de la colonisation*. Aix-en-Provence, thèse de doctorat d'histoire, p. 104.
[1100] Voir I.G.M.E.I. (1943). « L'effort d'industrialisation de l'Indochine ». *BEIC*, fascicule 2, *art.cit.* ; Jacques Marseille (1984). *Empire colonial et capitalisme français – Histoire d'un divorce*, op.cit.

Principaux faits relatifs à l'histoire de la ville de Haiphong

(*des origines jusqu'en 1929*)

Avant	
179 av. J.C	Appartenance au Đông Đạo (pays de l'Est), *bộ* Dương Tuyền
40-43	Établissement de *trang* (la ferme) de An Biên
939-1407	Appartenance aux deux territoires de Nam Sách et Hải Đông
1408-1427	Appartenance au *phủ* Tân An, du Đông Đạo
1428-1830	Appartenance au *trấn* Hải Dương.
1831	Création de la province de Hải Dương.
1864	Installation du poste de la garde à Cấm Môn, Ninh Hải
1866	Ouverture du port fluvial à Ninh Hải pour les marchands chinois
1871-1873	Construction d'un appontement au Ninh Hải - Cửa Cấm par Bùi Viện
02.1874	Retrait du corps expéditionnaire français de Hanoi au fort de Ninh Hải
15.03.1874	Date du traité conclu à Saigon, ouverture du port Ninh Hải, fondation de la concession française à Cửa Cấm - Ninh Hải
31.08.1874	Date du traité commercial franco-annamite
09.1875	Inauguration du port commercial de Ninh Hải
08.1878	Installation du représentant de l'Empire Britannique et de celui de l'Allemagne au port de Haiphong
27.01.1880	Ratification du traité de commerce avec l'Espagne à Ninh Hải
05.1880	Nomination de M. de Champeaux au premier consulat officiel à Haiphong
1885	Travaux du canal de ceinture, canal Bonnal, Installation des Ateliers de la Marine ; des Ateliers Marty et d'Abbadie
06. 1886	Fondation de la Chambre de Commerce de Haiphong.
19.09.1886	Publication du premier exemplaire de : « Le courrier d'Haiphong »
12.1886	Construction des magasins généraux, centraux par Ulysse Pila et Compagnie
11.09.1887	Établissement de la province de Haiphong
12.1887	Création de Service défensif au bord de mer à Haiphong.
1887	Installation de la Fabrique d'Huilerie et Savonnerie d'Extrême-Orient
19.07.1888	Création de la ville de Haiphong
01.10.1888	Ordonnance royale de Đồng Khánh pour la concession française à Haiphong
20.01.1889	Fixation des limites de la ville de Haiphong
16.02.1889	Publication des fonctions de la Chambre de commerce de Haiphong
1891	Installation des Ateliers de MM. Porchet et Cie
04.1893	Organisation des quartiers administratifs à Haiphong
25.10.1894	Apparition du réseau de téléphone intérieur de la ville de Haiphong.
01.1895	Éclairage de la ville de Haiphong

08.1898	Séparation complète de la ville de Haiphong de la province de Haiphong
07.1899	Construction de l'usine de la Société Cotonnière de l'Indochine
12. 1899	Construction de l'usine de la Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine
1899	Installation des Ateliers de Constructions Mécaniques Hop Tai Long
07.1911	Commencement des travaux du chemin de fer Haiphong - Yunnan
12.1901	Établissement du territoire en banlieue de la ville de Haiphong
1902	Fourniture du service d'électricité de la Société Indochinoise d'Électricité à la ville de Haiphong
04.1903	Changement de « Résident-Maire » en « Maire » à la ville de Haiphong
10.1904	Création du réseau téléphonique à Haiphong
11.1904	Construction des postes sémaphoriques du Réseau Météorologique de l'Indochine à Haiphong
1905	Installation de la Tannerie Luong Van Ky
02.1906	Inauguration de la ligne du chemin de fer Haiphong - Lào Cai
04.1906	Exploitation du réseau de la téléphonie interprovinciale Hanoi - Haiphong
05.1909	Création du centre urbain de Đồ Sơn
09.1909	Création de la Société d'Oxygène et d'Acétylène d'Extrême-Orient, siège à Paris, usine à Saigon, une branche à Haiphong
1909	Fourniture du Service de transport de navigation aux lignes concernant la ville de Haiphong par la Société Bạch Thái Bưởi
1910	Création des Rizeries Indochinoises à Hạ Lý ; installation des Ateliers Robert, Guérin et Théard
1911	Installation de l'Agence de la Compagnie Franco-Asiatique des Pétroles
1912	Installation de la Société Anonyme de l'Huilerie et Savonnerie de l'Extrême-Orient ; de la Société Anonyme des Messagerie fluviale du Tonkin ; de l'Établissement Antoine Chiris Rattachement des sociétés de coton de Haiphong et de Nam Định
1913	Établissement des Rizeries Hop Long ; Rizeries Luong Cheong Hoi ; Rizeries Shun Tai
1914	Création de la Société des Ateliers Maritimes de Haiphong
1916	Création de Société des Charbonnages du Đông Triều, le siège à Haiphong.
1917	Création des Ateliers de Constructions Mécaniques Kwon Luon Chuon ; de la Maison Kwong Tai Long
1918	Regroupement l'usine cotonnière de Hanoi à l'usine de Haiphong
01.1919	Création de la Société Anonyme de Constructions Mécaniques
07.1919	Mise à flot du bateau en bois (tonnage de 900 tonnes, puissance de 500 chevaux) de l'Établissement Robert, Guérin et Théard
Fin 1919	Mise à flot du bateau le Verdun (tonnage de 600 tonnes) et à deux bateaux de 1.200 tonnes pour la ligne de navigation
09.1919	Mise à flot du bateau à vapeur Bình Chuẩn de la Société Bạch Thái Bưởi à Haiphong avec un tonnage de 600 tonnes dans les ateliers à Cửa Cấm
1919	Installation des Rizeries Phong Ly Seng

12.1920	Création de Société Anonyme Poinsard Veyret ; de Comptoir d'Extrême-Orient à Haiphong
1920	Installation de la Maison Kuang Tai Long à Hạ Lý
02.1921	Construction d'usine de soude caustique de la Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient
06.1921	Création des branches de la Société Anonyme pour développement du commerce et de l'industrie en Russie et Pays Limitrophes à Haiphong
1921	Construction de l'usine de la Compagnie des Charbons de l'Indochine
12.1921	Rattachement du bourg Đồ Sơn en banlieue de la ville de Haiphong
03.1922	Construction d'une usine métallurgique à Hạ Lý de la Société des Graphites de l'Indochine
04.1922	Création de Société Anonyme des Grands Travaux d'Extrême-Orient
1922	Construction de la Fabrique d'Agglomérés de Charbon Briffaut
10.1923	Création de Société Anonyme des Verreries d'Extrême-Orient, avec siège à Paris, un atelier à Haiphong
10.1923	Élargissement du territoire du centre de la ville de Haiphong
1923	Fondation de la Manufacture de Porcelaines Industrielles de Nguyễn Văn Tân ; de la Fabrique de Peinture de Nguyễn Sơn Hà
02.1924	Rattachement de la banlieue de Haiphong à la province de Kiến An
06.1924	Vente des ateliers de l'huile essentielle de l'Établissement Antoine Chiris à la Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient
07.1924	Création de la Société nouvelle des Phosphates du Tonkin
12.1924	Création de la Société des Tuyaux et Agglomérés Centrifuges de l'Indochine, siège à Hanoi et usine à Hạ Lý
07.1925	Création de la Société du Ciment Fondu Lafarge de l'Indochine avec un atelier à Haiphong
1925	Installation des Ateliers de Nguyễn Hữu Thu, dit Sen
06.1926	Promulgation de la loi sur le statut de « port autonome » de Haiphong
10.1926	Création de Manufacture de Porcelaine Industrielle de l'Indochine
07.1927	Arrêt de l'usine de soude caustique
1928	Création de la Société de Transports Maritimes et Fluviaux de l'Indochine ; Construction d'usine de la Société d'Oxygène et d'Acétylène d'Extrême-Orient
07.1929	Fondation de la branche de Section Française Internationale Ouvrière à Haiphong
09.1929	Grève à la Compagnie Franco - Asiatique des Pétroles à Haiphong
10.1929	Grève à la cimenterie de Haiphong

Sources et Bibliographie

1. Sources

* Archives nationales d'Outre-Mer, sises à Aix-en-Provence (ANOM)

Fonds GGI.AF : 6403, 6404, 6405, 6406, 6407, 6408, 6409, 6410, 6411, 6412, 6413, 6414, 6415, 6416, 6417, 6418, 6419, 6427, 20211.

Fonds GGI : 6370, 6371, 6372, 6375, 6376, 6378, 6380, 6381, 6384, 6385, 6386, 9563, 9564, 9565, 9566, 9567, 9568, 9905, 9912, 9913, 9914, 9915. 66790.

Fonds RST.NF : 004436, 004713, 00497, 00498, 00499, 00500, 00517, 00518, 00520, 00524, 00569, 00778, 00782, 00784, 00786, 01372, 01373, 01387, 02539, 02546, 02586, 02617, 02661, 02815, 02817, 02825, 02826, 02827, 02830, 02847, 02849, 02852, 02889, 06321, 06561.

Fonds FM : 108, 200, 209, 783

* Archives nationales du Monde du Travail, sises à Roubaix (ANMT)

Fonds 65AQ : A622, A628.1, A628.2, A628.3, A628.4, A628.5, A628.6, A628.7, A628.8, G261, G558, H299, K111, J666, L481, P810, P943, R1009, S184, U290.

* Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, sises à Marseille (ACCIM)

Dossiers MQ 54/39, MQ 428/01-03, MP 30112/01-04

* Archives nationales numéro 1 du Vietnam, sises à Hanoi (ANV1)

Fonds RST : 55, 140, 994, 1011, 1034, 1043, 5755, 20079, 20080, 20086, 20087, 20088, 20089, 22627, 29476, 29479, 29538, 29542, 30315, 30959, 35527, 36533-10, 36542-09, 36544-10, 36554-02, 36558-11, 36562-08, 36570-02, 38441, 38847, 40324, 45832, 46202, 48907, 53722, 53730, 55070, 59033, 59043, 59061, 59131, 59152, 59154, 59165, 59190, 59275, 59312, 59331, 59332, 59347, 59357, 59358, 59360, 59361, 59398, 59417, 59423, 59449, 59473, 59515, 59516, 59518, 59519, 59520, 59525, 59532, 59548, 59550, 59554, 62071, 63142, 65754, 65755, 65911, 65936, 65937, 70771, 70774, 70791-01, 70798, 70799, 70821, 70830-03, 70955, 70955-03, 70983, 71505-14, 71505-15, 72584-03, 72586-1, 72586-4, 72588-10, 72692, 72697-1, 74150, 74952-04, 75424, 78647, 78704, 78713, 78720, 78756, 78764, 79957, 79967, 80048, 81526.

Fonds MHN : 03, 16

2. Bibliographie

* Annuaires, revues, journaux, bulletins, rapports

Actualité Financière (14, rue de Provence)

Annuaire administratif de l'Indochine

Annuaire des entreprises coloniales (commerce-industrie-agriculture)

Annuaire économique de l'Indochine

Annuaire générale de l'Indochine française, IIe partie : Annam-Tonkin

Bon sens financier (hebd., tous les lundis, 24 rue Feydeau, IIe, Paris)

Bulletin administratif du Tonkin (1902-1915)

Bulletin de l'A.N.A.I. (Association nationale des anciens d'Indochine – Anciens combatants & victimes de guerre) (1977-2012)

Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient (BEFEO)

Bulletin économique de l'Indochine

Bulletin financier et économique de l'Indochine

Bulletin officiel de l'Indochine française

Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbaux* (de 1893 à 1923)

Compte administratif du budget local du Tonkin (exercice 1900 - 1937)

Conseil d'Administration du port autonome de Haiphong : *Procès-verbaux* (1927-1937)

Cote de la banque et de la bourse (Journal quotidien de la bourse)

Études Financières (sis à 13, rue Monsigny, Directeur Charles de Véro)

Gil Blas

Gouvernement Général de l'Indochine. *Chemin de fer : Statistiques des années 1926-1934*.

Journal officiel de l'Indochine française

Journal officiel de la République française

L'Agence économique et financière

L'Avenir du Tonkin (1884-1941)

L'Écho annamite

L'Écho des mines et de la métallurgie

L'Éveil économique de l'Indochine (1918-1935)

La Dépêche Coloniale illustrée

La Petite Cote de la Bourse (4 rue de la Bourse, Paris)

La Quinzaine coloniale (1901-1913)

La Revue coloniale (organe d'informations Coloniales, techniques et Financières, mensuelle, 100 rue St-Lazare, Paris, IXe)

La vie financière (56, rue du Faubourg Montmartre)

Le Capitaliste (hebd, 6, square de l'Opéra)

Le Comptant (hebd, journal d'informations financières et économiques, 31 rue Vivienne)

Le Courrier d'Haiphong (1886-1945)

Le Génie civil (Revue générale des industries françaises et étrangères)

Le Journal des chemins de fer

Le Journal des débats

Le Journal des finances

Le Pour et le Contre (hebd., 178, rue Montmartre)

Les Annales coloniales

Moniteur du protectorat de l'Annam et du Tonkin (1886-1888)

Nam Phong tạp chí (1917-1934)

Port autonome de Haiphong : *Budget de l'exercice* (1928-1939)

Rapport sur la situation administrative, économique et financière du Tonkin (1929-1937)

Rapports au Conseil de supérieur (1910-1939)

Revue de l'histoire des colonies françaises (1913-1931)

Revue financière ; Revue financière, commerciale, industrielle et agricole de la semaine

Revue Indochinoise

Ville de Haiphong. *Budget pour l'exercice* (1922-1942)

* Documentation en langues occidentales, travaux anciens (avant 1945)

A.-M. G. (1886). *La France coloniale*. Tours, Alfred Mame et fils, 376p.

Académie de droit international de La Haye (1933). *Recueil des cours*. Tables quinquennales (1928-1932). Paris, le Recueil Sirey, 1030p.

ANTONINI Paul (1889). *L'Annam, le Tonkin et l'intervention de la France en Extrême-Orient*. Paris, Bloud et Barral, 316p.

ARTHUR Girault (1904). *Principes de colonisation et de législation coloniale*, tome 2. Paris, Librairie de la Société du Receuil Gal des lois & des Arrêts, 2e édition, 775p.

BARTHÉLEMY Pierre Sauvaire Marquis de (1899). *En Indo-Chine 1894-1895 : Cambodge, Cochinchine, Laos, Siam méridional*. Paris, Plon-Nourrit et Cie, 250p.

BARTHÉLEMY Pierre Sauvaire Marquis de (1901). *En Indochine 1896-1897 : Tonkin, Haut Laos, Annam septentrional*. Paris, Plon-Nourrit et Cie, 375p.

BAUDOIN Henri (1903). *La Banque de l'Indochine*. Paris, A. Pedone, 238p.

BEAU Paul (1908a). *Situation de l'Indochine française de 1902 à 1907*, tome 1. Saigon, Marcellin Rey, 484p.

BEAU Paul (1908b). *Situation de l'Indochine française de 1902 à 1907*, tome 2. Saigon, Marcellin Rey, 483p.

BELVAL Challan de (1904). *Au Tonkin (1884-1885)*. Paris, Plon-Nourrit et Cie, 415p

BENARD Ch. (1931). *Au service de l'Indochine : l'Oeuvre de Maurice Long (1919-1923)*. Paris, Larose., 253p

BILLOT Albert (1888). *L'affaire du Tonkin : histoire diplomatique de l'établissement de notre protectorat sur l'Annam et de notre conflit avec la Chine (1882-1885)*. Paris, J. Hetzel et Cie, 430p.

BLANCHET Edmond (1902). *Les chemins de fer de l'Indochine*. Paris, A. Pedone, thèse pour le doctorat à la faculté de droit de Paris, 152p.

BLANCSUBE Jules (1886). *À propos du Tonkin et de l'Indochine: octobre 1886*. Paris, Mayer et Cie, 68p.

BONHOURE Eugène (1900). *Indo-Chine*. Paris, Augustin Challamel, 359p.

BONNAFONT Louis (1910). *Les Ressources du Tonkin*. Hanoi, Imprimerie de l'Avenir du Tonkin, 33p.

BONNAFONT Louis (1919). *Guide du Tonkin*. Hanoi-Haiphong, IDEO, V-119p.

BONNAL Raoul (1923-1925). *Au Tonkin 1873 - 1881 - 1886*. Hanoi-Haiphong, la Revue indochinoise publié, 1 vol. (pag. diff.)

BONNETAIN Paul (1885). *Au Tonkin*. Paris, Victor Havard, 2e édition, 336p.

BOUDOIN M. (1922). *Discours à l'ouverture de la session ordinaire du Conseil de Gouvernement de l'Indochine tenue à Hanoi le 18 décembre 1922*. Hanoi, IDEO, 31p.

BOUINAIS A., PAULUS A. (1886). *La France en Indochine*. Paris, Challamel Ainé, 466p.

BOURDE Paul (1885). *De Paris au Tonkin*. Paris, Calmann Lévy, 383p.

BRENIER Henri (1902). *Note sur le développement commercial de l'Indochine de 1897 à 1901 : comparé avec la période quinquennale 1892-1896*. Hanoi, F. H. Schneider, 62p.

BRENIER Henri (1914). *Essai d'Atlas statistiques de l'Indochine française*. Hanoi-Haiphong, IDEO, 256p.

BRUNAT Paul (1885). *Exploitation commerciale du Tonkin* (Rapport à la Chambre de commerce de Lyon, séance du 18 janvier 1885). Lyon, Pitrat Ainé, 62p.

CACHIN M. (1925). *Le problème de la paix et les dettes extérieures*. Paris, 44p.

CAILLAUD F. Romanet du (1880). *Histoire de l'intervention française au Tonkin de 1872 à 1874*. Paris, Challamel Ainé, 470p.

CALLAUD F. Romanet du (1882). *Les produits de Tonkin et des pays limitropes* (Extrait du Bulletin de la Société de Géographie Commerciale de Paris). Paris, Challamel Ainé, 23p.

CHAILLEY-BERT Joseph (1896). *Où en est la politique coloniale de la France : l'âge de l'agriculture*. Paris, Armend Colin et Cie, 68p.

Chambre de commerce de Haiphong (1903). *L'exposition de Hanoi 1902, le port de Haiphong*. Haiphong, F.-H. Schneider.

Chambre de commerce de Lyon (1891). *Rapport de M. Ulysse Pila sur son second voyage d'études commerciales au Tonkin*. Lyon, Pitrat Ainé, 44p.

Chambre de commerce de Lyon (1905). *La colonisation en Indochine (Rapport de M. Ulysse Pila)*. Lyon, A. Rey & Cie, 55p.

Chambre des représentants du peuple du Tonkin (1926). *Discours prononcé par M. René Robin, Résident Supérieur au Tonkin* (session de septembre 1926). Hanoi, 42p.

CHAPOULART Camille (1933). *La province et la ville de Nam Định*. Nam Định, Trường Phát, 66p.

CHASSIGNEUX E. (1912). *L'irrigation dans le delta du Tonkin*. Paris, Ch. Delagrave, 121p.

CHENET Ch. (1920). *Un programme d'action économique pour l'Indochine*. Hanoi, IDEO, 47p.

CIRCAUD Edgar (1891). *Le Tonkin financier*. Paris, Boullay, 53p.

CONSTANTIN L. (1918). *L'hydraulique agricole en Indochine*. Hanoi-Haiphong, IDEO, 84p.

CORDIER Henri (1911). *La politique coloniale de la France au début du second empire (Indochine, 1852-1858)*. Leide, Extrait du « Toung-pao » Vol. X-XII, E. J. Brill, 264p.

COTHONAY Bertrand (1903). *Souvenir de Đồ Sơn*. Lyon, X. Jevain, 64p.

COURTOIS Edmond (1891). *Le Tonkin français contemporain*. Paris-Limoges, Henri Charles-Lavauzelle, 400p.

CROIZIER le M. de (1879). *L'ouverture du fleuve Rouge au commerce et les événements du Tonkin (1872-1873)*. Paris, Challamel Ainé, 324p.

CROS Louis (1931). *Indochine française pour tous*. Paris, Albin Michel, 518p.

CUCHEROUSSET Henri (1926). *L'Indochine d'hier et d'aujourd'hui* (traduit par Vũ Công Nghị). Hanoi, Édition de l'EEIC, 104p.

CUNNINGHAM Alfred (1903). *Les Français au Tonkin et dans la Chine Méridionale.* Hanoi, Crébessac, 230p, (traduit par Armand Le Maire).

D'ORLEANS Henri-Ph. (1894). *Autour du Tonkin*. Paris, Calmann Lévy, 654p.

DAUPHINOT Georges (1909). *Le Tonkin en 1909*. Extrait du Bulletin économique de l'Indochine N^0 79, 80 et 81 (juillet - décembre 1909) avec la carte économique par H. Brenier. Hanoi-Haiphong, IDEO, 101p.

DEJOUX Paul (1896). *Le Tonkin et l'Inde anglaise*. Paris, Augustin Challamel, 31p.

DELAMARRE E. (1931). *L'émigration et l'immigration ouvrière en Indochine.* Hanoi, IDEO, 52p.

DESCHANEL Paul (1883). *La question du Tonkin*. Paris, Berger-Levrault et Cie, 505p.

DETIEUX Marcel (1915). *Mémoire relative au régime monétaire de l'Indochine*. Hanoi, IDEO, Extrait du BEIC, nouvelle série, N^0 111, janvier-février, 43p.

DEVERIA Gabriel (1880). *Histoire des relations de la Chine avec l'Annam-Viêtnam du XVIe au XIXe siècle : d'après des documents chinois traduits pour la première fois et annotés*. Paris, Ernest Leroux, 103p.

DIGUET E. (1906). *Les Annamites : société, coutumes, religions*. Paris, Augustin Challamel, 367p.

DIGUET E. (1908). *Annam et Indochine française.* Paris, Augustin Challamel, 184p.

ĐOÀN Vĩnh Thuận (1909). *La France d'Asie et son avenir*. Paris, Augustin Challamel, 78p.

DOUMER Paul (1902). *Situation de l'Indochine (1897-1901)*. Hanoi, F.-H. Schneider, 556p.

DOUMER Paul (1905). *L'Indochine française*. Paris, Vuibert et Nony, 424p.

DUBOIS Marcel, TERRIER Auguste (1901). *Les Colonies françaises : un siècle d'expansion colonial.* Exposition universelle de 1900. Paris, Augustin Challamel, 1072p.

DUBOIS Robert (1900). *Le Tonkin en 1900.* Exposition universelle de Paris. Paris, Société française d'Editions d'Art, 328p.

DUCHENE Albert (1928). *La politique coloniale de la France*. Paris, Payot, 349p.

DUPUIS Jean (1880). *La conquête du Tokin par vingt-sept français commandés par Jean Dupuis*. Extrait du journal de Jean Dupuis par Jules Gros, Secrétaire de la Société de Géographie commercial de Paris. Paris, Maurice Dreyfous, 318p.

DUPUIS Jean (1896). *Les origines de la question du Tonkin*. Paris, Augustin Challamel, 240p.

DUPUIS Jean (1898). *Le Tong-Kin et l'intervention française : Francis Garnier et Philastre*. Paris, Augustin Challamel, 350p.

DURAND M. Louis (1905). *L'Œuvre coloniale de M. Paul Doumer en Indochine*. Tarbes, Croharé, 50p.

DUTREB M. (1924). *L'Amiral Dupré et la conquête du Tonkin*. Paris, 139p.

F. J. (1887). *Géographie des Colonies françaises*. Cours spécial pour l'enseignement primaire supérieur. Tours, Alfred Mame & Fils ; Paris, Poussielgue Frères, 198p.

F. J. (1887). *Les colonies françaises illustrées*. Tours, Alfred Mame et fils ; Paris, Poussielgue Frères, 324p.

FAFART Alph. (1928). *L'oeuvre coloniale française au Tonkin*. Hanoi, IDEO, 54p.

FAQUE L. (1910). *L'Indo-Chine française*. Paris, Félix Alcan, 2e édition, 186p.

FERRY Jules (1890). *Le Tonkin et la Mère-Patrie : témoignages et documents*. Paris, Challamel Ainé, 406p.

FOLLIOT A. (1905). *Notions sur l'histoire de l'Annam : et sur les résultats de l'occupation française*. Saigon, Claude & Cie, 52p.

FREPPEL Mcr. (1886). *Le Tonkin et Madagascar* (dicours prononcé à la Chambre des députés le 21 décembre 1895). Paris, Société général de librairie catholique, 38p.

GAISMAN Albert (1906). *L'Oeuvre de la France au Tonkin : la conquête, la mise en valeur*. Paris, Félix Alcan, 240p.

GANTER D. (1891). *Recueil des lois, décrets, arrêtés, décisions et circulaires en vigueur en Annam et au Tonkin, depuis le 7 juin 1883, jusqu'au 1er juillet 1890* (collationnés sur les documents officiels et classés dans l'ordre alphabétique). Hanoi, F.-H. Schneider, 375p.

GANTER D. (1895). *Recueil de la législation en vigueur en Annam et au Tonkin* (depuis l'origine du Protectorat jusqu'au 1er mai 1895). Hanoi, F.-H. Schneider, 2e édition, 695p.

GANTER D. (1899). *Recueil de la législation en vigueur en Annam et au Tonkin* (depuis l'origine du Protectorat jusqu'au 1er mai 1895), supplément. Paris, Ernest Leroux ; Nancy, A, Crépin-Leblond, 401p.

GAUTHIER J. (1930). *Digues du Tonkin*. Hanoi, IDEO, 123p.

GAUTIER Hippolyte (1884). *Français au Tonkin, 1787-1883*. Paris, Challamel Ainé, 450p.

GAUTIER Hippolyte (1887). *Français au Tonkin, 1787-1883*. Paris, Challamel Ainé, 464p.

GIROD Léon Xavier (1903). *Souvenirs franco-tonkinois (1879-1886) : par un missionnaire, ancien aumônier des hôpitaux de Nam Định et de Hanoi pendant la guerre du Tonkin*. Paris, Imprimerie des facultés catholiques de Lille, 278p.

GOSSELIN Charles (1904). *L'Empire d'Annam*. Paris, librairie académique Didier, Perrin et Cie, 560p.

GOURDON Henri (1931). *L'indochine*. Paris, Larousse, 156p.

GOUROU Pierre (1929). *Indochine française*. Hanoi, Lê Văn Tân, 60p.

GOUROU Pierre (1931). *Le Tonkin*. Hanoi, IDEO, 360p.

Gouvernement Général de l'Indochine, Direction de l'agriculture, des forêts et du commerce (1908). *Note sur l'amélioration de la filature de la soie par les indigènes*. Hanoi, G. Taupin et Cie, 12p.

Gouvernement Général de l'Indochine. *Réglementation du travail en Indochine* (31.07.1929 - 31.10.1930). Publié par l'Inspection Générale du travail en Indochine, 35p.

GRALL Charles (1908). *Hygiène coloniale appliquée : hygiène de l'Indochine*. Paris, J. – B. Baillière et fils, 483p.

GROS Jules (1887). *Origines de la conquête du Tonkin* (depuis l'expédition de Jean Dupuis jusqu'à la mort d'Henri Rivière). Paris, Picard et Kaa. ; Maurice Dreyfous, 252p.

GUERMEUR Henri (1909). *Le régime fiscal de l'Indochine*. Hanoi-Haiphong, Imprimerie d'Extrême-Orient, III-404p.

GUERRIER G. (1915). *Notes sur la situation économique de l'Indochine depuis le début de la guerre*. Hanoi-Haiphong, IDEO, 23p.

HARMAND Jules (1910). *Domination et colonisation*. Paris, Ernest Flammarion, 370p.

HENRIQUE Louis (1889). *Les colonies françaises* (notices illustrées), tome III : Colonies et Protectorats d'Indochine. Paris, Maison Quantin, 464p.

HENRY Yves (1932). *Économie Agricole de l'Indochine*. Hanoi, IDEO, 969p.

HIBON André (1934). *La Crise économique en Indochine*. Paris, Société Générale d'imprimerie et d'édition, 120p.

HOCQUARD Édouard (1892). *Une Campagne au Tonkin*. Paris, Hachette et Cie, 539p.

IMBERT Calixte (1885). *Le Tonkin industriel et commercial*. Paris, Challamel Ainé, 173p.

I.M.G.I. [Inspection générale des Mines et de l'Industrie] (1943). « L'effort d'industrialisation de l'Indochine ». *BEIC*, fascicule II, pp. 161-193.

Inspection générale du travail (1931). *Réglementation du travail en Indochine : textes en vigueur au 31 octobre 1930*. Hanoi, IDEO, 182p.

JOLEAUD-BARRAL (1931). *La colonosation française en Annam et au Tonkin*. Paris, Plon-Nourrit et Cie, 248p.

L'ISLE Rollet de (1886). *Au Tonkin et dans les mers de Chine : souvenirs et croquis (1883-1885)*. Paris, Plon-Nourrit et Cie, 339p.

LAGRILLIERE-BEUCLERC Eug. (1900). *À travers l'Indochine* (Cochinchine, Cambodge, Annam, Tonkin, Laos). Paris, Ch. Tallandier, 252p.

LAGUÉRIE Villetard de, Raoul-Charles (1894). *Le Régime commercial de l'Indo-Chine française (Annam et Tonkin), évolution du régime douanier*. Paris, Augustin Challamel.

LANESSAN Jean-Louis de (1886). *L'expansion coloniale de la France : étude économique, politique et géographique sur les établissements français d'outre-mer*. Paris, Félix Alcan, 1016p.

LANESSAN Jean-Louis de (1889). *L'Indochine française : étude politique, économique et administrative sur la Cochinchine, le Cambodge, l'Annam et le Tonkin*. Paris, Félix Alcan, 760p.

LANESSAN Jean-Louis de (1895). *La colonisation française en Indochine*. Paris, Félix Alcan, 360p.

LANESSAN Jean-Louis de (1897). *Principes de colonisation*. Paris, Félix Alcan, 283p.

LANZY G. (1901). *Au pays jaunes*. Paris, Société d'éditions littéraires et artistiques, 332p.

LAPICQUE P. –A. (1920). *À propos du Golfe du Tonkin*. Hanoi, IDEO, 20p.

LAPICQUE P. –A. (1922). *Àpropos de l'Indochine* (le port du golfe du Tonkin, le débloquement du Laos, la flotte indochinoise). Paris, édition de Colonie et Marine, 32p.

LAPICQUE P. –A. (1932). *Le port du Tonkin* (conférence faite à la Société de Géographie de Hanoi, le 22 février 1932). Cahiers de la Société de Géographie de Hanoi, 41p.

LAUNAY Andrien (1884). *Histoire ancienne et moderne de l'Annam, Tonkin et Cochinchine*. Paris, Challamel Ainé, 252p.

LEBEL Guy (1932). *Deux aspects de l'évolution du protectorat français en Annam-Tonkin. La représentation et l'administration indigène*. Thèse pour le doctorat en droit (Université de Paris, Faculté de droit ; Éditions Albert Mechelinck), 200p.

LEMIRE Ch. (1900). *Les cinq pays de l'Indochine*. Angers, Germain & G. Grassin ; Paris, Augustin Challamel, 189p.

LERA Jean (1896). *Tonkinoiseries : Souvenirs d'un officier*. Paris, H. Simonis Empis, 159p.

LEROY-BEAULIEU Paul (1882). *De la colonisation chez les peuples modernes* (2e édition). Paris, Guillaumin et Cie, 639p.

LEURENCE F. (1925). *Études statistique sur le développement économique de l'Indochine*. Hanoi, Extrait du BEIC, N^0 171, nouvelle série, 35p.

LIEUSSOU G. (1886). *Tonkin – Notes de voyage mars 1885 de Haiphong à Hanoi*. Paris, Chaix, 34p.

LITRE E. « Haiphong en Décembre 1888 ». Toulouse, Société de Géographie édition, pp. 107-113.

MADROLLE Guides (1913). *Ligne du Yunnan.* Paris, Hachette & Cie, 152 + 7p.

MADROLLE Guides (1925). *Indochine du Nord.* Paris, Hachette, 2e édition, 369p.

MADROLLE Guides (1932). *Indochine du Nord.* Paris, Hachette, 3e édition, 384p.

MAYBON Albert (1931). *L'Indochine*. Paris, Larose, VIII-197p.

MAYBON Charles B. (1919). *Histoire moderne du pays d'Annam (1592-1820)*. Paris, Plon-Nourrit et Cie, 424p.

Ministère des Affaires étrangères (1883). *Affaires du Tonkin*, première partie (1872 – décembre 1882) (document diplomatiques). Paris, Imprimerie Nationale, 327p.

Ministère des Affaires étrangères (1885). *Affaires de Chine et du Tonkin (1884-1885)*. Paris, Imprimerie Nationale, 330p.

Ministère des Colonies (1913). *Situation générale des travaux publics*. Hanoi-Haiphong, IDEO, 318p.

MONIER Marcel (1903). *Tour d'Asie (Cochinchine, Annam, Tonkin)*. Paris, Plon-Nourrit et Cie, 335p.

MORICE C. (1918). *Le régime des eaux du Tonkin*. Extrait de la Révue inodochinoise. Hanoi-Haiphong, IDEO, 7p.

MOSSY Léon (1924). *Principes d'administration générale de l'Indochine*. Saigon, Imprimerie de l'Union, 869p.

MY Michel (1925). *Tonkin pittoresque. Souvenirs et impressions de voyage. 1921-19*22. Tome 1: Hanoi-Haiphong. La vie indigène. Saigon, J. Viet, 236p.

NETON Albéric (1904). *Indochine et son avenir économique*. Paris, librairie académique Didier, Parrin et Cie, 289p.

NICOLAS Pierre (1900). *Notices sur l'Indochine*. Indochine, publiées à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1900, 320p.

ORY Paul (1894). *La commune annamite au Tonkin*. Paris, Augustin Challamel, 147p.

PADARAN Pierre (1902). *Les possibilities économiques de l'Indochine*. Extrait du Bulletin du Comité de l'Asie Française. Paris, Au siège du Comité de l'Asie Française, 124p.

PAULUS A., BOUNAIS Albert (1886). *La France en Indochine*. Paris, Challamel Ainé, 466p.

PAVIE Auguste (1906). *Mission Pavie, Indochine, 1879-1895*. Paris, Ernest Leroux, 404p.

PENE-SIEFERT Joceleyn (1885). *La question tonkinoise : avant et après le traité avec la Chine*. Paris, Alphonse Lemerre, 54p.

PETIT Édouard (1887). *Le Tonkin*. Paris, H. Lecène et H. Oudin, 239p.

PIERROT André (1933). *Les premiers rapports financiers entre les gouvernements français et annamites*. Paris, thèse pour le doctorat en droit d'Université de Paris, Les presses modernes-imprimerie, 175p.

PILA Ulysse (1884). *Le Tonkin et la colonisation française*. Lyon, A. Bonnaviat, 45p.

PILA Ulysse (1897). *Ce que l'on peut faire au Tonkin*. Paris, Union colonial française, 45p.

PILA Ulysse (1900). *Vingt ans de progrès colonial, nécessité d'un enseignement colonial*. Lyon, A. Rey et Cie, 33p.

POUVOURVILLE Albert Puyon de (1891). *Le Tonkin actuel (1887-1890)*. Paris, Albert Savine, 324p.

POUYANNE Albert-Armand (1926). *Les travaux publics de l'Indochine*. Hanoi, IDEO, 338p.

POUYANNE Albert-Armand (1931). *L'hydraulique agricole au Tonkin*. Hanoi, IDEO, 124p.

Protectorat de l'Annam et du Tonkin (1886). *Bulletin du Comité d'études agricoles, industrielles et commerciales de l'Annam et du Tonkin*, première année, première partie. Comptes rendus des séances. Hanoi, F.-H Schneider, 49p.

RABY M. (1925). *La métallurgie du zinc au Tonkin* (usine à zinc de Quảng Yên). Hanoi, Extrait du BEIC, N^0 170, nouvelle série, 16p.

REINACH Lucien de (?). *Lettres d'Indochine*. Paris, Imprimerie L. Walter, 177p.

RENAUD Jean. (1887). *Les questions des ports du Tonkin (Haiphong, Quảng Yên, Hòn Gai)*. Extrait du Bulletin de la Société de Géographie. Paris, Société de Géographie, 31p.

ROBEQUAIN Charles (1939). *L'évolution économique de l'Indochine française*. Paris, Paul Hartmann, 398p.

RONDET-SAINT Maurice (1916). *Choses de l'Indochine contemporaine*. Paris, Plon-Nourrit et Cie, 300p.

RUSSIER Henri, BRENIER Henri (1911). *L'Indochine française*. Paris, Armand Colin, 356p.

RUSSIER Henri, GOURDON Henri et RUSSIER Édouard (1931). *L'Indochine française*. Hanoi-Haiphong, IDEO, 127p.

SALAUN Louis (1903). *L'Indochine*. Paris, Imprimerie Nationale, XXXV-436p.

SARRAUT Albert (1923). *La mise en valeur des colonies françaises*. Paris, Payot & Cie, 656p.

SAVIGNY et BISCHOFF (1885). *Les Richesses du Tonkin, les produits à y importer et l'exploitation française*. Paris, H. Oudin, 205p.

SCHREINER Alfred (1906). *Abrégé de l'histoire d'Annam*. Saigon, Coudurier & Montégout, 2e édition, 587p.

SEPTANS Albert (1887). *Les commencements de l'Indochine française*. Paris, Challamel Ainé, 213p.

SIEFRT F. Pène (1885). *La question tonkinoise avant et après le traité avec la Chine*. Paris, Alphonse Lemerre, 54p.

SIMONI Henri. (1929). *Le rôle du capital dans la mise en valeur de l'Indochine*. Paris, Helms, 190p.

Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient (1922). *L'usine à soude de Haiphong*. Hanoi, Imprimerie Tonkinoise, 23p.

THERY René (1931). *L'Indochine française*. Paris, les Pittoresques, 220p.

THUREAU Henry (1883a). *Notre colonie, le Tonkin*. Paris, Mdreyfous, 272p.

THUREAU Henry (1883b). *Le Tonkin colonie française*. Paris, Patriotique, 112p.

TOUZET André (1918). *Emprunt national de 1917 en Indochine*. Hanoi, Revue indochinoise, 42p.

TOUZET André (1919). *L'emprunt national de 1918 en Indochine*. Hanoi-Haiphong, IDEO, 62p.

TOUZET André (1939). *Le régime monétaire indochinois*. Paris, le Recueil Sirey, XXV-398p.

Union des villes de France (1932). *Urbanisme* (mars 1932). Revue mensuelle de l'urbanisme français, première année, numéro hors-série.

VASSAL Gabrielle (1928). *Mon séjour au Tonkin et au Yunnan*. Paris, Pierre Roge, 248p.

VIAL Paul (1887). *Un voyage au Tonkin*. Voiron, Baratier et Mollaret, 56p.

VIAL Paul (1889). *Nos premières années au Tonkin*. Voiron, Baratier & Mollaret ; Paris, Challamet et Cie, 497p.

VIGNON Louis (1892). *L'Expansion de la France*. Paris, Hachette et Cie, 520p.

VIGNON Louis (1919). *Un programme de politique coloniale : les questions indigènes*. Paris, Plon-Nourrit et Cie, 569p.

VILERS Le Myre de (1913). *La politique coloniale française depuis 1830*. Paris, publications de la Nouvelle Revue, 30p.

VILLEEUVE P. de (1874). *Les affaires du Tonkin et le traité français*. Paris, Challamel Ainé et E. Denti, 27p.

(1858). *Annales de la propagation de la foi*, tome 30. Lyon, Chez l'éditeur des Annales, pp. 224-225.

(1885). *Lettre du Tonkin* (Haiphong, octobre 1885). Paris, G. Balitout et Cie, 23p.

(1886). *Histoire illustrée de l'expédition du Tonkin* [Exploits et aventures des Français au Tonkin, en Chine, en Annam]. Fécamp, 376p.

(1889). *Annuaire de l'Indochine pour l'année 1889*, deuxième partie : Annam et Tonkin. Hà Nội, F. -H. Schneider, 500p.

(1889). *Les colonies françaises : notices illustrées* [Exposition Internationale 1889]. Paris, Maison Quantin, 428p.

(1891). *Notices sur les provinces du Tonkin et de l'Annam*. Extrait de l'Annuaire colonial de 1891. Paris, Comptoir des intérêts coloniaux, 176p.

(1893). *Annuaire de l'Indochine*, deuxième partie : Annam et Tonkin. Hanoi, F.-H. Schneider, 435p.

(1894). *Situation de l'Indochine française au commencement de 1894*. Hanoi, F. -H. Schneider, 300p.

(1897). *Annuaire Agricole, commercial et industriel des colonies de la République française*. Paris, Comptoir des intérêts coloniaux, 1008p.

(1903). *Compte rendu analytique des séances* [Congrès international des études d'Extrême-Orient 01/1902, Hanoi]. Hanoi, F.-H. Schneider, III-137p.

(1903). *Des études d'extrême-Orient* (Compte rendu analytique des séances). Hanoi, F.-H Schneider, 137p.

(1909). *Les Chinois en Indochine*. Hanoi-Haiphong, IDEO, publication du Courrier d'Haiphong, 55p.

(1928). *Le Tonkin à la première foire de Saigon 1927-1928*. Catalogue officiale, 22p.

(1931). *Histoire militaire de l'Indochine française des débuts à nos jours (juillet 1930)*. Deuxième revue et complete, 2 tomes. Hanoi-Haiphong, IDEO, 232 +307p.

(1931). *Indochine* (documents officiels, Exposition colonial international de Paris). Paris, Société d'éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 215p.

(1931). *L'accord commercial entre l'Indochine et le Japon*. Publications du Comité de l'Indochine, 55p.

(1931). *L'Indochine économique* (Exposition coloniale internationale Paris 1931). Hanoi, IDEO, 57p.

(1931). *L'Indochine française* (Exposition coloniale internationale Paris 1931). Gouvernement général de l'Indochine, 58p.

(1934). *La Faillite de l'Indochine : ses causes, ses remèdes*. Saigon, la Dépêche, 213p.

(1938). *L'Indochine française* (recueil de notices rédigées à l'occasion du Xe congrès de la Far eastern association of tropical médecine. Hanoi (Tonkin), 24-30 novembre 1938). Hà Nội, Imprimerie G. Taupin & Cie, 432p.

* Documentation en langues occidentales : travaux après 1945

ASSELAIN Jean-Charles (1984). *Histoire économique de la France du XVIIIe siècle à nos jours 2 : De 1919 à la fin des années 1970*. Paris, le Seuil, 288p.

AUMIPHIN Jean-Pierre (1996). *La présence financière et économique française en Indochine (1859-1939)*. Hà Nội, nxb. Thống kê (Maison d'éditions des Statistiques du Vietnam), 296p.

BARTHÉLEMY Pascale, KLEIN Jean-François, VERMEREN Pierre (2012). « Les sociétés coloniales : Asie, Afrique, Antilles (années 1850-années 1950) » (bibliographie officielle de l'Agrégation), *Historiens & Géographes*, N° 419, p. 133-175.

BERNARD Philippe (1975). *La fin d'un monde (1914-1929)*. Paris, le Sueil, 250p.

BONNEFOUS G. (1957). *Histoire de la Troisième République*, tome 2 : La Grande guerre, 1914-1918. Paris, Presses universitaires de France, 474p.

BOISSARIE Delphine (2015). *La maison Denis-Frères (1862-1954) : trajectoire d'un réseau commercial et social entre Bordeaux et l'Extrême-Orient*. Thèse pour l'obtention du doctorat en histoire, Université Bordeaux-Montaigne, 591p.

BOUILLON, SORLIN P., RUDEL J. (1968). *Le Monde contemporain – Histoires et civilisations*. Paris-Montréal, Bordas, 704p.

BROCHEUX Pierre (2009). *Une histoire économique du Viet Nam (1850-2007) : La palanche et le camion*. Paris, les Indes savantes, 257p.

BROCHEUX Pierre, HÉMERY Daniel (2001). *Indochine, la colonisation ambiguë : 1858-1954*. Paris, la Découverte, nouvelle édition augmentée et mise à jour, 449p.

CAM Anh Tuấn (2014). *Le chemin de fer Haïphong - Yunnan (1898-1945)*. Thèse pour l'obtention du doctorat en histoire, Université Aix-Marseille, 342p.

CAO Huy Thuần (1969). *Les missionnaires et la politique coloniale française au Vietnam (1857-1914)*. Paris, thèse de doctorat des Sciences Politiques, 575p.

CARTIER Aurore (2011). *Lafarge : De l'entreprise familiale à la multinationale (1880-1947)*. Le mémoire pour diplômée de master à l'École nationale des chartes, 2 vols, 682p.

DAUMALIN Xavier (2003). *Du sel au pétrole : l'industrie chimique de Marseille-Berre au XIXe siècle*. Marseille, Paul Tacussel Éditeur, 160p.

DAUMALIN Xavier (2011). *L'économie marseillaise aux XIXe et XXe siècles : produits, espaces de fonctionnement, entrepreneurs*. Mémoire inédit pour l'obtention de l'habilitation à diriger des recherches, Université de Provence : *Capitalisme familial et seconde industrialisation : l'exemple marseillais (1880-1930)*. Aix-en-Provence.

DAUMAS Jean-Claude (dir.) (2010). *Dictionnaire historique des patrons français*. Paris, Flammarion, 1614p.

DOUKI Caroline, MINARD Philippe. « Histoire globale, histoires connectées : un changement d'échelle historiographique ? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 5/2007 (n° 54-4bis), pp. 7-21.

DUBREIL Serge (1998). *Jules Silvestre, un soldat en Indochine, 1862-1913 ou la diffusion de l'idée coloniale*. Thèse pour l'obtention du doctorat en histoire, Université Toulouse 2, 925p.

FOURNIAU Charles (1983*). Les contacts franco-vietnamiens en Annam et au Tonkin de 1885 à 1896*. Thèse de Doctorat d'État, Université de Provence, Institut d'Histoire des Pays d'Outre-Mer, lettres et sciences humaines, 2651p.

FOURNIAU Charles, TRINH Van Thao, GANTES Gilles de, LE FAILLER Philippe, MANCINI Jean-Marie, RAFFI Jean (1999). *Le contact colonial franco-vietnamien. Le premier demi-siècle (1858-1911)*. Aix-en-Provence, publication de l'Université de Provence, 289p.

GANTES Gilles de (1994). *Coloniaux, Gouverneurs et Ministres. L'influence des Français du Vietnam sur l'évolution du pays à l'époque coloniale*. Thès de Doctorat, Académie de Paris, Université de Paris VII Denis Diderot, 546p.

GANTES Gilles, Nguyễn Phương Ngọc (2009). *Vietnam : le moment moderniste*. Publications de l'Université de Provence, 400p.

GONJO Yasuo (1993). *Banque colonial ou Banque d'affaires – La Banque de l'Indochine sous la IIIe République*. Paris, Comité pour l'histoire économique et financière, Ministère de l'Économie édition, 429p.

GRIMAL Henri (1965). *La décolonisation, 1919-1963*. Paris, A. Colin, 407p.

KLEIN Jean-François (1994). *Un Lyonnais en Extrême-Orient ; Ulysse Pila, vice-roi de l'Indochine, 1837-1909*. Lyon, éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 160p.

KLEIN Jean-François (2002). *Soyeux mer de Chine - Stratégies des réseaux lyonais en Extrême-Orient (1843-1906)*. Thèse pour l'obtention du doctorat en histoire, Université Lumière Lyon 2, 962p.

KLEIN Jean-François (2009). « Une histoire impériale connectée ? Hải Phòng : jalons d'une stratégie lyonnaise en Asie orientale (1881-1886) ». *Moussons* N° 13-14, pp. 55-93.

KLEIN Jean-François (2013). « Une stratégie impériale. La Banque Privée commerciale, industrielle, coloniale Lyon-Marseille et l'industrialisation de l'Annam et du Tonkin (1897-1902) » pp. 57-77, dans Ivan Kharaba et Philippe Mioche (dir.). *Banque et industries. Histoire d'une relation timorée du XIXe siècle à nos jours*. Dijon, Presses universitaires de Bourgogne, 180p.

LAMBERT-DANSETTE Jean (2009). *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France*, tome V : L'entreprise en deux siècles (1880-1914) – les rayons et les ombres. Paris, L'Harmattan, 632p.

LE FAILLER Philippe, MANCINI Jean Marie (1996). *Vietnam : Sources et Approches* (Testes réunis). Actes du colloque international EUROVIET, Aix-en-Provence 3-5 mai 1995. Publications de l'Université de Provence, 408p.

LIAUZU Claude (dir.) (2007). *Dictionnaire de la colonisation française*. Paris, Larousse, 646p.

MARSEILLE Jacques (1984). *Empire colonial et capitalisme français – Histoire d'un divorce*. Paris, Albin Michel, 461p.

MEULEAU Marc (1990). *Des pionniers en Extrême-Orient : Histoire de la Banque de l'Indochine (1875-1975)*. Paris, Arthèmme Fayard, 647p.

MORLAT Patrice (2001). *Indochine années vingts : Le Balcon de la France sur le Pacifique*. Paris, les Indes Savantes, 610p.

NGUYỄN Thế Anh (1970). *Việt Nam thời Pháp đô hộ* (Histoire du Viêt-Nam sous la domination française). Saigon, Lửa Thiêng, 391p.

OKADA Tomokazu (2013). *Hanoi et Haiphong au contact de la colonisation*. Aix-en-Provence, thèse de doctorat d'histoire, 318p.

PANIKKAR K.M (1956). *L'Asie et la domination occidentale du XVè siècle à nos jours*. Paris, le Seuil, 449p.

PHƯƠNG NAM (1953). *Haïphong : Commercial et Industriel*. Hanoi, Liên Thương, 35p.

RAFFI Gilles (1988). *Monographie de la cité portuaire de Haiphong des origines à 1940*. Aix-en-Provence, mémoire de DEA en Histoire d'Outre-Mer, Expansion Fraçaise et Contacts de civilisation, 216p.

RAFFI Gilles (1994). *Haiphong : origines, conditions et modalités du développement jusqu'en 1921*. Thèse de doctorat d'histoire, Université Aix-Marseille 1, 665p.

RIVES Maurice. (2008). « Le Génie Militaire en Indochine (1858-1945) » dans *Bulletin de L'A.N.A.I*, N^0 12/1er janvier 2008 (publié par L'Association Nationale des Anciens et Amis de l'Indochine et du Souvenir Indochinois), pp. 4-10.

TẠ Thị Thúy (2009). *Les concessions agricoles françaises au Tonkin de 1884 à 1918*. Paris, les Indes savantes. Thèse pour l'obtention du doctorat en histoire, EHESS, Paris, 1993, 359p.

TRỊNH Văn Thảo (1995). *L'école française en Indochine*. Paris, Karthala, 321p.

VERLEY Patrick (2003). *Nouvelle histoire économique de la France contemporaine. Tome 2 : L'industrialisation 1830-1914*, Paris, la Découverte, nouvelle édition, 121p.

VILLEMAGNE Claire (2003). « Commerçants et colons français au Tonkin, les pionniers oubliés de la colonisation ». In: *Outre-Mers*, tome 90, n°340-341, 2e semestre 2003. Haïti Première République Noire. pp. 297-317.

VILLEMAGNE Claire (2006). « Les chambres de commerce du Tonkin, 1884-1894 : Sociabilité culturelle ou mission économique ? » au colloque « L'esprit économique impérial », mars 2006 à Paris.

VIOLLIS André (1949). *Indochine S.O.S*. Paris, Les Éditeurs Français réunis (2e édition), 229p.

* Travaux en vietnamien ou traduits

Ban chấp hành Đảng bộ - Hội đồng nhân dân - Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng (2005). *Hải Phòng 50 năm chiến đấu, xây dựng và trưởng thành (1955-2005)* (L'histoire de la ville de Haiphong pendant 50 ans de développement, 1955-2005). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng (Maison d'édition de la ville de Haiphong), 295p.

Ban chấp hành Đảng bộ cảng Hải Phòng (1979). *Lịch sử Đảng bộ cảng Hải Phòng* (L'histoire du Comité du Parti communiste du Port de Haiphong). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng (Maison d'édition de la ville de Haiphong), 111p.

Ban chấp hành Đảng bộ nhà máy xi măng Hải Phòng (1991). *Lịch sử phong trào công nhân xi măng Hải Phòng*, tập 1 (1899-1955) (L'histoire du mouvement des cimentiers à la ville de Haiphong, tome 1 (1899-1955)). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng (Maison d'édition de la ville de Haiphong), 174p.

Ban chấp hành Đảng bộ nhà máy xi măng Hải Phòng. *Xi măng Hải Phòng* (Les cimenteries à Haiphong). Hải Phòng, 100p.

Ban chấp hành Đảng bộ thành phố Hải Phòng (1991). *Lịch sử Đảng bộ Hải Phòng*, tập 1 (1925 - 1955) (L'histoire du Comité du Parti communiste de la ville de Haiphong, tome 1 (1925-1955)). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng (Maison d'édition de la ville de Haiphong), 425p.

Ban chấp hành Đảng bộ xã Dư Hàng Kênh (1998). *Lịch sử Đảng bộ và Nhân dân xã Dư Hàng Kênh (1927-1987), sơ thảo* (L'histoire du Comité du Parti et du Peuple de la commune de Dư Hàng Kênh (1927-1987), l'esquisse). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng (Maison d'édition de la ville de Haiphong), 138p.

BÙI Thị Hân (1987). « Sự ra đời và hoạt động của các tổ chức công nhân đầu tiên ở Hải Phòng » (La création des premières associations ouvrières et ses mouvements à Haiphong). *NCLSHP*, N^0 2, pp. 21-24, 47.

BÙI Xuân Đính (2008). « Vài ý kiến xác định thời điểm thành lập thành phố Hải Phòng » (L'opinion sur la date de la création de la ville de Haiphong). In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn* (Le port Haiphong 120 ans de la création et du développement, monographie). Hải Phòng, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản (Bibliothèque Haiphong édition).

ĐOÀN Trường Sơn, NGÔ Đăng Lợi, NGUYỄN Khắc Phòng (2003). *Lịch sử phong trào công nhân và công đoàn Hải Phòng, 1874-2000* (L'histoire de mouvement populaire et corporatif à Haiphong, 1874-2000). Hà Nội, nxb. Lao động (Maison d'édition du Travail), 411p.

CHU Viết Luân, ĐÀO Duy Quát, TRẦN Duy Năng, TRỊNH Thúc Huỳnh (2003). « Thành phố Hải Phòng qua các giai đoạn hình thành và phát triển » (La ville de Haiphong traverse les époques historiques de la création et du développement). In *Hải Phòng thế và lực mới trong thế kỷ XXI*. Hà Nội, nxb. Chính trị Quốc gia (Maison d'édition de Politique nationale), pp. 29-30.

CUCHEROUSSET Henri (1924). *Xứ Bắc Kỳ ngày nay* (Le Tonkin d'aujourd'hui). Hanoi, Édition de l'Éveil économique de l'Indochine, [Trần Văn Quang traduit en vietnamien], 90p.

DAMPIER William (1688). *The Voyage to Tonquin* (*Một chuyến du hành đến Đàng Ngoài*). Hà Nội, nxb. Thế giới, 2006 (traduction par Hoàng Anh Tuấn, rectification par Nguyễn Văn Kim), 123p.

ĐẶNG Phong (1998). *Kinh tế Việt Nam trước Cách mạng Tháng Tám 1945* (L'économie du Vietnam avant 1945). Viện Kinh tế học (Institut de l'Économie, non publié), 80p.

ĐẶNG Phong (2001). « Từ Bạch Thái Bưởi, nghĩ về các nhà tư sản dân tộc » (Le bourgeois Bạch Thái Bưởi et la bourgeoisie nationale du Vietnam). *Tạp chí Xưa và Nay* (Revue Passé et Présent), N^0 103 (151), novembre, p. 9.

ĐẶNG Phong (2003). « Thương cảng Hải Phòng trong 70 năm thuộc Pháp, 1874-1944 » (Port Haiphong pendant 70 ans en époque coloniale française). In *Cảng Hải Phòng những chặng đường lịch sử* (L'histoire du port Haiphong). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng (Maison d'édition de la ville de Haiphong), pp. 22-24.

Đăng Thao (1988). « Mối quan hệ giữa phong trào công nhân vùng mỏ và Hải Phòng trong cuộc vận động thành lập Đảng » (Relation entre le mouvement ouvrier à la région des mines et celui à Haiphong pendant le processus de la fondation du Parti communiste). In Hội đồng Lịch sử thành phố Hải Phòng. *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX* (Haiphong : le tournant historique au début du XXe siècle). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng (Maison d'édition de la ville de Haiphong), pp. 99-102.

ĐÀO Hoài Nam (1959). « Góp vào việc nghiên cứu tình hình và đặc điểm giai cấp tư sản Việt Nam trong thời thuộc Pháp » (Contribution to the study on the Vietnam bourgeoisie situation and particularities in the French colony period). *NCLS*, N^0 3, pp. 56-71.

ĐÀO Thị Diến (2008). « Một vài ý kiến xung quanh việc xác định ngày thành lập thành phố Hải Phòng » (Quelques avis autour de la date de la création de la ville de Haiphong). In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn*, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản.

ĐINH Thị Nga (1988). « Quá trình vận động thành lập chi bộ cộng sản đầu tiên ở nhà máy Xi-măng và vị trí của nó với phong trào cách mạng Hải Phòng » (La fondation d'un parti politique du Parti communiste à la cimenterie et son rôle au mouvement révolutionnaire à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 122-127.

ĐINH Văn Nhật (1986). « Đất Hải Phòng với các huyện Câu Lậu, Kê Từ và An Định (thế kỷ II đến thế kỷ VI) » (Haiphong et l'histoire des districts de Câu Lậu, Kê Từ et An Định pendant les siècles IIe-VIe). *NCLSHP*, N^0 2, pp. 18-20, 31.

ĐINH Văn Thập (1987). « Truyền thống nghề dệt thảm len Hàng Kênh-Hải Phòng » (Le tapis en laine de Hàng Kênh à Haiphong). In Hội đồng lịch sử thành phố Hải Phòng. *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng* (Le chemin parcouru dans d'évolution du

développement de la ville et des particularités des habitants de Haiphong). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng (Maison d'édition de la ville de Haiphong), pp. 101-105.

ĐINH Xuân Lâm (1986). « Bùi Viện với những ngày đầu hình thành Hải Phòng » (Bùi Viện et la création de la ville de Haiphong). *NCLSHP*, N^0 4, pp. 35-38.

ĐINH Xuân Lâm (1987). « Hải Phòng – những năm đầu chiếm đóng và đầu tư của tư bản Pháp » (Haiphong pendant les premières années sous l'occupation et l'investissement de la France). *NCLSHP*, N0 3, pp. 7-11, 48.

ĐINH Xuân Lâm (1988). « Hải Phòng với hoạt động đầu tư của tư bản Pháp từ cuối thế kỷ XIX sang đầu thế kỷ XX » (L'investissement des capitalistes français à Haiphong de la fin du XIXe siècle au début XXe siècle). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 12-18.

ĐINH Xuân Lâm (2008). « Thành phố Hải Phòng được thành lập năm nào? » (La ville de Haiphong a déjà été créée en quelle année ?). In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn*. Hải Phòng, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản.

ĐINH Xuân Vịnh (1996). « Hải Phòng » (La ville de Haiphong). In *Sổ tay địa danh Việt Nam* (Carnet de géonyme au Vietnam). Hà Nội, nxb. Lao động (Maison d'édition de Travail), pp. 225-226.

ĐỖ Đình Nghiêm, NGÔ Vi Liễn, PHẠM Văn Thư (1930). *Địa dư các tỉnh Bắc Kỳ* (Géographie des provinces au Tonkin). Hà Nội, Lê Văn Tân, 144p.

ĐỖ Thị Thùy Lan (2008). « Vùng cửa sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII : Batsha và mối liên hệ với quê hương nhà Mạc » (La zone d'embouchure au pays « Đàng Ngoài » aux XVIIe et XVIIIe siècles : la relation entre Batsha et les villages de Mạc). *NCLS*, N^0 1-2.

ĐỖ Thị Thùy Lan (2006). « Vùng cửa sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII » (La zone d'embouchure au pays « Đàng Ngoài » aux XVIIe et XVIIIe siècles). *NCLS*, N^0 11-12.

ĐỖ Thị Thùy Lan (2012). « Quá trình hình thành, phát triển hệ thống cảng biển và hoạt động thương mại ở vùng duyên hải Hải Phòng thế kỷ XVI-XVIII » (Le processus de la création et du développement du port de Haiphong et le commerce à la région côtière de Haiphong de XVIe siècle à XVIIIe siècle). *Thông tin Khoa học xã hội và nhân văn Hải Phòng* (Bulletin d'information des sciences sociales et humaines de Haiphong), N^0 1 (41), pp. 14-20.

ĐỖ Thị Thùy Lan (2013). *Hệ thống cảng thị trên sông Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII* (Le système du port fluvial aux pays « Đàng Ngoài » aux XVIIe et XVIIIe siècles). Luận án Tiến sĩ, Đại học KHXH&NV, Đại học Quốc gia Hà Nội (Thèse en Doctorat d'histoire), 297p.

ĐOÀN Đăng Khoa (1988). « Những yếu tố để ngay từ đầu Đảng bộ Hải Phòng giữ trọn quyền lãnh đạo cách mạng » (Les avantages dans la direction de mouvement révolutionnaire du Parti communiste à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 134-138.

ĐOÀN Trường Sơn (1987). « Quá trình phát triển từ "tự phát" đến "tự giác" của công nhân Hải Phòng » (Le développement de mouvement ouvrier à Haiphong de phénomène spontané à classe consciente). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 75-78.

ĐOÀN Trường Sơn (1988). « Bước đầu tìm hiểu về tư sản Hoa – Việt trên đất Hải Phòng đến năm 1930 » (Étude sur les bourgeois chinois et ceux vietnamien à Haiphong jusqu'en 1930). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 25-27.

ĐOÀN Trường Sơn (2004). « Đầu tư của tư bản Pháp, hình thành đội ngũ công nhân và phong trào công nhân Hải Phòng đến năm 1929 » (L'investissement des capitalistes français à Haiphong, la création de l'association ouvrière et ses mouvements de l'origine jusqu'au 1929). In *Tìm hiểu phong trào công nhân Hải Phòng, đến năm 1945* (Études sur le mouvement ouvrier à Haiphong jusqu'au 1945). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, p. 7.

ĐOÀN Trường Sơn, NGUYỄN Thế Bỉnh, PHẠM Xuân Thanh (2007). *Lịch sử phong trào công nhân xi măng Hải Phòng, 1899-2005* (L'histoire du mouvement cimentier à Haiphong du 1899 au 2005). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng (Maison d'édition de la ville de Haiphong), 373p.

ĐOÀN Trường Sơn, TRẦN Phương, PHẠM Xuân Thanh (2010). *Hải Phòng những chặng đường lịch sử* (Haiphong - les chemins parcourus historiques). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng (Maison d'édition de la ville de Haiphong), 336p.

DƯƠNG Kinh Quốc (1988a). « Kết cấu đội ngũ công nhân Hải Phòng cuối những năm 20 đầu thế kỷ XX và vị trí của nó » (Composition des ouvriers à Haiphong pendant les années 20 de XXe siècle et son rôle). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 34-39, 45.

DƯƠNG Kinh Quốc (1988b). *Chính quyền thuộc địa ở Việt Nam trước Cách mạng tháng Tám 1945* (Le Gouvernement colonial au Vietnam avant la Révolution au mois août 1945). Hà Nội, nxb. Khoa học Xã hội (Maison d'edition des Sciences sociales), 302p.

DƯƠNG Kinh Quốc (1999). *Việt Nam – Những sự kiện lịch sử (1858-1918)* (Chronologie de l'histoire du Vietnam du 1858 jusqu'au 1918, Affaires historiques). Hà Nội, nxb. Giáo Dục (Éditions de l'Éducation), 479p.

DƯƠNG Thị The, PHẠM Thị Thoa (1981). *Tên làng xã Việt Nam đầu thế kỷ XIX thuộc các tỉnh Nghệ Tĩnh trở ra* (các tổng trấn xã danh bị lãm) (Le nom des villages du Vietnam au début du XIXe siècle, la liste étudiée). Hà Nội, nxb. Khoa học Xã hội (Maison d'édition des Sciences sociales), 653p.

DƯƠNG Trung Quốc (2002). *Việt Nam – Những sự kiện lịch sử (1919-1945)* (Chronologie de l'histoire du Vietnam du 1919 jusqu'au 1945, Affaires historiques). Hà Nội, nxb. Giáo Dục (Éditions de l'Éducation), 2e édition, 498p.

DƯƠNG Trung Quốc (2008). « Về ngày thành lập thành phố Hải Phòng » (La date de création de la ville de Haiphong). In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn*, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản.

Hoài Thanh, Tô Khuyên (1986). « Báo chí cách mạng ở Hải Phòng những năm 1920-1945 » (Les journaux du Vietnamien à Haiphong pendant les années 1920-1945). *NCLSHP*, N^0 4, pp. 40-43, 57.

HOÀNG Anh Tuấn (2006). *Silk for siver : Dutch – Vietnamese relations 1637-1700*. Leiden, dissertation of University Leiden, Allemagne, 254p.

HOÀNG Anh Tuấn (2007). « Hải cảng miền Đông Bắc và hệ thống thương mại Đàng Ngoài thế kỷ XVII (qua các nguồn tư liệu phương Tây) » (Port maritime à la région du nord-est et le système commercial au Nord du Đại Việt au XVIIe siècle (à travers des documents occidentaux)). *NCLS*, N^0 1 (369), pp. 42-53 et N^0 2 (370), pp. 45-53.

HOÀNG Công Nhiên (1988). « Từ Việt Nam Thanh niên Cách mạng đồng chí hội đến thành lập Đảng bộ Hải Phòng » (De l'organisation des Jeunnesses communistes du Vietnam à la fondation d'un parti politique du Parti communiste à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 128-133.

HOÀNG Quốc Việt (note par Xuân Cang) (1988). « Thực hiện chủ trương « vô sản hóa » ở Hải Phòng » (La prolétarisation à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 53-56.

Hội đồng Lịch sử thành phố Hải Phòng (1990). *Địa chí Hải Phòng*, tập 1 (Notice monographique de Haiphong, tome 1). Hải Phòng, 248p.

Hội đồng Lịch sử thành phố Hải Phòng (1993). *Lược khảo đường phố Hải Phòng* (Esquisse des rues de la ville de Haiphong). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng (Maison d'édition de la ville de Haiphong), 432p.

Hương Giang (1985). « Thảm len Hàng Kênh » (Le tapis de Hàng Kênh). *NCLSHP*, N^0 1, pp. 65-68.

Hướng Tân (1955). « Vài nét về khu Hải Phòng, Hòn Gai » (Quelques traits à propos de Haiphong, Hòn Gai). Tập san Văn - Sử - Địa (Bulletin Littéraire, Historique et Géographique), N^0 7 (mai - juin), pp. 62-78.

KLEIN Jean-Francois (2005). « Công nghiệp hoá ở Việt Nam - Biệt lệ của thành phố Lyon » (L'industrialisation du Vietnam : l'exception lyonnais). *Tạp chí Xưa và Nay* (Revue Passé et Présent), N^0 227-228, février, pp. 60-64 (traduction par Đào Hùng).

LÃ Trọng Long (2008). « Cảng Hải Phòng với sự ra đời của thành phố » (Port de Haiphong et la création de la ville). In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn*, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản.

LÊ Quốc Khánh (1987). « Sự xuất hiện cảng trên sông Cấm và hai chữ Hải Phòng » (Port à la rivière de Cua Cam et le nom "Haiphong"). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 19-21.

LÊ Thanh Tịnh (1987). « Hải Phòng và một số huyện thời xưa của Hải Phòng » (La ville de Haiphong et ses anciens districts). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 5-10.

LÊ Văn Đạt, ĐOÀN Trường Sơn, HOÀNG Công Nhiên (1990). *Lịch sử ngành bưu điện Hải Phòng*, tập 1 (1925-1975) (L'histoire de secteur de poste de la ville de Haiphong, tome 1 (1925-1975)). Hải Phòng, 163p.

LÊ Văn Lan (1987). « Sự hình thành Hải Phòng và vấn đề đô thị hóa » (La création de la ville de Haiphong et l'urbanisation). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 56-58.

Liên hiệp Công đoàn Hải Phòng (1987). *Những sự kiện lịch sử phong trào công nhân và công đoàn Hải Phòng 1925-1955* (Affaires historiques : mouvement populaire et corporatif à Haiphong, 1925-1955). Hải Phòng, 174p.

LƯƠNG Minh Tâm, ĐINH Thị Vy (1988). « Phụ nữ Hải Phòng với việc thành lập Đảng bộ » (Le rôle des femmes dans la fondation d'un parti politique du Parti communiste à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 114-116.

MAI Đắc Lượng, NGÔ Đăng Lợi, HÀ Thị Nga (2008). *Lịch sử Hải Phòng*. Dùng trong các trường trung học cơ sở (L'histoire de la ville de Haiphong, utilisation dans les écoles). Hà Nội, nxb. Giáo dục, tái bản lần thứ 2 (Maison d'édition de l'Éducation, 2e édition), 70p.

MARTINEZ Julia (2007). « Chinese Rice Trade and Shipping from the North Vietnamese Port of Hải Phòng ». *Chinese Southern Diaspora Studies*, Volume 1, pp. 82-96. (Ngô Bắc traduit en vietnamien : Việc mua bán gạo và vận tải đường biển của người Hoa từ cảng Hải Phòng, Bắc Việt), http://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1726&context=artspapers, consulté en décembre 2016 et http://www.gio-o.com/NgoBac/NgoBacJuliaMartinezHaiPhong.htm, consulté en décembre 2016.

NGÔ Đăng Lợi (1987a). « Hải Phòng ngày nay qua các sách địa chí xưa » (La ville de Haiphong actuelle à travers les notices monographies). *NCLSHP*, N^0 1, pp. 40-46.

NGÔ Đăng Lợi (1987b). « Trở lại vấn đề lai lịch của địa danh Hải Phòng » (Étude sur l'origine du nom "Haiphong"). *NCLSHP*, N^0 3, pp. 15-17.

NGÔ Đăng Lợi (1988). « Phong trào yêu nước chống Pháp trên địa bàn Hải Phòng » (Le mouvement patriotique à Haiphong à l'époque coloniale). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 79-83.

NGÔ Đăng Lợi et alii (1998). *Từ điển bách khoa địa danh Hải Phòng* (Encyclopédie sur le géonyme de Haiphong). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, 624p.

NGÔ Đăng Lợi (2008). « Nên chọn ngày nào là ngày thành lập thành phố Hải Phòng » (Il faut préciser la date de la création de la ville de Haiphong). In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình*

thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản.

NGÔ Gia Huấn (1987). « Quá trình hình thành vùng đất với đời sống người Hải Phòng » (L'histoire de la ville de Haiphong et la vie de la population). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 39-43.

NGÔ Văn Hòa (1987). « Những biến đổi về kết cấu giai cấp của xã hội Việt Nam ở Hải Phòng sau chiến tranh thế giới lần thứ nhất, 1914-1918 » (Les changements dans la composition de la classe sociale à Haiphong après la Première Guerre Mondiale, 1914-1918). *NCLSHP*, N^0 3, pp. 12-14, 42.

NGÔ Văn Hòa (1988). « Những biến đổi về kết cấu giai cấp của xã hội Việt Nam ở Hải Phòng sau chiến tranh thế giới thứ nhất » (Les changements dans la composition de la classe sociale à Haiphong après la Première Guerre mondiale). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 19-24.

NGUYỄN Công Bình (1959). *Tìm hiểu giai cấp tư sản Việt Nam thời Pháp thuộc* (Étude sur la classe bourgeoise à l'époque coloniale française). Hà Nội, Văn - Sử - Địa xuất bản (Maison d'édition de Littéraire, Historique et Géographique), 226p.

NGUYỄN Công Khôi (1987). « Tìm hiểu bước đầu về phong trào Đốc Tít chống Pháp ở Thủy Nguyên, 1885-1890 » (Étude sur la révolte de Đốc Tít au district de Thủy Nguyên, ville de Haiphong, 1885-1890). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 113-114.

NGUYỄN Dần (1985). « Dấy lên một phong trào nghiên cứu sâu sắc về lịch sử Hải Phòng với những công trình khoa học có chất lượng cao phục vụ tốt nhiệm vụ xây dựng và bảo vệ thành phố cảng trung dũng - quyết thắng » (Soulevement d'un mouvement d'étude sur l'histoire de Haiphong par les ouvrages en qualités). *NCLSHP*, N^0 3, pp. 15-25.

NGUYỄN Đình Quản (1987). « Tìm hiểu một số ngành nghề truyền thống của Hải Phòng » (Étude sur les artisanats traditionnels à Haiphong). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 93-100.

NGUYỄN Đức Nhiếp (2003). « Định Vũ hay Đình Vũ » (Fixation du nom du port Dinh Vu à Haiphong). *Tạp chí Xưa và Nay* (Revue Passé et Présent), N^0 135 (183), mars, p. 32.

NGUYỄN Hải Kế (2005). « (Hải Phòng - Vùng đất « bị lãng quên » thời Lê sơ » (Haiphong – le territoire oublié sous la dynastie des Lê (époque du 1427 au 1527)). *NCLS*, N^0 1 (344), pp. 10-15.

NGUYỄN Hân (1987). « Khai hoang lấn biển ở Hải Phòng » (Défrichement au bord de la mer à Haiphong). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 44-48.

NGUYỄN Hữu Thanh, BÙI Thị Hân (1988). « Sự ra đời và hoạt động của các tổ chức công nhân đầu tiên ở Hải Phòng » (La fondation de la première société ouvrière à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 89-93.

NGUYỄN Khắc Đạm (1958). *Những thủ đoạn bóc lột của tư bản Pháp ở Việt Nam* (Les mesures de pillage du capitalisme français au Vietnam). Hà Nội, Văn - Sử - Địa xuất bản (Maison d'édition de Littéraire, Historique et Géographique), 334p.

NGUYỄN Khắc Đạm, PHẠM Gia Bền (1956). « Tài liệu tham khảo về đường sắt Hải Phòng – Côn Minh » (Documentation de référence sur l'histoire du chemin de fer Haiphong – Kunming). *Tập san Văn - Sử - Địa* (Bulletin Littéraire, Historique et Géographique), N^0 20, pp. 33-49.

NGUYỄN Khắc Huynh (note par Đoàn Trường Sơn) (1988). « Nhớ lại những ngày làm thông tin liên lạc » (Le souvenir d'un agent de liaison vietnamienne). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 65-67.

NGUYỄN Khắc Phòng (1988). « Bước đầu tìm hiểu về một vài đặc điểm của đội ngũ công nhân Hải Phòng trước khi thành lập Đảng bộ » (Étude sur les particularités de la classe ouvrière à Haiphong avant la fondation d'un parti politique du Parti communiste). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 40-45.

NGUYỄN Khánh Toàn, NGUYỄN Công Bình, VĂN TẠO, PHẠM Xuân Nam, BÙI Đình Thanh (2004). *Lịch sử Việt Nam, tập II (1858-1945)* (L'histoire du Vietnam, tome II (1858-1945)). Hà Nội, nxb. Khoa học xã hội (Maison d'édition des Sciences sociales), 494p.

NGUYỄN Khoan (1988). « Hải Phòng đầu mối giao thông quốc tế của Đảng ta » (Haiphong – le noeud de la communication internationale du Parti communiste). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 57-64.

NGUYỄN Kiên Trường (1996). *Những đặc điểm chính của địa danh Hải Phòng (sơ bộ so sánh với địa danh một số vùng khác)* (Les particularités principales sur le géonyme de Haiphong (la comparaison avec les autres régions)). Hà Nội, thèse en Doctorat de littérature, 179p.

NGUYỄN Mạnh Cương (1987). « Khí hậu và người Hải Phòng » (Le climat et le Haïphonnai). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 22-29.

NGUYỄN Mạnh Cương, LÊ Duy Đậu (1986). « Đài Phù Liễn – một trung tâm nghiên cứu khoa học khí tượng thủy văn hiện đại » (Station Météorologique de Phủ Liễn – un centre d'étude moderne). *NCLSHP*, N^0 3, pp. 54-57, 63.

NGUYỄN Nam (1988). « Một số tư liệu về hoạt động của Phòng thương mại Pháp tại Hải Phòng » (Les documents historiques sur la Chambre de Commerce de Haiphong). *NCLSHP*, N^0 1, pp. 16-18.

NGUYỄN Nam (traduction) (1987). « Đốc lý M. Merlo nói về tình hình quy hoạch thành phố Hải Phòng trong những thập niên đầu thế kỷ XX » (Monsieur le Maire de Haiphong Merlo parle de la situation d'urbanisme de la ville de Haiphong dans les décennies au début du XXe siècle). *NCLSHP*, N^0 3, pp. 18-19.

NGUYỄN Ngọc Mô (1997). « Do đâu mà cảng lớn nhất miền Bắc nước ta lấy tên là Hải Phòng ? » (L'origine du nom Haiphong). *Tạp chí Xưa và Nay* (Revue Passé et Présent), N^0 46 (décembre), p. 31.

NGUYỄN Ngọc Thao (2008). « Một số ý kiến về việc xác định ngày thành lập thành phố Hải Phòng » (Quelques opinions sur la précision de la date de création de la ville de Haiphong). In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn*, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản.

NGUYÊN Hồng (1998). « Trong đề lao Hải Phòng » (À la prison de la ville de Haiphong). *Tạp chí Xưa và Nay* (Revue Passé et Présent), N^0 48 (février), p. G.

NGUYỄN Nhân Tâm (1988). « Sự hình thành đội ngũ công nhân Hải Phòng » (La création de la classe ouvrière à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 28-33.

NGUYỄN Quang An (1994). « Nhà tư sản dân tộc yêu nước Nguyễn Sơn Hà » (Le bourgeois patriote Nguyễn Sơn Hà). *Tạp chí Xưa và Nay* (Revue Passé et Présent), N^0 5 (août), p. 23.

NGUYỄN Quang An (2001). « Nhà kỹ nghệ Nguyễn Sơn Hà làm giàu bằng tài và đức » (Le talent et le moral de l'industriel Nguyễn Sơn Hà). *Tạp chí Xưa và Nay* (Revue Passé et Présent), N^0 103 (151), novembre, pp. 13-14.

NGUYỄN Quang Ngọc (2007). « Domea (Đô-mê-a) trong hệ thống thương mại Đàng Ngoài thế kỷ XVII-XVIII » (Port Domea dans le système commercial au Nord du Đại Việt pendant les siècles XVII-XVIII). *NCLS*, N^0 10 (378), pp. 3-19.

NGUYỄN Thanh Vân (1987). « Người Thái Bình góp phần xây dựng bến Ninh Hải trước đây và Hải Phòng ngày nay » (Le rôle des habitants de l'origine de Thái Bình dans la construction du port

de Ninh Hải d'hier et de ville de Haiphong d'aujourd'hui). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 70-74.

NGUYỄN Thanh Vân (1988). « Vài suy nghĩ về mối liên hệ giữa phong trào cách mạng Thái Bình với Hải Phòng » (Étude sur la relation entre le mouvement révolutionnaire à Thái Bình et celui à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 103-106.

NGUYỄN Thị Hoài Phương (2003). « Đô thị hoá ở Hải Phòng giai đoạn cuối thế kỉ XIX đầu thế kỉ XX » (Urbanisation à Haiphong de la fin du XXe siècle au début du XXe siècle). In *Kỷ yếu Hội thảo về Lịch sử Hải Phòng thời kì cận hiện đại* (L'histoire de la ville de Haiphong à l'époque moderne, bulletin de colloque). Hải Phòng.

NGUYỄN Thị Hoài Phương (2006). « Về quá trình thành lập cảng Hải Phòng – cảng lớn xứ Bắc Kỳ » (Le processus de la construction du Port de Haiphong - le grand port au Tonkin). In *Một chặng đường nghiên cứu lịch sử (2001-2006)* (Une étape d'étude historique (2001-2006)). Hà Nội, nxb. Thế giới (Maison d'édition du Monde).

NGUYỄN Thị Hoài Phương (2008). « Thành phố Hải Phòng trong thập kỷ 70-80 của thế kỷ XIX » (La ville de Haiphong dans les années 70 et 80 du XIXe siècle). In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn*, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản.

NGUYỄN Thị Hoài Phương (2012). « Tuyến giao thương Cửa Cấm - sông Hồng - Vân Nam trong giai đoạn cuối thế kỉ XIX đầu thế kỉ XX » (Ligne commerciale Cửa Cấm - Fleuve Rouge - Yunnan pendant époque de la fin du XIXe siècle au début du XXe siècle). In *Hội thảo quốc tế : Diễn đàn quốc tế về lưu vực sông Hồng* (Le forum international sur le bassin du Fleuve Rouge, bulletin). Yunnan, Chine, décembre.

NGUYỄN Thị Hoài Phương (2015). *Thành phố Hải Phòng từ năm 1888 đến năm 1945* (La ville de Haiphong pendant les années 1888-1945). Luận án Tiến sĩ, Đại học KHXH&NV, Đại học Quốc gia Hà Nội (Thèse en Doctorat d'histoire).

NGUYỄN Thừa Hỷ, TRỊNH Ngọc Viện (1986). « Vài nét về sự ra đời của thành phố Hải Phòng » (Étude sur la création de la ville de Haiphong). *NCLSHP*, N^0 3, pp. 22-25.

NGUYỄN Văn Bằng (1987). « Sông ngòi Hải Phòng » (Les cours d'eau à Haiphong). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòn*g. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 30-34.

NGUYỄN Văn Chính, NGUYỄN Quang Ngọc (1986). « Bước đầu tìm hiểu làng xã Thủy Nguyên » (Étude sur les villages de district de Thủy Nguyên à Haiphong). *NCLSHP*, N^0 2, pp. 21-30.

NGUYỄN Văn Khánh (1999). *Biến đổi kinh tế xã hội Việt Nam thời thuộc Pháp* (Le changement de l'économie du Vietnam à l'époque coloniale). Hà Nội, nxb Chính trị Quốc gia (Maison d'édition de Politique nationale), 204p.

NGUYỄN Văn Kim (2007). « Vị trí của Phố Hiến và Domea trong hệ thống thương mại Đàng Ngoài thế kỷ XVI-XVII (Tư liệu lịch sử, điều tra điền dã và khảo cổ học) » (Le rôle de Phố Hiến et du port Domea dans le système commercial au Nord du Đại Việt pendant les siècles XVI-XVII (à travers des documents historiques, enquête de terrain et archéologie)). *NCLS*, N^0 4 (372), pp. 20-43.

NGUYỄN Văn Nhật, NGUYỄN Đức Nhuệ (2008). « Một vài suy nghĩ về việc xác định ngày thành lập thành phố Hải Phòng » (Quelques opinions sur la précision de la date de création de la grande municipalité de Haiphong). In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn*, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản.

NGUYỄN Xuân Rụ (1986). « Sự hình thành lãnh thổ Hải Phòng » (Le processus de la tectonique de géologie de la région de Haiphong). *NCLSHP*, N^0 3, pp. 26-32.

Nội các triều Nguyễn. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 8 (quyển 133- quyển 136). (Répertoire imperial des institutions et règlements du Đại Nam, tome 8, livres 133-136). Viện Sử học, Viện Khoa học Xã hội Việt Nam dịch (traduction par l'Institut d'Histoire, Academie des Sciences sociales et humaines du Vietnam). Huế, Nxb. Thuận Hóa (Maison d'édition de Thuận Hóa), 1993, 517p.

PHẠM Bá Chi (1987). « Những bài học lịch sử về xây dựng nền móng thời kỳ đầu đô thị hóa Hải Phòng, vẫn còn nóng bỏng » (Les expériences historiques de la construction de fondation pendant l'urbanisation à Haiphong). *NCLSHP*, N^0 3, pp. 20-21.

PHẠM Bá Chi (1988). « Nhìn lại chặng đường sản xuất kinh doanh của nhà tư sản dân tộc Nguyễn Sơn Hà » (Continuation d'étude sur le bourgeois Vietnamien : Nguyễn Sơn Hà). *NCLSHP*, N^0 1, pp. 8-15.

PHẠM Đình Hổ (1998). *Vũ trung tùy bút* (Essai dans des jours de pluie). Thành phố Hồ Chí Minh, nxb. Văn nghệ Thành phố Hồ Chí Minh, 130p.

PHẠM Đình Tân (1959). *Chủ nghĩa đế quốc Pháp và tình hình công nghiệp ở Việt Nam dưới thời thuộc Pháp* (L'impérialisme français et la situation de l'industrie au Vietnam à l'époque coloniale française). Hà Nội, nxb. Sự thật (Maison d'édition de la Réalité), 314p.

PHẠM Hồng Tung (2006). « Tìm hiểu thêm về Bạch Thái Bưởi, nhân tài kinh doanh tiêu biểu thời Cận đại » (Étude encore sur Bạch Thái Bưởi, le bourgeois talentueux à l'époque moderne du Vietnam). *NCLS*, N^0 5 (361), pp. 55-61.

PHẠM Xanh (2001). « Chí làm giàu của Bạch Thái Bưởi » (Le tonus de bourgeois Bạch Thái Bưởi). *Tạp chí Xưa và Nay* (Revue Passé et Présent), N^0 103 (151), novembre, pp. 10-12.

PHẠM Xanh, PHAN Sĩ Phúc (1994). « Bạch Thái Bưởi - chúa sông Bắc Kỳ » (Bạch Thái Bưởi - le premier bourgeois sur la ligne fluviale au Tonkin). *Tạp chí Xưa và Nay* (Revue Passé et Présent), N^0 4 (juillet), pp. 7-8.

PHẠM Xuân Thanh (1988). « Cuộc đấu tranh giữa hai đường lối cách mạng vô sản và tư sản trên địa bàn Hải Phòng » (La concurrence entre l'organisation politique du prolétariat et celle du bourgeois à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 73-78.

PHAN Thị Thu Hương (2008). « Nghiên cứu, xác định ngày thành lập thành phố Hải Phòng » (Étude mixte et précision de la date de création de la ville de Haiphong). In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn*, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản.

PHÙNG Hữu Phú, NGUYỄN Thanh Tịnh (1988). « Tiếp nhận và thể nghiệm chủ nghĩa Mác-Lênin trên địa bàn Hải Phòng » (L'introduction et la réalité du communisme à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 46-54.

Quốc sử quán. *Đại Nam nhất thống chí*, tập 3 (Encyclopedie de l'empire du Đại Nam, tome 3). Viện Sử học, Viện Khoa học Xã hội Việt Nam dịch (traduction par l'Institut d'Histoire, Academie des Sciences sociales et humaines du Vietnam). Huế, Nxb. Thuận Hóa (Maison d'édition de Thuận Hóa), 2006, 545p.

Quốc sử quán. *Đại Nam thực lục chính biên* (Relation véritable du Đại Nam). Viện Sử học, Viện Hàn lâm Khoa học Xã hội Việt Nam dịch (traduction par l'Institut d'Histoire, Académie des Sciences sociales et humaines du Vietnam). Hà Nội, nxb. Giáo dục, 2004 (Maison d'édition de l'Éducation), 11 tomes.

Quốc sử quán. *Đồng Khánh địa dư chí* (Géographie descriptive de l'empereur Đồng Khánh). Traduction par Ngô Đức Thọ, Nguyễn Văn Nguyên, Philippe Papin. Hà Nội, nxb. Bản đồ (Maison d'édition de la Cartographie) (tri-langues : vietnamien, anglais, français), 2029p.

RAFFI Gilles (1991a). « Cảng Hải Phòng - Việc thiết lập cảng và những bước do dự đầu tiên (1974-1902) » (The Hai Phong sea-port - The edification and the hesitation at the beginning (1974-1902)). *NCLS*, N^0 1 (254), pp. 28-34.

RAFFI Gilles (1991b). « Cảng Hải Phòng từ những điều xác tín năm 1902 đến những điều ngờ vực năm 1940 » (The sea-port of Hai Phong, from the faith of 1902 to the doubt of 1940). *NCLS*, N^0 2 (255), pp. 75-80.

SASGES Gerard (2006). « Sự thật về kế hoạch khai thác Đông Dương lần thứ nhất của thực dân Pháp » (La vérité du premier programme de mise en valeur française à l'Indochine). *NCLS*, N^0 11 (367), pp. 35-47 ; N^0 12 (368), pp. 39-45.

MAI Đắc Lượng et alii (1986). *Một số tư liệu lịch sử Hải Phòng*, Tài liệu lưu hành nội bộ trong trường Phổ thông Hải Phòng (Les documents historiques sur la ville de Haiphong, utilisation dans les lycées). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng (Maison d'édition de la ville de Haiphong), 64p.

TẠ Thị Thúy (2005a). « Việc nhượng đất, lập đồn điền theo quy chế nhượng đất chung ở Hải Phòng - Kiến An thời cận đại » (Fait de la concession, les concessions privées selon de règlement général à Haiphong - Kiến An à l'époque moderne). *NCLS*, N^0 1 (344), pp. 21-30.

TẠ Thị Thúy (2005b). « Vấn đề đầu tư của Pháp trong cuộc khai thác thuộc địa lần thứ 2 ở Việt Nam » (L'investissement des capitalistes français pendant la deuxième mise en valeur à l'Indochine). *NCLS*, N^0 7 (350), pp. 15-23.

TẠ Thị Thúy (2007). « Công nghiệp Việt Nam trong giai đoạn khai thác thuộc địa lần thứ 2 của người Pháp » (Le secteur de l'industrie vietnamien pendant la deuxième mise en valeur française à l'Indochine). *NCLS*, N^0 6 (374), pp. 31-37 ; N^0 7 (375), pp. 38-43.

TẠ Thị Thúy, NGÔ Văn Hòa, VŨ Huy Phúc (2007). *Lịch sử Việt Nam*, tập VIII (1919-1930) (L'histoire du Vietnam, tome VIII (1919-1930)). Hà Nội, nxb. Khoa học xã hội (Maison d'édition des Sciences sociales), 621p.

Thái Hoàng (1987). « Hải Phòng - mảnh đất, con người xưa » (L'histoire de la ville de Haiphong). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 14-18.

Thanh Tuyền (1988). « Bước đầu tìm hiểu về sự chuyển biến của phong trào công nhân Hải Phòng từ tự phát sang tự giác » (Étude sur le développement de mouvement ouvrier Haiphong de phénomène spontané à classe consciente). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 84-88.

Thế Dũng, ĐOÀN Trường Sơn (1986). « Thời điểm chuyển hóa của phong trào công nhân Hải Phòng từ tự phát sang tự giác » (Le moment de la transformation du mouvement ouvrier à Haiphong de phénomène spontané à classe consciente). *NCLSHP*, N^0 3, pp. 34-36.

Tỉnh ủy - Hội đồng nhân dân - Ủy ban nhân dân tỉnh Hải Dương (2008). *Địa chí Hải Dương*, 3 tập (Notice monographie sur la province de Hải Dương, 3 tomes). Hà Nội, nxb. Chính trị Quốc gia (Maison d'édition de Politique nationale), 837 + 753 + 641p.

Tô Khuyên (1988). « Bước đầu tìm hiểu phong trào học sinh Hải Phòng với quá trình thành lập Đảng bộ » (Le rôle du mouvement écolier dans la fondation d'un parti politique du Parti communiste à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 107-113.

TRẦN Công Bình (1987). « Từ điều kiện địa lý, lịch sử, chọn các giải pháp kết cấu trong xây dựng giao thông ở Hải Phòng » (Le choix dans le secteur de communication à Haiphong sur la base des conditions historiques et géographiques). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 59-64.

TRẦN Đức Thành, NGUYỄN Đình Cự (1985). « Quá trình hình thành và phát triển vùng đất Hải Phòng » (Le processus géologique de la région de Haiphong). *NCLSHP*, N^0 2, pp. 27-33.

TRẦN Huy Liệu (1956). *Lịch sử tám mươi năm chống Pháp*, quyển I (Histoire de quatre-vingts ans contre la France, vol 1). Hà Nội, nxb. Văn - Sử - Địa (Maison d'édition de Littéraire, Historique et Géographique), 326p.

TRẦN Ngọc Hiển, ĐINH Thị Nga (1987). « Sự ra đời nhà máy và quá trình hình thành đội ngũ công nhân Xi-măng Hải Phòng (1899-1955) » (La fondation de cimenterie et sa classe ouvrière (1899-1955)). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 86-92.

TRẦN Trọng Kim (2015). *Việt Nam sử lược* (Esquisse de l'histoire du Vietnam). Hà Nội, nxb. Văn hóa (Maison d'édition de la Culture), 450p.

TRẦN Văn Điều, Thanh Thuỷ, NGUYỄN Công Hoà (1999). *Một trăm năm xi măng Hải Phòng* (Cent ans de ciment de Haiphong, bulletins de colloque). Hải Phòng, nxb. Hải Phòng (Maison d'édition de la ville de Haiphong), 210p.

TRẦN Văn Kiên (2016). « Sự hình thành và phát triển trung tâm công nghiệp ở Hải Phòng (từ cuối thế kỷ XIX đến năm 1929) » (Formation and Development of Industrial City in Hai Phong (From Late 19th Century to 1929). *NCLS*, N^0 4, pp. 33-47.

TRẦN Văn Thành (1960). « Đặc điểm và tính chất của tư sản Hải Phòng » (Particularités et qualités de la bourgeoisie de Haiphong). *Tập san Học tập* (Bulletin d'Études), N0 2 (février), pp. 50-52.

TRỊNH Minh Hiên (1987). « Vài suy nghĩ về bề dày lịch sử của Hải Phòng » (Étude sur l'histoire de la ville de Haiphong). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 11-13.

TRỊNH Minh Hiên (2008). « Trao đổi về ngày thành lập thành phố Hải Phòng » (Discussion sur la précision de la date de création de la ville de Haiphong). In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn*, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản.

TRƯƠNG Hữu Quýnh (1986). « Một số vấn đề xoay quanh cái tên Hải Phòng bắt nguồn từ đâu » (L'origine du nom « Haiphong »). *NCLSHP*, N^0 2, pp. 13-17.

VŨ Đường Luân (2009). *Quá trình hình thành cảng thị Hải Phòng (từ khởi nguồn đến năm 1888)* (La création de la ville portuaire de Haiphong, des origines à l'année 1888). Luận văn Thạc sĩ, Đại học KHXH&NV, Đại học Quốc gia Hà Nội (le mémoire de master), 190p.

VŨ Đường Luân (2012). « Lịch sử hệ thống cảng bến, thương mại và nguồn gốc ra đời của cảng thị Hải Phòng » (L'histoire du système de port maritime, du commerce et de l'origine de port Haiphong). *Thông tin Khoa học xã hội và nhân văn Hải Phòng* (Bulletin d'information des sciences sociales et humaines de Haiphong), N^0 1 (41), pp. 21-29.

VŨ Lê (1956). *Trên bến sáu kho* (Aux docks et port de Haiphong). Hà Nội, nxb. Thanh niên (Edition de la Jeunesse), 85p.

VŨ Tân (1988). « Vai trò của nông dân Kiến An - Hải Phòng trong thời kỳ thành lập Đảng bộ » (Le rôle d'agriculteur à Kiến An – Haiphong dans la fondation d'un parti politique du Parti communiste à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 94-98.

VŨ Thị Thơm (1987). « Sông Tam Bạc » (la rivière Tam Bạc). *NCLSHP*, N^0 2, pp. 59-60.

VŨ Thị Thơm (1988). « Các tầng lớp dân nghèo thành thị hướng theo phong trào vô sản » (Les classes sociales dans le mouvement de la prolétarisation à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 117-121.

VŨ Thị Thơm, ĐOÀN Thu Hằng (2008). « Về ngày thành lập Hải Phòng » (La date de création de la grande municipalité de Haiphong). In *Đô thị cảng biển Hải Phòng 120 năm hình thành và phát triển - Thư mục địa chí toàn văn*, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản.

VŨ Thủy (1987). « Sự hình thành Cảng và đội ngũ công nhân Cảng Hải Phòng » (La création du port à Haiphong et sa classe ouvrière). In *Quá trình hình thành phát triển thành phố và đặc tính người Hải Phòng*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 82-85.

VƯƠNG Thế Dũng (1988). « Vai trò của những chiến sĩ cộng sản đầu tiên trong cuộc vận động thành lập Đảng cộng sản ở Hải Phòng » (Le rôle des premiers prolétaires dans la fondation d'un parti politique du Parti communiste à Haiphong). In *Hải Phòng bước ngoặt lịch sử đầu thế kỷ XX*. Hải Phòng, nxb. Hải Phòng, pp. 68-72.

(1958). *Thủ đoạn bóc lột tàn khốc của chủ nghĩa tư bản Pháp đối với giai cấp công nhân Việt Nam* (Les mesures de pillage du capitalisme français pour les ouvriers au Vietnam). Hà Nội, Thời sự phổ thông xuất bản (l'Actualité publique édition), 29p.

(1985). « Sông Lấp xưa và nay » (Canal Ceinture "Bonnal" d'hier et d'aujourd'hui). *NCLSHP*, N^0 1, pp. 60-64.

(1987). « 5 mẫu ta hay gần 2 hectare rưỡi » (La superficie de concession française à Haiphong). *NCLSHP*, N^0 1, pp. 66-67.

(1987). « Về tên ciment Portland Hải Phòng » (Explication du nom "ciment Portland" à Haiphong). *NCLSHP*, N^0 1, pp. 65-66.

(1993). « Hải Phòng, địa lý - truyền thống - con người » (Géographie - Tradition - Haïphonnais). In *Hải Phòng lịch sử kháng chiến chống thực dân Pháp xâm lược* (L'histoire de la lutte contre l'envahissement français de Haiphong). Hà Nội, nxb. Quân đội Nhân dân (Maison d'édition de l'Armée populaire), pp. 11-27.

(2003). « Vài nét về tình hình đầu tư của tư bản Pháp ở Hải Phòng » (Equisse de l'investissement français à Haiphong). In *Lịch sử phong trào công nhân và công đoàn Hải Phòng* (L'histoire de mouvement populaire et corporatif à Haiphong). Hà Nội, nxb. Lao động (Maison d'édition du Travail), pp. 19-24.

(2010). *Thư mục địa chí toàn văn: Hải Phòng thành phố hoa phượng đỏ trung dũng – quyết thắng* (Notice monographique sur la ville de Haiphong (par les documents complets)). Hải Phòng, Thư viện Tổng hợp thành phố Hải Phòng xuất bản (Bibliothèque de la ville de Haiphong édition).

Index

A. Lim et Compagnie, 260
Aix-en-Provence, 25, 26
Allain, 224
Alvès & Cie, 241
Amoy (en Chine), 147
Amsterdam, 299
An Biên, 17, 19, 37, 49, 65, 66, 279, 282, 359
An Đà, 282
An Diên, 41
An Định, 38
An Dụ, 40
An Dương, 39, 43-45, 54, 56, 65, 66, 80, 195, 282
An Hải, 40
An Khoái (Yên Khoái), 44
An Lão, 39, 40, 44, 47, 54, 80
An Quảng, 39
Anglo-Frech Textil Compagny Limited, 253
Annuaire économique de l'Indochine, 270
Anstett, 268
Antoine Chiris (fabrique), 312, 317, 363
Anvers, 166
Anzin (mines), 172
Asiatic Petroleum Compagny, 261
Atelier « Hop Tai Long », 270, 365
Atelier Caron et Cie, 255
Atelier de la Marine, 30-31, 363
Ateliers « Kuon Luon Chuon », 271, 365
Ateliers de L. Denis et Cie, 254
Ateliers de MM. Porchet et Cie (Société), 127, 128, 189, 190, 192, 254, 256, 363
Ateliers du Fort annamite, 312
Ateliers Maritimes à Haiphong (SAMH), 128, 256, 257, 285-287, 297, 363
Ateliers Robert, Guérin et Théard, 255, 287, 288, 363
Audresset, 209
Aumiphin (Jean-Pierre), 102, 104
Avignon, 117
Aynard, 115
Ba Bể (lac), 286
Ba Lạt, 18, 52
Ba Son (arsenal), 360
Ba Vì (mont), 342
Baborin, 268
Bắc Cạn (province), 266
Bắc Giang (province), 189, 265, 266, 292, 293
Bắc Hạt, 186
Bắc Khê (rivière), 300
Bắc Lệ, 59, 190
Bắc Nham, 44
Bắc Ninh (province), 58, 59, 186, 189, 255, 264, 266, 292, 293, 346, 353
Bạch Đằng, 41, 205
Bạch Mai, 307
Bạch Sam, 56
Bạch Thái Bưởi, 33, 337-340, 353, 365, 366
Bái Thượng (barrage), 285
Baie d'Halong, 19, 40, 52, 88, 92, 94, 96, 98, 139-141, 172, 286, 319
Baille (le Résident-Maire de Haiphong), 129
Bambous (canal), 38
Bancal (Ernest), 176
Bangkok, 323
Banque Cambefort & Saint-Olive, 203
Banque de l'Indochine (BIC), 26-28, 31, 69, 142, 141, 152, 156-162, 224, 256, 286, 297, 317, 343, 361
Banque Industrielle de Chine, 31, 162, 294
Banque Privée Commerciale Industrielle Coloniale Lyon-Marseille, 361
Banque Privée, 198
Bảo Hà (bateau), 129, 191
Barbisier, 307
Barnich, 257

Barondeau, 320
Barrière, 213
Barthélemy (Pierre), 95, 100
Batavia, 323
Batshaw (Batsha), 40, 41, 50
Baud, 260
Baudeuf, 254
Baudoin (Henri), 157
Beau (Paul), 28, 110
Bédat (J.), 131, 132, 190
Belfort (entreprise), 301
Bến Thủy, 188, 286
Bénard (Ch.), 111, 112
Berger (Raoul), 150
Bernard (Fernand), 351
Bernard, 311, 312, 313, 315
Bert (Paul), 77, 80, 82, 88, 89, 117, 119-121, 132, 149, 150, 186
Berthe-de-Villers (canonnière), 128
Berthoin, 136
Bertrand, 127, 294
Bihourd (Paul Louis Georges), 80, 121
Bình Chuẩn (bateau), 339
Bình Định (province), 61
Bính Động (village), 80
Bình Đông, 325
Bình Giang, 53, 54, 56
Bischoff, 169, 173
Bleton (Alcide), 131, 176, 177
Bleu (fleuve, sông Trường Giang), 59, 138
Bồ Đà, 50, 52
Boissarie (Delphine), 24, 255
Boissieu (Jules), 203
Bombay (Inde), 198
Bonifacy (Auguste), 342
Bonnal (canal), 29, 76, 127, 136, 191, 232, 255, 257, 286, 287, 295, 297-299, 306, 361
Bonnal (Raoul), 28, 74-76, 178, 232, 276
Bordeaux, 98
Boucard, 123
Boué (E.), 154
Bouinaïs (A.), 88, 178
Boulanger (sous-intendant), 82, 118
Bourayne (navire de guerre), 57, 58
Brandela, 147, 148
Brasserie Tonkinoise, 27
Brasseries et Glaceries de l'Indochine Victor Larue, 232, 363
Brazey (R.), 285, 286
Brême, 198
Brenier (Henri), 264
Briffaud (Pierre), 190, 297, 326
Briqueteries et fabriques de produits céramiques Blazeix, 107
British Oxygen Company Limited, 323
Brocheux (Pierre), 20, 22, 28, 108
Brossard & Mopin (compagnie), 294
Brousmiche, 152, 164
Brunat (Paul), 27, 87, 92, 93
Bùi Huy Ngọc, 41
Bùi Thức Kiên, 59
Bùi Viện, 52, 57
Bùi Xuân Đính, 22
Buissons (île, ou Vạt Cháy), 261
Bulletin économique de l'Indochine, 27, 28, 32, 167, 254
Bulletin financier et économique de l'Indochine, 307
Butin (Albert), 176, 193, 194, 196, 202-204, 276
Cahen (Jules), 235
Cái Bèo (archeologie), 38
Calazil, 291
Cấm (village), 37, 119, 121
Cam Anh Tuấn, 25
Cẩm Giàng, 54
Canadian Pacific Railway Cie, 140
Candlot (Edouard), 203, 204, 208, 211, 234, 235, 236
Cao Bằng (province), 174, 266
Cao Châu (Chine), 50, 52
Cao Khắc Cẩn, 45
Cap Saint Jaques, 152
Carnot (Sardi), 19
Caron, 255, 297
Carta (Attilio), 260, 261
Casenave, 290
Casse-tete (canonnière), 128
Cát Bà (îles), 33, 38, 58, 88, 89
Cathala, 320
Câu Lậu, 38
Céran (Saint), 305
Cezanve, 290
Chambre de commerce de Haiphong, 26, 28, 29, 33, 77, 78, 88, 89, 96-98, 121, 122, 125, 136, 138, 145, 147, 149-154, 162, 164-166, 176, 237, 273, 287, 340, 342, 352
Chambre de commerce de Hanoi, 79, 150, 152, 153, 164
Chambre de commerce de Lyon, 27, 87, 89, 152, 197

Chambre de commerce de Saigon, 152, 164
Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 27, 87
Chapoulart (Camille), 21
Charbons et Agglomérés de Haiphong (société), 326
Chassigneux (E.), 269
Château (F.), 249
Chatered Bank, 163
Chaumier (A.), 224
Chemin de fer Haiphong-Yunnan, 141-143, 160
Chenet (Ch.), 240
Cheong Fat Yuen (Chinois), 329
Chiết Giang (Chine), 49, 50, 52
Chợ Bo, 186, 188
Chợ Củi, 336
Chợ Điền, 171
Chợ Lớn, 228, 267, 306, 328, 360, 364
ChongQuing (Chine), 59
Chu Nghĩa Hợp (pirate), 71
Chu, 59
Claire (sông Lô, rivière), 170, 171, 174, 187
Clodion, 97, 260
Cổ Am, 42
Cổ Dũng, 41
Cơ mật (Viện), 52
Cổ Trai, 42
Collège Chasseloup-Laubat (à Saigon), 110
Collin, 257
Commissariat des Affaires Franco-Américaines, 290
Commission syndicale de Saint-Savin-Cauterets, 108
Compagnie Continentale Édison, 130
Compagnie des Charbons de l'Indochine, 325, 363
Compagnie des Chargeurs Réunis, 185
Compagnie des Chemins de Fer de l'Indochine et du Yunnan, 213, 261, 297
Compagnie des Docks de Hongkong et Whampoa, 127
Compagnie des Eaux et d'Electricité de l'Indochine, 228
Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine, 351
Compagnie des Messageries fluviales du Tonkin, 100, 129, 139, 140, 174, 186, 187, 189, 191, 213, 337, 363
Compagnie des Messageries maritimes, 76, 139, 140, 173, 174, 185
Compagnie des Vapeurs de Charge Française, 185
Compagnie Franco-Asiatique des Pétroles, 261-263, 363
Compagnie Indochinoise des Bougies, 335
Compagnie Lyonnaise Indochinoise, 203, 212
Compagnie Nationale de Navigation, 185
Compagnie Saigonnaise de Navigation et de Transport, 328
Companie de Navigation Tonkinoise, 140, 188
Comptoir d'Extrême-Orient, 260, 344
Comptoir d'Escompte de Paris (CEP), 142, 155, 156
Cống Mỹ (à Vật Cách Thượng), 330
Constantin (L.), 269
Coulier (Jules), 279
Courbet (port), 144
Coureau, 257
Courtois (Emond), 76
Crapaud (rade), 98
Crédit Agricole (banque), 321
Crédit Foncier de l'Indochine, 328
Crédit Industriel et Commercial (CIC), 156, 243
Creil, 206
Crémieux (Fernand), 203, 211
Cửa Cấm (fleuve, Cấm Môn), 17-19, 22, 23, 28, 29, 31, 37-40, 45, 46, 49-53, 56-64, 66, 69, 72, 75-77, 83, 88-92, 94, 95, 97-99, 117, 119, 121, 126, 127, 129-132, 136, 137, 139, 143, 163, 177, 178, 181, 190, 191, 196, 202, 203, 205, 215, 232, 256, 258, 261, 280-282, 284-286, 312-314, 318, 323, 325, 326, 330, 337, 339, 344, 359, 361, 362, 364, 366
Cucherousset (Henri), 28, 97, 98, 145, 255, 260, 261, 263, 281, 284, 286, 299, 301, 315, 316, 326, 332, 334, 335, 355, 356
Cuenot, 297
D'Abbadie (Jules), 176, 186
Đà Rằng (fleuve), 336
Đại Điền, 56
Đại Nam nhất thống chí, 28
Đại Nam thực lục chính biên, 28, 41
Dâm Hải, 44
Dampier (Wiliam), 41, 50
Đàng Ngoài (pays), 23, 41
Đặng Phong, 99
Đặng Trần Thường, 41
Daniel et Cie, 127, 128
Daniel, Chaumont et Cie, 127, 191
Đạo Khê, 41
Đào Thị Diến, 22
Đáp Cầu, 188

Dassibat, 285
Dauphinot (G.), 168, 254
Daurelle (René), 333
Day (Đáy, chaloupe), 191
Daydé (Henri), 206
Daydé et Pillé (compagnie), 205
De Courcy (Henri Roussel), 80
De Sourdeval, 291
Đề Thám (Hoàng Hoa Thám), 189
Decazes (Le duc), 64
Delhorbe, 159
Delmas, 203
Denis (L.), 127, 190, 254, 255
Denis et Cie, 264
Denis Frères, 24, 255, 297, 305
Derouville, 98
Dérré, 327
Deschwanden, 338
Descours et Cabaud, 241, 299, 321
Deux Sông (île), 204, 205, 241
Dị Sử, 56
Đình Hạ, 346
Định Lập, 44
Đinh Tiên Hoàng (bateau), 339
Đinh Văn Nhật, 22
Đình Vũ (chenal), 91, 139, 190
Đinh Xuân Lâm, 22
Đồ Sơn, 18, 31, 40, 42-44, 47, 52, 65, 88, 89, 91, 145, 147, 179, 256, 279, 281, 336, 359
Đỗ Thị Thùy Lan, 23
Đoàn Trường Sơn, 22
Domea (port), 40, 50
Domergue (Eugène), 196
Đôn Nghĩa, 282
Đồng Đăng, 59
Đông đạo, 39
Đông Hà, 257, 335
Đồng Khánh địa dư chí, 28
Đồng Khánh, 18, 53, 78, 81, 82
Đông Khê (village), 56, 258, 283, 306, 311-314, 324, 330, 342
Đồng Lợi, 39
Đồng Ngoài, 342
Đồng Tôn, 44
Đông Triều, 44, 45, 54, 64, 65, 132, 145, 172, 342
Douamont (vapeur), 294, 295
Doumer (Paul), 20, 28, 31, 95, 102, 103, 106-111, 141, 148, 161, 163, 179, 180, 186, 189, 193, 204, 207, 222, 275, 276, 361
Dư Hàng, 282
Dubois (Robert), 103, 127, 176, 186, 191, 192
Dubois, 249
Ducarre (Albert), 199
Duguet, 290
Dumond (Eugène), 258
Dumond, 320
Dunlop-Best, 198
Đường An, 54
Đường Hào, 56
Dương Kinh, 39
Dương Tuyền (bộ), 38
Duperré (amiral), 60, 61, 63, 64
Dupire Brothers, 241
Dupire Frères, 305
Dupommier (le capitaine), 66, 67, 69, 70, 73
Dupouy (chimiste), 205, 260
Dupré (Anthyme), 107, 196, 254
Dupré (Marie-Jules), 57
Dupuis (Jean), 28, 46, 58-60, 138, 176, 188
Dupuy (G.), 315
Dupuy (L.), 257
Durand (Louis), 108
Durrieu (Henri), 156
E.W. Bliss Compagny, 290
École professionnelle de Haiphong (École Pratique d'Industrie), 33, 291, 352
Edouard, 257
El-Kantara (paquebots), 96
Engel (Alfred), 193, 197, 198
Engel (Eugène), 193, 197, 198, 203, 211, 235
Escande (le lieutenant de vaiseau), 138, 187
Espitallier (le capitaine), 67, 69, 70
Euphrate (paquebots), 96
Fabre, 291
Fabrique d'Agglomérés de Charbon Briffaut, 363
Faure, 291
Faussemagne, 127, 258, 259
Feillard, 263
Ferrant (Raymond), 209, 211, 213, 235
Ferry (Jules), 116
Feutrier (E.), 333
Filatures de coton Meiffre et Cousins (Bourgouin-Meiffre), 107, 254
Fils de Paul-Doumer (vapeur), 285
Filuzeau, 316
Flambeau (Louis), 164
Folliot (A.), 110
Forest (docteur), 344
Fouère (lieutenant), 152
Fuchs, 172

Funck (C.), 258
Gá Bạc (Đá Bạc, Đá Bạch, rivière), 131, 132, 204, 247
Gaisman (Albert), 157, 203
Gaisman (Henri), 203
Gambetta (Léon), 100
Gantes (Gilles de), 28
Garnier (Francis), 60, 61
Gassier, 291
Gastaldi, 285
Gênes, 166
Georges Hermenier, Amand Planté et Cie, 222, 223, 225, 230
Giá (rivière), 131, 132
Gia Định, 49, 73
Gia Lộc, 54
Gia Long (bateau), 339
Gia Long, 39, 41, 42, 43
Gia Viên (village), 37, 43, 45, 56, 66, 279, 282, 359
Giáp Sơn, 42, 44, 54
Girard (F.), 333
Gonjo (Yasuo), 159, 160
Goubier (J.), 237
Goudard, 263
Gourdon (Henri), 98, 133, 143, 171
Gourou (Pierre), 92, 98, 99
Graf, 268
Grall (Ch.), 73
Green Insland (compagnie), 237
Grévy (Jules), 172
Guang Sing (Chinois), 190
GuangDong (Quảng Đông, Kuangtoung), 41, 42, 59, 174
Guermeur (Henri), 165, 180
Guichat (négociante), 210
Guilhaumat (Jules), 211, 235
Guillemoto, 142
Hà Bắc, 41
Hạ Chiếu, 343
Hà Đông (province), 266, 292, 293, 307, 341, 346
Hà Giang (province), 266
Hạ Hồng, 39
Hạ Lý, 29, 126, 129, 132, 139, 178, 190, 202, 203, 215, 231, 236, 247, 256, 258, 261, 267, 270, 273, 274, 300-302, 306, 309, 310, 320, 327-329, 333, 335, 340, 357, 361, 365
Hà Nam, 41, 264, 266
Hà Tĩnh (province), 192
Hà Tu (gisement), 20
Hải An, 279, 342
Hai Bà Trưng, 19
Hải Đông, 39
Hải Dương (province), 19, 29, 37-53, 58-65, 67, 71, 73, 75, 78, 80, 145, 148, 149, 172, 177, 178, 186, 264-266, 292, 293, 307, 343, 346
Hải Dương thương chính quan phòng, 19
Hải Tần Phòng Thủ, 19
Haiphong (canonnière en acier), 191
Haiphong, 17-33, 37-41, 45, 58-60, 64-83, 85, 87-101, 107, 109, 111, 116-123, 125-133, 135-152, 154, 155, 158-163, 166, 168, 171-181, 185-215, 217, 219-241, 243-249, 252-261, 263, 264, 267-276, 279-289, 292-294, 297, 298, 300-302, 305-316, 319, 320, 323-330, 332-340, 342, 345-353, 355-357, 359-366
Hải-Yên, 43-46, 49
Hàm Giang, 41
Hambourg, 166
Hàng Kênh (village), 279, 282, 345
Hàng Sơn, 45
Hankéou (Hán Khẩu, Chine), 59, 323
Hanoi (Thăng Long, Kẻ Chợ), 17, 19, 25, 26, 31, 38-40, 52, 58-61, 63, 64, 67, 69, 72-74, 78-80, 85, 100, 104, 107, 111, 115, 120, 124, 131, 135-139, 141-144, 147, 162, 168, 174, 175, 177, 186-190, 193, 196, 199, 202, 222-231, 245-247, 254, 255, 259, 261, 264, 272, 280, 287, 292, 293, 295, 305, 307, 329, 333, 336, 338, 343, 347, 349, 352, 353, 359, 362, 364
Hanoi (vapeur), 188
Hảo Lao, 342
Hautefeuille, 138
Hébrard (Ernest Michel), 366
Héméry (Daniel), 20, 28, 108
Henry (Yves), 70, 265, 267
Hentsch (Edouard), 156
Hermenier (Georges), 129, 222-226, 228, 230, 245, 246, 276
Himalaya (paquebots), 96
Hồ Ban, 45
Hòa Bình (province), 266
Hoa Phong, 44
Hoàng Anh Tuấn, 22
Hoàng Ngọc Bắc, 344
Hoàng Vỹ, 73
Hoerler, 254, 294
Hoi How (île de Hainan), 140
Homberg (Octave), 224, 247, 276, 286, 287, 306, 319, 321, 330, 333
Hòn Dấu (îlot), 87, 88, 91

Hòn Gai, 19, 92-95, 98, 140, 141, 145, 146, 172, 173, 176, 190, 192, 209, 261
Hongkong (vapeur), 188
Hongkong and Shanghai Banking Corporation, 26, 28, 31, 151, 152, 161, 162
Hongkong, 30, 32, 87, 90, 115, 139, 140, 152, 159, 171-174, 188, 237, 240, 241, 250, 254, 259, 268, 271-274, 303, 317, 323, 329, 331, 333, 338, 340
Hợp Lợi (manufacture), 341, 342
Hop Tai Long (Chinois), 270
Huế (phủ), 42, 63, 79, 138, 292, 293, 301
Huệ Châu (Chine), 49, 50, 52
Hugay (Vital), 203
Hưng Hóa, 170, 264
Hưng Yên (province), 38, 39, 45-47, 50, 60, 73, 139, 186, 255, 264, 266, 292, 293, 346
Hương Bi (rivière), 131, 132, 246
Hướng Tân, 22
Illiers, 128, 256
Institut colonial de Marseille, 113
Internat Crédit en HandelsVereeniging, 241
Isidor (Emile), 203, 211, 221
Jacquier (François), 203
Jacquin (canonnière), 128
Jamont (le Général), 120
Jau, 285
Jauréguiberry (l'amiral), 72
Java, 32, 241
Journal des débats, 191
Journal des finances, 268, 327
Joya (maison, à Grenoble), 316
Jully (Antony), 199
Kế Bào, 172, 190, 342
Kẻ Sở, 188
Kê Từ, 38
Kennier, 344
Keo, 346
Kergaradec (Le Jumeau de), 72, 138
Khai hóa (journal), 340
Khâm Định Đại Nam hội điển sự lệ, 28
Khôi Hải, 44
Khởi Nghĩa, 40
Kiến An (province), 258, 266, 279, 280, 292, 293, 301, 330
Kiến Thụy, 39, 40, 44, 45, 53, 54, 56
Kim Sơn, 43
Kim Thành, 39, 42, 44, 54
Kinh Môn, 39, 41, 44, 45, 53, 54, 56
Klein (Jean-François), 24, 28, 176, 192, 361
Koechlin (Georges), 193
Kong Soc Tai (Chinois), 119
Kouang Tchéou Ouan, 147
KouangSi (Kuangsi ou GuangXi), 59, 174
Kountchéou (Canton, Quảng Châu), 49, 50, 52, 138, 140, 193, 237, 317, 323, 331
Krautheimer, 342
Kresser (Victor), 156
KunMing (Yunnan-Sen, Yunnan-fou), 58, 99, 142, 144
Kuon Luon Chuon (Chinois), 271
Kỳ Cùng (rivière), 300
L'Éveil économique de l'Indochine, 27, 28, 30, 97, 98, 145, 258, 284, 295, 299, 302, 305, 307, 319, 334
L'Oxygène and Drum Company, 323
La Chine méridionale, 18, 31, 37, 59, 60, 66, 71, 101, 137, 138, 142, 143, 215
La Cour de Huế (le gouvernement de Huế), 17, 19, 29, 37, 41, 43-51, 58-61, 63, 65, 72, 73, 77, 85, 181
La dynastie de Nguyễn, 17-19, 29, 39-41, 45-47, 49, 50, 52, 53, 57, 62, 63, 65, 78, 79, 85, 87, 359, 361
La Petite Côte de la Bourse (journaux), 27
La Revue Financière, 27, 200, 228, 242
Lã Trọng Long, 22
Lạc Viên (village), 195, 279, 282
Lạch Huyện (chenal), 89, 98
Lạch Tray, 91, 126, 129, 136, 137, 139, 147, 163, 260, 280, 282, 301, 345
Lagrange, 322
Lai Châu (province), 266
Lai Khê, 145
Lâm Động (village), 80
Lâm, 188
Lancrenon, 321
Lanessan (Jean-Louis de), 28, 90, 94, 102-104, 106, 116, 131, 137, 144, 161, 173, 175, 176, 179, 201, 207, 351
Lang Hít (Đồng Hỷ), 171
Lang Kép, 59
Lạng Sơn (province), 59, 140, 143, 159, 161, 174, 222, 266, 300, 319
Lansalut (Charles de), 287
Lào Cai (province), 25, 31, 59, 90, 99, 129, 138, 139, 142, 144, 174, 187, 188, 192, 193, 213, 222, 266, 286, 307
Lao Kaï (Laokay, chaloupe), 127, 191
Lapicque (P. A.), 28, 98

Larre (Me.), 344
Lasalut (Charles de), 286
Lâu Khê, 41
Le Capitaliste (journal de banque parisienne), 200
Le Courrier d'Haiphong, 27, 122, 136, 176, 294
Lê Điền, 73
Lê Hữu Thường, 58
Le Myre de Vilers (Charles Marie), 72
Lê Nhân Tông, 39
Le Pour et le Contre (journaul), 27
Lê Quốc Khánh, 22
Lê Thị Ba, 357
Le traité de commerce (1874), 61, 63, 65
Le traité Harmand (1883), 20, 72, 73, 77, 162
Le traité Patenôtre (1884), 72, 73, 77
Le traité Pékin (1860), 59
Lê Tuấn, 45, 59
Lê Văn Lan, 22
Lê Xá, 343
Lebrun (Louis-Gabriel), 206
Lefèvre, 285
Lemaire, 138
Lepagney, 279
Leroy (G.), 285, 286
Les Annales coloniales (journaux), 331
Lévêque, 206
Lhermitte, 294
Liễn (rivière), 205
Liên Châu (Chine), 50, 52
L'Isle (Rollet de), 76
Liu Yongfu (Lưu Vĩnh Phúc), 72
Lò Đất, 346
Lo Hoi Thai (Chinois), 271
Lo Hoi Thai et Cie, 271
Lo Luon (Chinois), 271
Lô Sơn, 343
Lôi Bỉnh Cương (Chinois), 46
Lôi Châu (Chine), 50, 52
Lôi Dương (village), 80
Londres, 323
Long (Maurice), 103, 111, 112, 281
Longtchéon, 90
Louis Flambeau et Cie, 258, 260
Lục Đầu, 41, 98
Lục Nam, 170
Luong Cheong Hoi (Chinois), 274
Lương Quy, 49
Luong Van Ky (dit Nam Hing, Chinois), 271
Luong Van Ky (dit Tai Seng, Chinois), 272
Ly-Koune-Tat (Chinois), 357
Lyon, 121, 125, 198
Ma Cao (Macao, Chine), 49, 50, 52, 201, 202
Ma Lục Giáp (Malacca), 49, 50, 52
Mahon (Mac), 156
Malon (J. B.), 131, 132, 190
Manceau (Claude), 86, 87
Manille (Phlippine), 32
Manoni, 257
Manufacture d'allumettes de Hanoi, 104
Manufacture de Porcelaine Industrielle de l'Indochine, 344
Mạo Khê, 296, 341
Marchegay (Emile), 235
Marchegay (Louis), 203, 211
Margullies (R.), 258
Marseille, 27, 96, 173, 257, 267, 270, 323
Martínez (Julia), 24
Marty et d'Abbadie (Jules) (messieurs, Société), 90, 100, 127, 129, 137, 178, 186-188, 191, 192, 276, 337, 338, 363
Marty, 254
Masse, 249
Massey, 263
Massol (P.), 258, 268
Mazière (A.), 258
Meiffre et Bourgouin (fabrique, à Hanoi), 107
Mékong (fleuve, delta), 51, 129, 140
Méline (Jules), 109, 113
Mellier (Lucien), 224, 246
Messimy, 121
Mettetal (Fédéric), 224
Meuleau (Marc), 159, 160
Meunier et Cie (à Lille), 243
Michon (A.), 257
Minh Châu, 44
Minh Liễn, 44
Minh Mạng, 39, 42,-44, 46, 289
Móng Cái, 139, 174, 188, 266
Mongtseu (Mông Tự, Chine), 50, 138
Monguillot (Maurice), 342
Monod et Cie, 241
Montaignac (amiral), 63, 64
Monthuis, 344
Morel (Jules-Louis), 196
Morlat (Patrice), 28
Moulun (canonnière), 128, 138
Muchenblé, 323
Mũi Ngọc, 188
Mulhouse (Alsace), 193, 203
Mỹ Tho, 140, 144, 341

Nam Cham, 174
Nam Định (province), 31, 43, 45-47, 49-52, 60, 63, 73, 107, 111, 139, 145, 148, 149, 168, 175, 186-188, 196, 250-254, 261, 264, 266, 267, 292, 293, 307, 329, 338, 346-349
Nam Hùng (Chine), 49, 50, 52
Nam Sách, 39, 53, 56
Nam Sinh (南成 Chinois), 151
Nam Triệu, 44, 89, 91, 95, 96, 139, 191
Neton (Albéric), 116
NewYork, 289
Ngân Sơn, 174
Nghệ-Tĩnh, 45
Nghi Dương, 39, 42, 44, 45, 54, 80
Nghĩa Xá, 282
Ngô Đăng Lợi, 22
Ngô Văn Hoà, 348
Nguyễn Bá Chinh, 341
Nguyễn Công Trứ, 43
Nguyễn Đình Đắc, 41
Nguyễn Doãn, 45
Nguyễn Đức Nhuệ, 22
Nguyễn Hải Kế, 22
Nguyễn Hữu Độ, 63
Nguyễn Hữu Thu (dit Sen), 33, 151, 340, 365
Nguyễn Huy Khuê, 41
Nguyễn Nam, 22
Nguyễn Ngọc Mô, 22
Nguyễn Ngọc Thao, 22
Nguyễn Quang Ngọc, 22-23
Nguyễn Sơn Hà, 26, 33, 337, 345, 365
Nguyễn Tăng Doãn, 63
Nguyễn Thị Hoài Phương, 23
Nguyễn Thị Tình (Tĩnh), 357
Nguyễn Thừa Hỷ, 22
Nguyễn Trạch, 47
Nguyễn Tri Phương, 44, 45, 49, 51
Nguyễn Uy, 48
Nguyễn Văn Ba, 150
Nguyễn Văn Đa, 203
Nguyễn Văn Kim, 23
Nguyễn Văn Lý, 45
Nguyễn Văn Nhật, 22
Nguyễn Văn Phong, 73
Nguyễn Văn Phúc (mécanicien), 340
Nguyễn Văn Phúc (porcelaine), 342
Nguyễn Văn Ry, 342
Nguyễn Văn Tân, 26, 33, 337, 342, 344, 345, 365
Nguyễn Văn Thận, 73
Nguyễn Văn Thành, 41
Nguyễn Văn Trương, 41
Nguyễn Văn Tường, 60, 63
Nguyễn Văn Vỹ, 49
Nguyễn Xuân Hy, 195
Nguyễn Xuân Tùng, 195
Nhà Bè, 152
Nha Hải phòng sứ, 19
Nhân Mục, 43
Nho Quan (phủ), 172
Niệm Nghĩa, 282
Ninh Bình (province), 43, 60, 149, 170, 187, 188, 264, 266, 319, 347
Ninh Giang, 39, 53, 56
Ninh Hải, 17-19, 37, 45, 46, 49, 51, 52, 60-64, 66, 71, 73, 83, 85, 87, 89, 267
Noack-Dollfus (Hermann), 193, 197, 198, 203, 211, 235
Noir (sông Đà, rivière), 170, 186, 187
Nông Sơn (gisement), 20
Norway (îles), 88, 90, 92
Núi Đèo, 282, 284
Outrey (Ernest), 317
Padaran (Pierre), 114, 115
Pakhoi (province Canton), 139
Panikkar (K.M.), 102
Pao-Vinh (Chinois), 357
Papier (village), 307
Paquin, 287
Paris, 104, 156, 193, 198-200, 202, 203, 208, 220, 222, 223, 227, 245, 258, 270, 286, 304, 319, 328
Parquet, 121
Parreau (Eusèbe Irénée), 121, 128
Paulus (A.), 88, 178
Paupy (capitaine de frégate), 94
Pavillons Noir (Drapeaux Noir), 72
Pelletier (G.), 344
Perpignani, 212
Perpignani-Caldlot, 208
Perrier, 98
Perrin, 249
Pétrole-Bougies-Essence, 261
Phạm Bá Chi, 22
Phạm Phú Thứ, 65
Phạm Quỳnh, 340
Phan Bá Vành, 43
Phan Đình Thỏa, 49
Phấn Mễ (gisement), 20, 172
Phan Tam Tỉnh, 44, 48
Phan Thanh Giản, 48

Phan Thiết, 332
Phan Tiến Hoàng, 41
Phan Văn Nở, 203
Phát Diệm, 170
Phénix (vapeur), 189
Philastre (Paul-Louis-Félix), 60, 61
Phnom-Penh, 228
Phố Hiến, 39, 50
Phong Hao (Chinois), 271
Phong Ly Seng (Chinois), 328, 329
Phù Lãng Thượng, 139, 143, 186, 188
Phủ Lạng Thương, 161, 174, 319
Phù Lãng, 59
Phủ Liễn, 357
Phủ Lý, 60, 170, 188, 292, 293, 342
Phú Thọ (province), 266, 342
Phúc Yên (province), 265, 266
Phước Kiến (Phúc Kiến, Chine), 50
Phương Chử, 47
Pia Oac (gisement), 171
Pila (Jean Roulet), 203
Pila (Ulysse), 28, 82, 115, 117, 121, 151, 162, 167, 169, 172, 176, 197, 198, 203, 211, 221, 276, 359
Pilé (Auguste), 206
Pinchart-Deny (entreprise), 290
Pinguet, 263
Piquet (Jules Georges), 129, 187
Planté (Amand), 129, 222-226, 228, 230, 276
Poirot Delpech (H.), 224, 228
Polynésien (paquebots), 96
Pommier, 257
Porchet (Louis), 126-128, 190, 254, 256, 257, 276, 286, 287
Pothier, 254
Pouvourville (Albert Puyon de), 93
Pradel (Louis), 197, 198, 202
Quan Duc Nhan (Chinois), 340
Quảng Bình (province), 73
Quảng Ninh (province), 17
Quảng Yên (province), 19, 20 , 29-31, 40-44, 46, 49-51, 64, 68, 70, 73, 86, 92, 93, 131, 139, 144, 148, 149, 151, 171, 172, 176, 186, 190, 204, 206, 246, 259, 261, 264, 266, 325, 336, 342, 260
Quenelle (L.), 255, 312, 317
Querné (chaloupes à vapeur), 128
Quí Kim (Cui-kim), 147
Quy Nhơn, 162
Quỳnh Châu (Chine), 49, 50, 52
Racine et Cie, 241
Rafale (canonnière), 128
Raffi (Gilles), 19, 20, 24, 144
Raphaël, 294
Rauzy (Paul), 267
Rauzy et Ville (fabrique), 333
Removille, 291
Renard (Jean), 69
Renaud (Jean), 28, 89, 92, 96, 136, 141
Retord (Pierre-André), 46, 47, 49
Rey, 301
Richaud (Étienne G.), 20, 138, 150
Richemond, 206
Rickmers (André), 198, 203, 211
Rieunaurd (F.), 136
Rivas (Manuel de), 46
Rivet (Edouard), 288, 289, 313
Rivière (Henri), 72
Rizerie Cheong Fat Yuen, 329, 365
Rizerie Wane Tat Tsiou (dit Kwong Tai Long), 365
Rizeries de la Méditerranée, 270, 328
Rizeries Hop Long, 273, 274, 365
Rizeries Luong Cheong Hoi, 274, 365
Rizeries Phong Ly Seng, 329, 365
Rizeries Shun Tai, 273, 365
Rochechouart (Compte de), 64
Rose (Gustave), 155
Roubaix, 26, 27, 217, 308
Rouge (sông Hồng, sông Cái, Nhị Hà, fleuve), 18, 38, 58-62, 64, 66, 72, 87, 127, 129, 136-138, 141, 162, 169, 171, 172, 174, 187, 286
Roumagnac et Cie, 253
Saigon, 31, 57, 58, 62, 67, 72, 87, 100, 115, 135, 139-142, 144, 147, 152, 155, 159, 163, 174, 177, 190, 193, 228, 241, 257, 259, 261, 298, 323, 335, 336, 353, 359, 360, 364
Saint-Chaffray (Bourcier), 290, 311
Saint-Marcel-lès-Valence (Drôme, France), 176
Sâm Linh, 44
Sarraut (Albert), 28, 103, 113, 114, 284, 362
Sáu Mười, 45,
Sauvage, 260
Sauvage, Cottu et Cie, 260, 345
Savigny, 169, 173
Savonnerie de Patard, 260
Schoen, 301
Sédat, 254
Semarang, 323
Senez (Vincent), 57, 58, 60

Sept-Pagodes (Cẩm Phả), 20, 44, 131-132, 139, 172, 186, 188, 295, 336
Setchouan (Sichuan, Tứ Xuyên, Chine), 59, 193
Shanghai, 30, 172, 229, 240, 241, 303, 323, 331
Shell Transport and Trading Compagny Limited, 261
Shun Tai (顺泰 Chinois), 273
Silvestre (Jules), 79
Simoni (H.), 148, 156
Simonosaki, 197
Singapour, 32, 115, 177, 241, 268, 272, 303, 305, 323, 333, 338, 359
Sivelle (Henri Antoine), 313
Smith, Belle and Co, 241
Société Anonyme d'Oxygène et Acétylène d'Extrême-Orient (SOAEO), 26, 257, 323, 363
Société Anonyme de Constructions Mécaniques (SACM), 26, 287-291, 294-300, 316, 363
Société Anonyme des Phosphates du Tonkin, 257, 258, 319, 320, 363
Société Anonyme Poinsard & Veyret, 344
Société Commerciale Française de l'Indochine, 267, 268, 300, 327
Société Cotonnière de l'Indochine (de Haiphong), 26, 27, 29, 107, 176, 193-201, 224, 249-253
Société Cotonnière du Tonkin (de Nam Định), 26, 27, 250-253, 275, 294
Société d'Énergie Électrique Indochinoise, 306
Société d'Huilerie et Savonnerie de l'Extrême-Orient, 27, 30, 116, 127, 258, 260, 267, 270, 275, 363
Société de Dragages et de Travaux Publics, 287
Société de Géographie (organe), 89, 98
Société de Saint-Gobain, 330
Société d'Équipement Industriel, 297
Société des Antimoines de l'Indochine, 301
Société des Charbonnages du Đông Triều, 246, 247
Société des Charbonnages du Tonkin, 203, 209, 212, 213, 295, 326, 336
Société des Chaux hydrauliques de Long Thọ, 301
Société des Ciments de Lafarge et du Teil, 302
Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine, 26, 28, 29, 176, 202, 203, 205, 213, 216, 217, 224, 243, 275, 300-303, 305, 362, 363
Société des Correspondances fluviales du Tonkin, 136, 137, 139, 140, 176, 179
Société des Docks (de Haiphong), 30, 90, 121, 124, 125, 161, 176
Société des Glaces Nationales Belges, 330
Société des Magasins Généraux, 270
Société des Rizeries d'Extrême-Orient, 267, 270
Société des Rizeries de la Seine, 270
Société des Rizeries Indochinoises (Rizerie de l'Indochine), 267-269, 273, 274, 327, 328, 363, 364
Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine (STACINDO), 333-336, 363
Société des Verreries de l'Indochine, 330
Société des Verreries d'Extrême-Orient, 330, 332, 363
Société du Grand Moulin de Longchamp, 270
Société Financière Française et Coloniale, 318, 330-332
Société Française de Gérance de la Banque industrielle de Chine, 31
Société Générale de Développement du Commerce et de l'Industrie française, 142
Société Générale de la Banque industrielle et du Commerce, 142
Société Indochinoise d'Électricité, 29, 222-224, 226-228, 230-245, 249, 305-310, 344, 362, 363
Société Indochinoise du Ciment fondu Lafarge, 304, 363
Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient (SICEO), 261, 275, 307, 308, 311-314, 316-319, 322, 330, 363
Société Nouvelle des Phosphates du Tonkin, 316-322, 363
Société Porchet & Briffaud, 256
Société Yane Khoan, 270
Soerabaja, 323
Sơn La (province), 266
Sơn Tây (province), 42, 45, 73, 186, 264, 266, 292, 293, 307, 320
Sơn Trà, 47
Song Khê, 147
Speildel et Cie, 161, 261, 262
Stamin, 249
Standard Oil Compagny of NewYork, 261-263, 363
Sud Patène (Laos), 320
Swatow (Sán Đầu), 237
Tả Quan (village), 80
Tam Bạc (rivière), 17, 19, 29, 37-39, 52, 55-57, 66, 68, 69, 71, 74-76, 89, 118, 126, 129, 132, 137, 148, 177, 178, 190, 232, 233, 262, 270, 272, 276, 281, 282, 325, 340, 361, 364, 365, 366
Tam Đảo, 307
Tân An, 39
Tân Minh, 39
Tannerie Luong Van Ky, 271, 365

Tchan-Tong (Chinois), 357
Tching Wang Tao, 330
Tề Ngôi (pirate), 41, 44
Thải (rivière), 205
Thái Bình (fleuve), 38, 40, 41, 87
Thái Bình (province), 31, 58, 60, 145, 264, 266, 292, 293, 346, 347, 348
Thái Hà Ấp, 307
Thái Nguyên (province), 20, 45, 59, 170, 174, 189, 264, 265, 266, 319
Than Quan, 187
Thanh Hà, 54, 56
Thanh Hóa (province), 187, 198, 267, 285, 338
Thanh Mọi (gisement), 190, 319
Thanh Trì, 341
Thanh-Nghệ, 42, 43
Thao (fleuve), 59
Thất Khê, 300
Théard, 288-290, 294
Thị Nại, 61
Thiều Châu (Chine), 50, 52
Thiệu Trị, 42, 44, 53, 289
Thomann (Ch.), 211, 235
Thông (agriculteur vietnamien), 203
Thong You Hop Long (Chinois), 273
Thủ Chân (rivière), 41
Thù Du, 44
Thuần Mỹ, 46
Thực nghiệp dân báo (journal), 340
Thương bạc (Ty), 52
Thượng Đoạn, 282
Thượng Lý (village), 263, 279, 281, 300, 346
Thủy Cơ Trạm Bạc, 56
Thủy Đường, 39, 42, 44, 45, 54, 56, 80
Thủy Nguyên, 38, 40, 204, 359
Tiền Hải, 43
Tiên Lãng, 40, 41
Tiền Liệt, 56
Tiên Minh, 54
Tiên Yên, 41
Tientsin (Thiên Tân, Chine), 64, 174, 241, 270, 323
Tĩnh Túc (gisement), 171
Tissot, 344
Tôn Thất Đản, 48
Tôn Thất Thuyết, 44
Toulouse, 74
Tourane (Đà Nẵng), 18, 20, 47, 49, 52, 78, 135, 179, 336
Trà Lý, 49-51, 65
Trạm Bạc (village), 49
Tramways de l'Indochine (compagnie), 306
Trần Đình Túc, 67
Tràng Bạch (gisement), 342
Trảng Đà, 171
Tràng Kênh, 38, 204, 346
Trí Xuyên, 44
Triều Châu (Chine), 49, 50
Triều Dương, 54
Triệu Khánh (Chine), 49, 50, 52
Trịnh Ngọc Viện, 22
Trực Cát, 42, 47
Trương Bá Phước (pirate), 71
Trương Hữu Quýnh, 22
Trường Khánh, 59
Tự Đức, 19, 42, 44, 47-49, 51, 59, 61, 65
Tứ Kỳ, 54
Tứ Lạc, 343
Tử Vinh, 346
Tuk Méas (gisement), 321
Turc (Louis), 90
Tuyên Quang (province), 128, 172, 186, 188, 265, 266, 292, 293, 353
Ulysse Pila & Cie (société), 82, 117, 118, 120-123, 176, 179
Uông Bí, 145, 246, 309, 310
Valayer (Amédée), 203
Vallet, 249
Vạn Châu (rivière), 57, 281
Vân Đồn, 40, 41, 44
Văn Khê, 54
Văn Lý (Hải Hậu), 261
Vạn Ninh, 44
Vàng Châu (Hoàng Châu), 91, 126
Varaigne (le lieutenant-colonel), 66
Varenne (Alexandre), 350
Vérax, 320
Vézin (Charles), 89, 136, 162, 176
Vị Lại, 44
Việt Khê, 38
Việt Trì, 25, 59, 143, 169, 186, 188
Villamagne (Claire), 154, 176
Ville (Paul), 267
Vĩnh Bảo, 40, 41
Vĩnh Lại, 40, 42, 43
Vĩnh Yên (province), 258, 266, 292, 293
Vinh, 137, 187, 188, 192, 257, 335, 338
Vladivostok, 32, 147
Volavoyer (architecte), 119
Vollenhoven (Van), 111, 286
Vong Tchong (Chinois), 271

Vũ Đường Luân, 23
Vũ Ích Khiêm, 73
Vũ Túc, 73
Vuillaume, 263
Wallut (port), 172, 341
Wane Tat Tsiou (dit Kwong Tai Long), 329
Weyher, 206
Yan Khoan (Chinois), 270, 271
Yên Bái (province), 143, 188, 191, 192, 266, 325
Yuen Tai Linh ((源泰琳 Chinois), 151
Yunnan (Vân Nam), 25, 31, 46, 50, 58-62, 64, 66, 72, 83, 89, 92, 99, 138-140, 142-144, 173, 174, 181, 193, 213, 241, 253, 259, 260, 284, 348, 361

Annexes

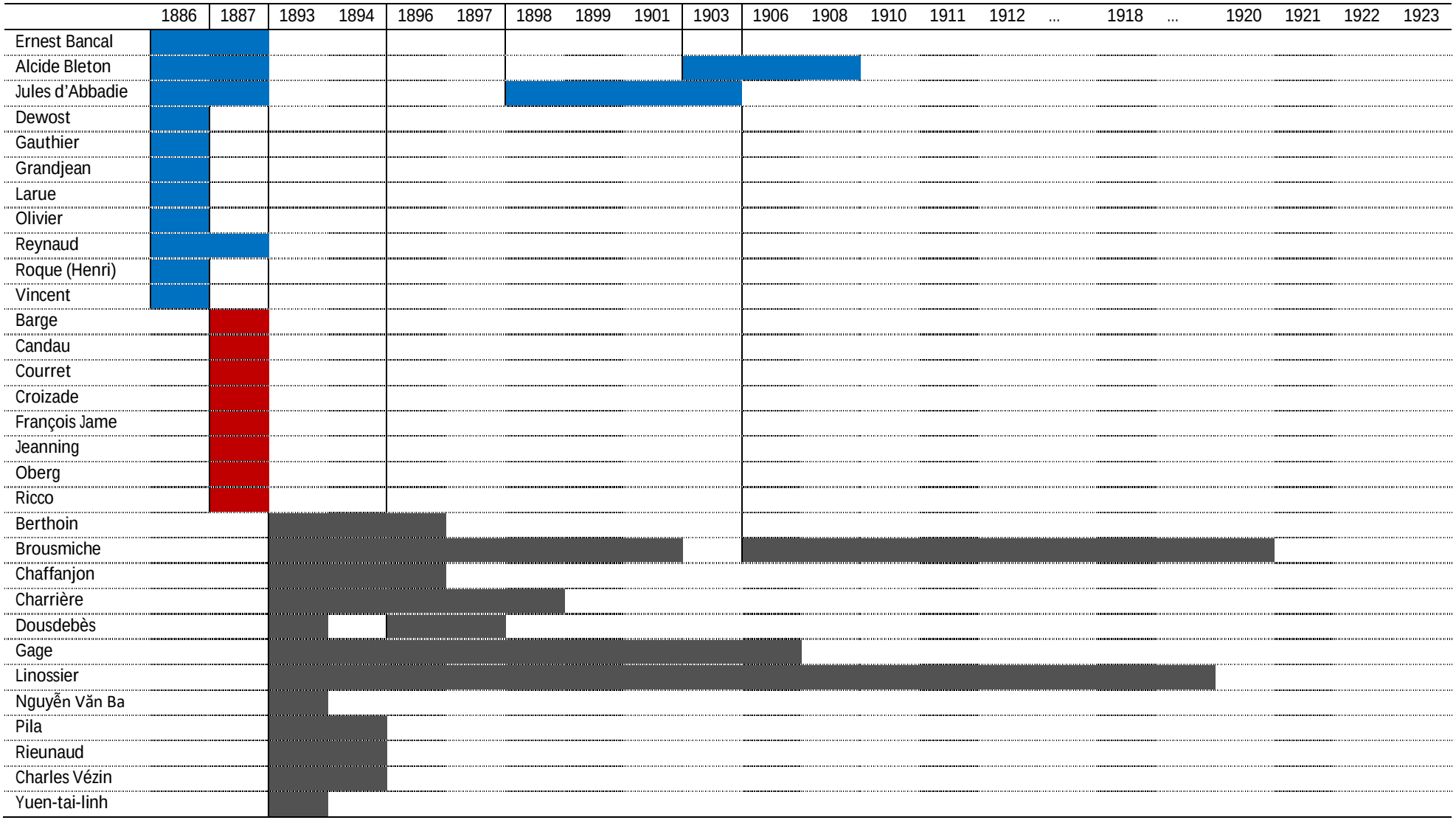
Annexes 1. Liste des villages de la province de Haiphong (en 1899)

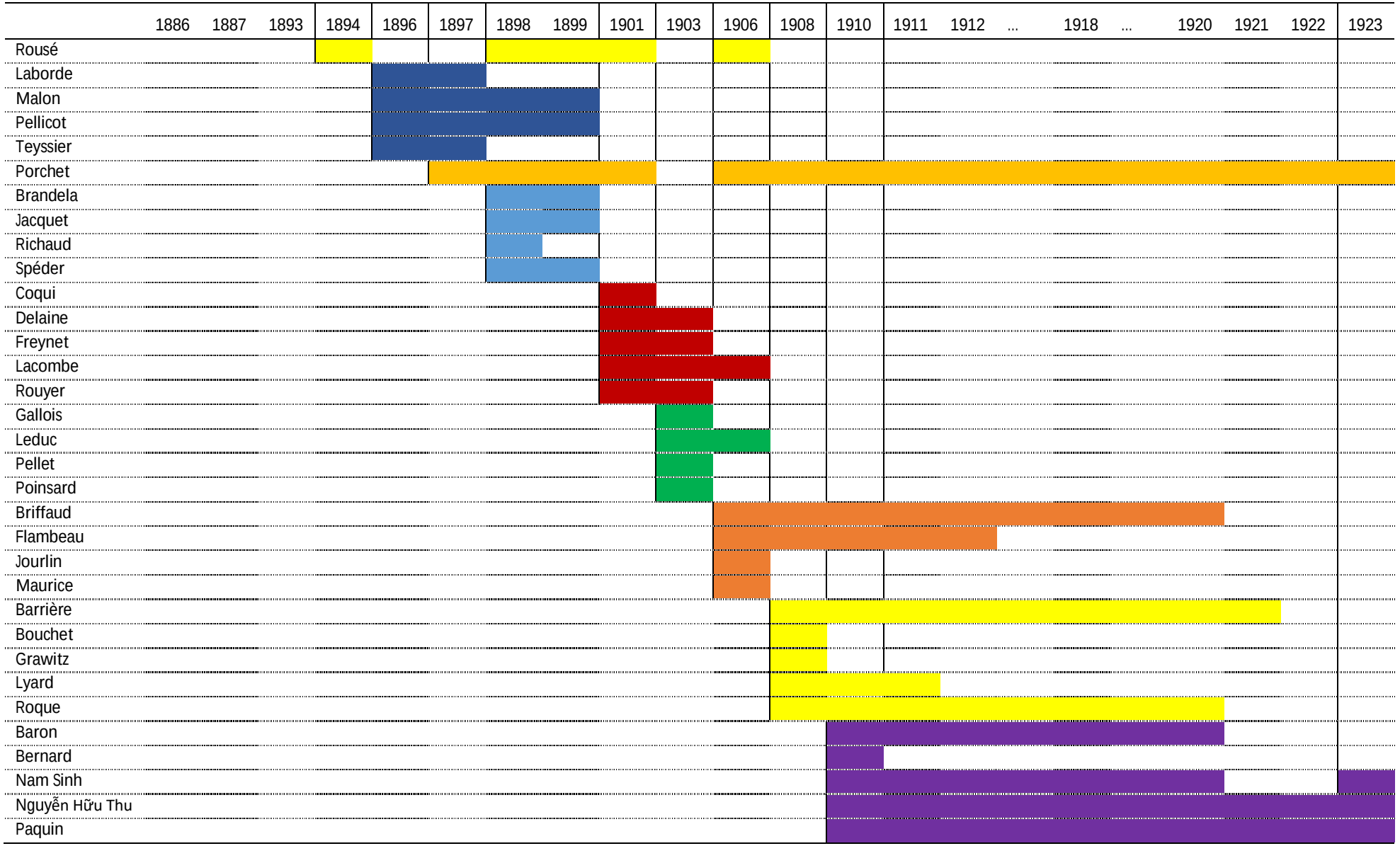
Cantons	**Villages** (*autres noms sous lesquels ils sont encore connus*)
District An Dương	
An Dương	An Dương, Đôn Nghĩa, Vĩnh Niệm, Hoàng Mai, Song Mai, Tê Chủ, Trang Quang
Gia Viên	Gia Viên [làng Cấm], Lạc Viên, Thượng Lý [làng Si], Hạ Lý, An Chơn [làng Kẽ tắt], Nam thôn (hameau), An Trì, Năm thôn (hameau)
Điều Yêu (ou Đào Yêu)	Điều Yêu Thương, Văn Xá (hameau), Điều Yêu Đông [làng Hậu], Hi Lai, Xích Thổ, Điều Yêu Trung [làng đống non], Tri Yếu, Đông Thôn (hameau), Đoài Thôn (hameau), Nhu Điều, Đào Yêu [làng Hạ, làng Bùi], Điều Yêu Hạ, Tiên Sa [làng Gòi]
Đông Khê	Đông Khê, Hàng Kinh, Dư Hàng, Phụng Pháp [làng Phọng, làng Bớp], Nội Nam (hameau), Trung Bắc (hameau), An Biên [làng Vẻn], Đà Cụ (hameau)
Hạ Đoàn	Hạ Đoạn [làng Quàng], Bình Kiều (hameau), Thượng Đoạn, Đoàn Xá, Phú Xá, Vĩnh Lưu, Văn Mỷ, Đình Vũ
Lang Thâm (Lương Xâm)	Lương Xâm [làng Dầm], Xâm Bô, Xâm Đông, Lương Khê, Hạ Lủng, Lủng Bắc
Trực Cát	Trực Cát, Cát Bi, Cát Khê, Đồng Xá, Hào Khê
Trung Hành	Trung Hành, An Khê, Lực Hành [làng Rào, Chợ Rào], Đông An, Thư Trung, Điều Sơn
Tú Lâm	Tả Quang, Lồi Dương, Lâm Đông (Đong), Bính Đông
Văn Cú (Văn Ái)	Văn Ái, Đồng Đới (Đồng Giải) [làng Chợ Rế], Đồng Du, Vinh Khê, Lương Qui, Trường Duệ, Hoàng Lâu, Văn Tra, Kiên Phong, Minh Kha, Trạm Bạc
District An Lão, Phủ de Kiến Thụy	
An Luận	An Luận [làng duồn], Liễn Luận [làng sắn], Khúc Giản [làng Khuốt], Bá Phương, Tiên Hội, Chi Lai (hameau), Xuân An
Biều Đa	Biều Đa, Lai Nghi, Phương Lang Thượng, Kim Châm, My Lang Hạ, Tứ Nghi (hameau)
Cao Mật	Cao Mật, Mông Trang thượng [Làng Hồng], Mông Trang Hạ [làng Hạ], Cốc Tràng, Tôn Lộc, Phương Lập, Kim Côn, Côn Lanh
Câu Thượng	Câu Thượng, Câu Hạ [làng xòi], Câu Trung, Câu Đông, Các Tiên, An Tụ (An Ku, An Trụ)
Đại Hoàng	Đại Hoàng, Tri Lai, Lai Thị, Việt Khê, An Sơn, Kinh Xuyên
Đại Phương Lang	Đại Phương Lang, Trung Thanh Lang [Làng Chợ May], Đông Sông, Văn Khê, Hanh Thị, Thạch Lựu, Tiên Cầm
Phù Lưu	Phù Lưu, Đồng Tử, Qui Tức, Phù Liễn, Nguyệt Án, Phủ Niệm
Phương Chử	Phương Chử, Hoa Chử, Liễu Dinh, Hòa Chử, Xuân Đài
Quán Trang	Quán Trang, Nghĩa Trang, Đại Trang, Thượng Trang, Hạ Trang, Trung Trang, Ích Trang, Trực Trang
Văn Đẩu	Văn Đẩu, Văn Trang, Thượng Chất (hameau), Khúc Trì, Cựu Viên, Kha Lâm
Văn Hòa	Văn Hòa, Văn Cao (hameau), Kim Đới [làng Ngò], Tràng Hạ (hameau), Hòa Nẻo [làng Liễu], An Úc, Xuân Úc, Úc Gi
District Nghi Dương	
Cổ Trà	Cổ Trai, Nhân Trai, Cao Bộ [làng Khang], Ngọc Liễn, Kim Sơn, Kỳ Sơn, Đa ngư, Tam Kiệt
Đại Trà	Đại Trà, Đức Phong, Phong Cầu, Lạng Côn

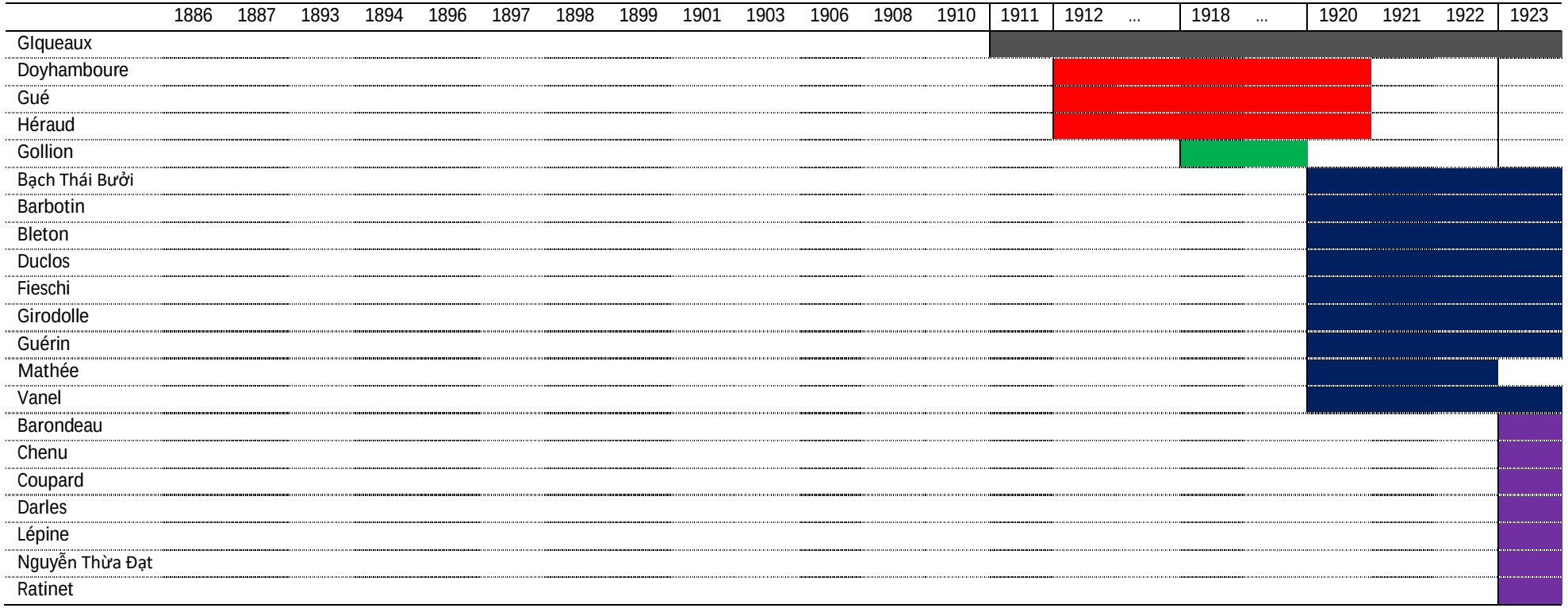
Đâu Kiên	Đâu Kiên, Đông Nhâm [làng Nghè], Bạch Câu, Chân Đào, Chân Định, Hạ Câu [làng Vàng], Cẩm Văn,
Đồ Sơn	Đồ Sơn, Đồ Hải, Ngọc Xuyên
Đống Khê	Đống Khê, Trử Khê, Lam Hà (hameau), Phương Khê, My Khê (hameau), Lảm Khê
Du Viên	Du Viên, Kinh Điền, Lương Câu [làng Nguyễn], Lệ Câu [làng sẽ], Thượng Câu
Lao Phong	Lao Phong, Lao Phú [làng Dáu], Quí Kim
Nãi Sơn	Nải Sơn [làng Nải], Hồi Xuân, Lê Xá, Đồng Mô, Bàn Đông, Phụ Lồi [làng Nhồi]
Nghi Dương	Nghi Dương [làng chợ mỏ], Xuân Dương [làng Chiến, làng Nốt], Mai Dương [làng năm mươi], Tú Đôi, Du Lễ [làng sậy]
Phúc Hải	Phúc Hải, Quảng Luận, Vân Quang, Lệ Tảo, Phúc Lộc, Lâm Hải, Đông Phương
Sâm Linh	Sâm Linh, Thấp Linh (hameau), Vỏ Vỉ (hameau), Thu Du, Cốc Liễn,
Đại Lộc	Đại Lộc, Đoan Xá [Làng Đồng cống], Quần Mục [làng Cồn], Hòe Thị, Đông Các, Tiểu Bàn
Tiểu Trà	Tiểu Trà, Phương Lung, Vọng Hải
Trà Phương	Trà Phương, Xuân La [làng dối], Phương Đôi, Cẩm Hoàng [làng lái ngoài], Bình La (hameau), Cẩm La [làng lái trong], Y La (hameau), Quế Lâm
District Thủy Đường	
Dưỡng Châu	Dưỡng Châu, Trúc Sơn (hameau), Trại Kinh (Trại Sơn), Mỹ Cụ, Mỹ Giang, Hà Luận
Dưỡng Động	Dưỡng Động, Gia Đức, Tràng Kinh (Kênh, Kểnh)
Kênh Triều	Kênh Triều, Tuy Lạc, Mi Động (Đông), Mi Sơn, Trung Mỹ (Chung Mỹ), Khuông Lư, Trung Sơn
Lâm Động	Lâm Động, Lôi Động, Hoa Lãng (Lăng), Bính Động, Hoàng Phi (Pha)
Phù Lưu	Phù Lưu Nội, An Ninh Nội, Việt Khê, Thanh Lãng, Phù Lưu Ngoại, An Ninh Ngoại, Ngọc Khê
Phục Lễ	Phục Lễ, Đoan Lễ, Do Nghi, Phố Lễ, Do Lễ
Song Mai	Song Mai, Miêu Nha (Do Nha), Mai Thự, Hà Liễn
Thái Lai	Thái Lai, Đồng Lý, Câu Tứ, Nhân Lý, Cao Kinh (Kênh), Hoa Chương, Hoa Chương (Phương Mỹ)
Thượng Côi	Thượng Côi, Doãn Lại, Niêm Sơn, Bằng Trình (Bảng Trình), Vũ Lao, Hạ Côi, Cổ Nháp (Pháp Cổ), Phượng Sơn, Phi Liệt, Dương Điểu, Cam Lộ
Thủy Đường	Thủy Đường, Hà Trì (Hà Tề tây, hameau) appartenant An Lưu, Tả Quan, Nam Triệu, Đường Sơn, Lỗi Dương, Lương Kệ
Trịnh Xá	Trịnh Xá, Trinh Hưởng (Trịnh Hưởng), Thiên Đông, Kiền Bái, Phù Liễn, Dực Liễn, Tam Sơn
Trúc Động	Trúc Động, Hưu Liệt, Mai Động, Quý Khê, Đạo Tú, Phúc Liệt, Diêm Khê (Điệu Khê), Thụ Khê, Viễn Khê
Disctrict An Hải (Kiến An)	
Hà Nội	Hà Nội, Hà Đỗ, Phú Khê, Dưỡng Phú, Hổ Đông
Ngọ Dương	Ngọ Dương, Hoàng Lâu, Đình Ngọ, Tỉnh Thủy (hameau) appartenant village Hoàng Lâu
Quỳnh Hoàng	Quỳnh Hoàng, Vật Cách Thượng, Vật Cách Hạ, Cống Hiền, Quỳnh Bảo, Hoàng Lâu, Cam Lộ, Lương Quán
Vụ Nông	Vụ Nông, Khinh Giao, Phí Xá, Nguyễn Xá, Bắc Nguyễn, Dụ Nghĩa, Tuyền Đông, Lê Xá

[Source : AVN1 RST 30258 Division administrative de la province de Haiphong en hameaux, villages, cantons, huyện et phủ 1889 ; Voir le paragraphe « Xứ Hải Dương » dans Phạm Đình Hổ (1998). *Vũ trung tùy bút* (Essai dans des jours de pluie). Tp. Hồ Chí Minh, nxb. Văn nghệ Thành phố Hồ Chí Minh ; Il existe quelques autres nombres de villages dans Quốc sử quán triều Nguyễn. *Đại Nam nhất thống chí*, tập 3. Viện Sử học, Viện Khoa học Xã hội Việt Nam (Phiên dịch và chú giải). Huế, Nxb. Thuận Hóa, 2006, p. 448-449, 451.]

Annexes 2. Les membres de la Chambre de commerce de Haiphong pendant les années 1886-1923




1886
1887
1893
1894
1896
1897
1898
1899
1901
1903
1906
1908
1910
1911
1912
...
1918
...
1920
1921
1922
1923
Rousé
Laborde
Malon
Pellicot
Teyssier
Porchet
Brandela
Jacquet
Richaud
Spéder
Coqui
Delaine
Freynet
Lacombe
Rouyer
Gallois
Leduc
Pellet
Poinsard
Briffaud
Flambeau
Jourlin
Maurice
Barrière
Bouchet
Grawitz
Lyard
Roque
Baron
Bernard
Nam Sinh
Nguyễn Hữu Thu
Paquin



[Source : *Moniteur du protectorat de l'Annam et du Tonkin*, l'année 1886, N^0 3, p. 166 et l'année 1887, N^0 12, p. 475; Chambre de commerce de Haiphong. *Procès-verbaux* de 1886 jusqu'en 1923.]

Annexe 3. Les documents d'archives

Nous avons sélectionné :

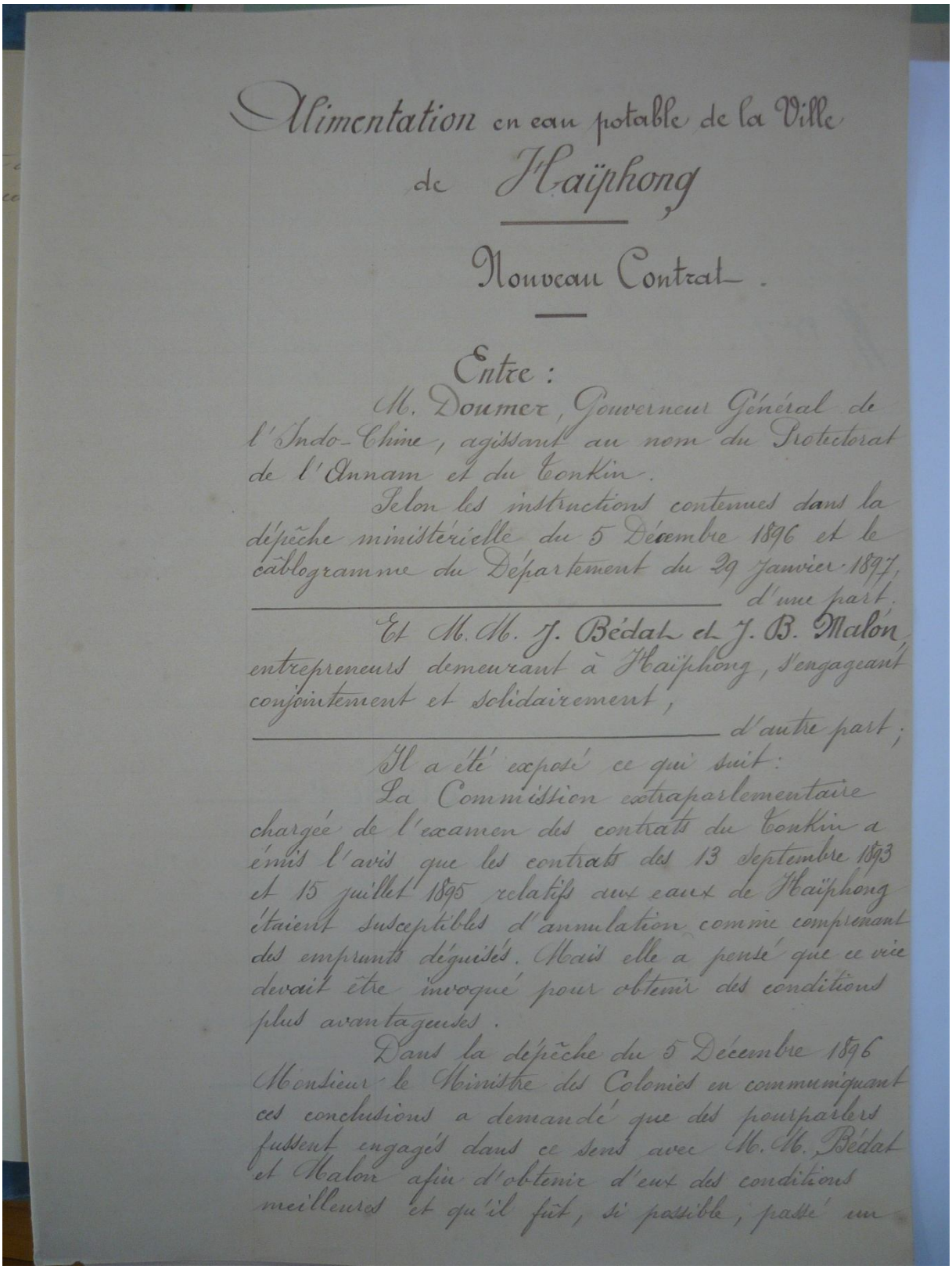
1. Le contrat passé entre le Gouverneur général et MM. Bédat et Malon pour la distribution de l'eau potable à Haiphong, ANOM GGI 6370 Distribution de l'eau potable a Haiphong 1893-1897
2. La délégation de pouvoir à M. Albert Butin par la Société Cotonnière de l'Indochine en 1898, ANV1 RST 59152 Vente des terrains par la ville de Haiphong à la Société Cotonnière (1899-1911)
3. Exportation de ciment à Swatow en 1211, 1912 et pendant le premier trimestre de 1913, ANV1 RST 74150 Exportation des ciments de Haiphong à destination de la Chine
4. Arrêté du Résident supérieur au Tonkin pour la création d'usine de la Société Indochinoise du Ciment Fondu Lafarge à Thượng Lý, Haiphong en 1928, ANOM RST.NF 02889 Société Indochinoise du Fondu Lafarge 1928

Pour d'autres informations concernant les entreprises françaises à Haiphong, publiées dans les journaux, la presse, il est possible de consulter sur les sites internet suivants :

http://entreprises-coloniales.fr/inde-et-indochine.html

http://belleindochine.free.fr

Le contrat passé entre le Gouverneur général et MM. Bédat et Malon pour la distribution de l'eau potable à Haiphong, ANOM GGI 6370 Distribution de l'eau potable a Haiphong 1893-1897 (4 pages)



Alimentation en eau potable de la Ville de Haïphong

Nouveau Contrat.

Entre :

M. Doumer, Gouverneur Général de l'Indo-Chine, agissant au nom du Protectorat de l'Annam et du Tonkin.

Selon les instructions contenues dans la dépêche ministérielle du 5 Décembre 1896 et le câblogramme du Département du 29 janvier 1897,

d'une part.

Et MM. J. Bédat et J. B. Malon, entrepreneurs demeurant à Haïphong, s'engageant conjointement et solidairement,

d'autre part;

Il a été exposé ce qui suit:

La Commission extraparlementaire chargée de l'examen des contrats du Tonkin a émis l'avis que les contrats des 13 Septembre 1893 et 15 juillet 1895 relatifs aux eaux de Haïphong étaient susceptibles d'annulation comme comprenant des emprunts déguisés. Mais elle a pensé que ce vice devait être invoqué pour obtenir des conditions plus avantageuses.

Dans la dépêche du 5 Décembre 1896 Monsieur le Ministre des Colonies en communiquant ces conclusions a demandé que des pourparlers fussent engagés dans ce sens avec MM. Bédat et Malon afin d'obtenir d'eux des conditions meilleures et qu'il fut, si possible, passé un

nouveau contrat, dans lequel on aurait soin de supprimer les causes de nullité que la Commission extraparlementaire des marchés du Tonkin a relevées dans les premiers.

M.M. Bédat et Malon, sans discuter la question de ~~l'Légalité~~ légalité des premiers contrats, qu'ils déclarent avoir contractés de bonne foi, reconnaissent que la situation économique et financière du Tonkin est actuellement meilleure que celle existant lors de la signature du contrat du 13 Septembre 1893. Ils constatent de plus que, par suite du vote de l'emprunt, le Protectorat est en mesure de leur payer les travaux exécutés et ceux qui leur restent à exécuter au fur et à mesure de leur avancement. Désireux d'éviter toute contestation et tout procès, ils croient donc pouvoir, pour les travaux d'adduction des eaux de Haïphong, consentir de nouvelles conditions plus avantageuses pour le Protectorat de l'Annam et du Tonkin et acquiescer à un nouveau contrat destiné à remplacer les contrats des 13 Septembre 1893 et 15 juillet 1895.

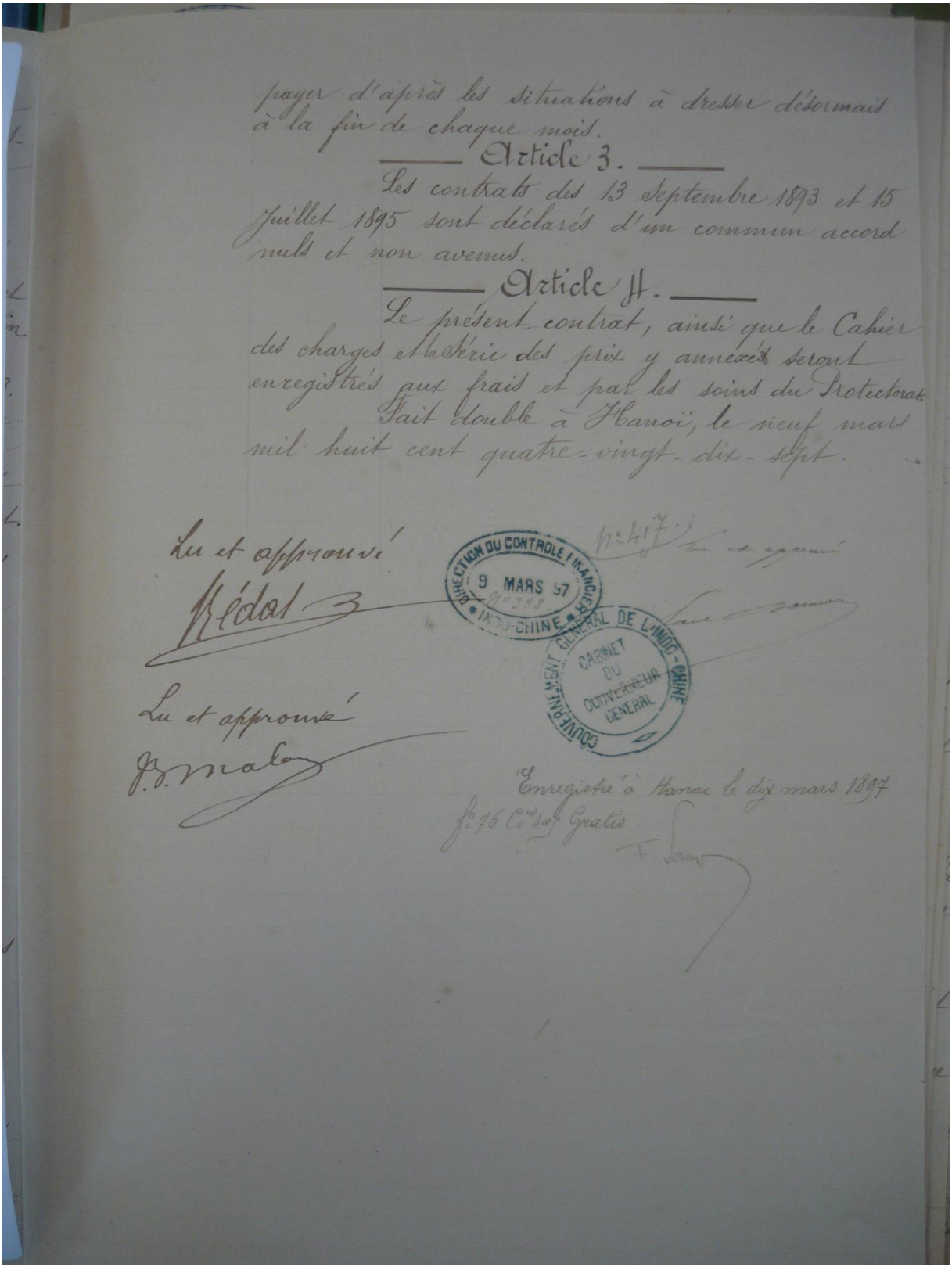
Il a donc été convenu ce qui suit :

Article 1er

Les travaux déjà exécutés par M.M. Bédat et Malon pour l'alimentation en eau potable de la Ville de Haïphong seront réglés conformément aux clauses, prix et conditions du Cahier des Charges et Série des prix joint au présent contrat. Leur achèvement en sera poursuivi par les mêmes entrepreneurs aux mêmes prix, clauses et conditions.

Article 2

Les sommes déjà payées à M.M. Bédat et Malon pour ces travaux, tant à Paris qu'à Hanoï seront considérées comme des acomptes déjà payés et viendront en déduction de celles à leur



payer d'après les situations à dresser désormais à la fin de chaque mois.

Article 3.

Les contrats des 13 Septembre 1893 et 15 Juillet 1895 sont déclarés d'un commun accord nuls et non avenus.

Article 4.

Le présent contrat, ainsi que le Cahier des charges et bordereau des prix y annexés seront enregistrés aux frais et par les soins du Protectorat.

Fait double à Hanoï, le neuf mars mil huit cent quatre-vingt-dix-sept.

Lu et approuvé

Rédet

DIRECTION DU CONTROLE FINANCIER
9 MARS 97
INDO-CHINE

GOUVERNEMENT GENERAL DE L'INDO-CHINE
CABINET DU GOUVERNEUR GENERAL

Lu et approuvé

P.O. malo

Enregistré à Hanoi le dix mars 1897
f° 76 C° 10e Gratis

Nature des Ouvrages	Quantités (a)	Prix unitaires d'après les anciens contrats	Prix unitaires d'après le nouveau Contrat	Sommes partielles d'après les anciens Contrats	Sommes partielles d'après le nouveau Contrat (b)	Sommes totales d'après les anciens Contrats	Sommes totales d'après le nouveau Contrat	Différences
Conduite d'amenée et maîtresse de 0,m1100	31.280,-	100,-	80,-	3.128.000f,-	2.502.400f,-			
Plus-value pour emploi de joints Bonnet	8.000,-	"	1,20	"	9.600,-			
Plus-value pour emploi de joints Gibault	1100,-	"	3.50	"	11.900,-			
Conduite de 0,m30	2.000,-	56,10	50,-	112.200,-	100.000,-			
Conduite de 0,m25	1500,-	115,20	110,-	67.800,-	60.000,-			
Conduite de 0,m15	11.500,-	25,25	22,-	113.625,-	99.000,-			
Conduite de 0,m10	1000,-	"	15,-	"	15.000,-			
Bornes fontaines	62,-	150,-	120,-	27.900,-	26.040,-			
Barrages et prises d'eau	1	90000,-	15000,-	90.000,-	15.000,-			
Buses pour écoulement des eaux sous la Conduite d'amenée	1	62000,-	15000,-	68.000,-	15000,-			
Ouvrages de support de la conduite au droit de six arroyos	1		18000,-		18000,-			
Ouvrages de support et Siphon pour la traversée du Song Gia et du Song Ga-Bac	1		300000,-		300000,-			
Siphons à la traversée du Cua-Cam	1	550000,-	220000,-	550000,-	220000,-			
Siphons à la traversée du canal de Hba-ly, du Song-Cam-Bac et du canal de Ceinture	1		110000,-		110.000,-			
Réservoirs	2	125.000,-	110.000,-	250.000,-	220.000,-			
Route	31.000	3f,- à 2,70 8,10	7,-	251.100,-	217.000,-			
			Totaux			11.953.225f,-	11.263.440f,-	
								689.285f,-
Somme à valoir pour imprévus et différences pouvant se relever lors du piquetage définitif sur la longueur de la Canalisation et de la route						116.775f,-	36.060f,-	
			Totaux généraux			5.000.000f,-	11.300.000f,-	700.000f,-

Observations.

(a) Les quantités portées sont celles qui résultent des études définitives faites à ce jour. Le piquetage définitif de la conduite d'amenée n'est pas encore fait sur une longueur de 9 K/m. Il en est de même de l'étude définitive de la Canalisation dans Haïphong. Les sommes à valoir prévues paraissent de nature à parer à tout aléa.

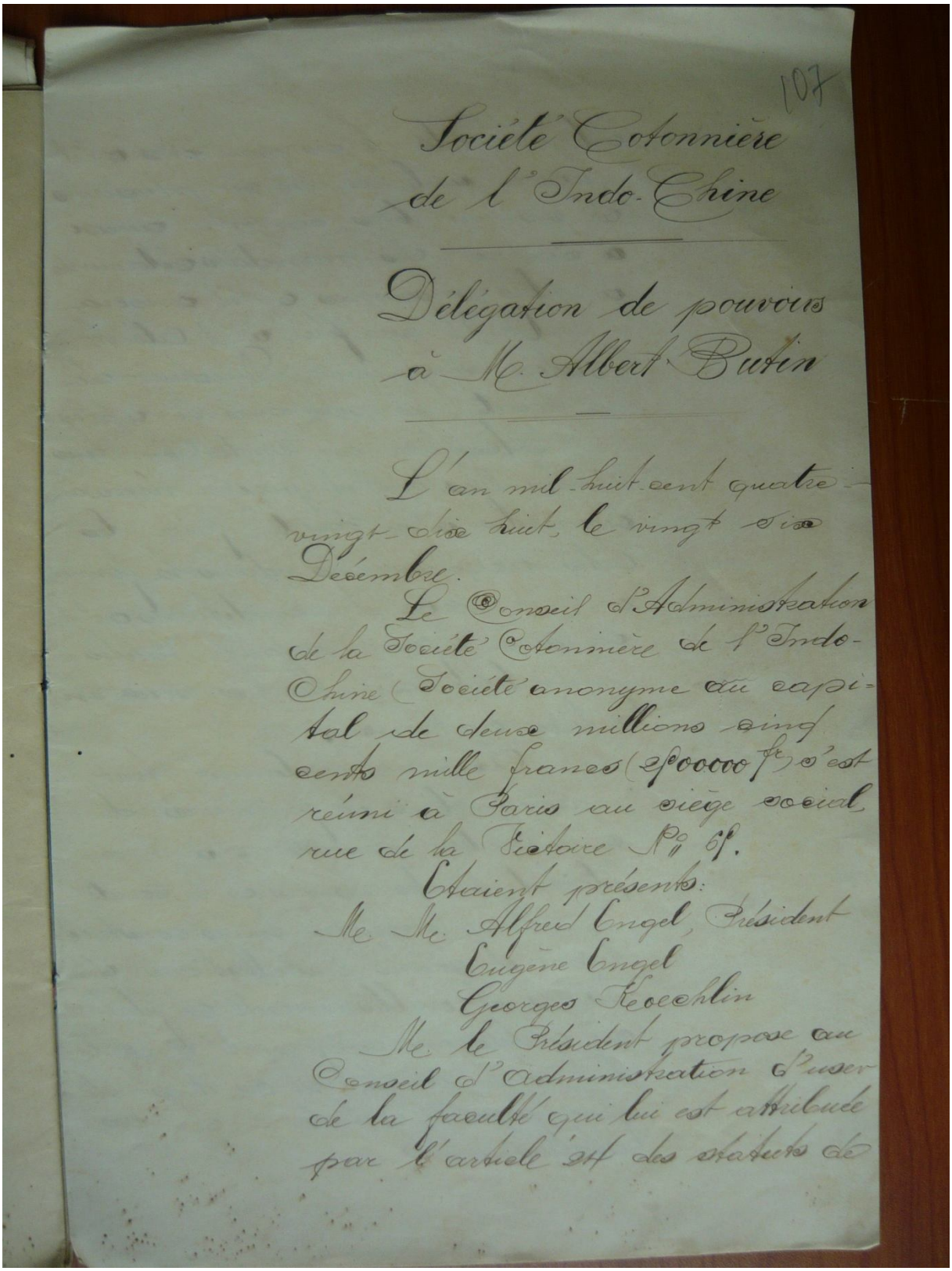
(b) Les sommes portées pour les ouvrages d'art sont définitives: au nouveau Contrat, le mode de traversée du Song Gia et du Song Ga-Bac a été modifié; la traversée de la coupure de Hba-ly non prévue au Contrat primitif est prévue. Il en est de même de la traversée du Canal de Ceinture que l'on pourrait soutenir ne pas être comprise dans les Contrats antérieurs.

Le présent détail estimatif comparatif dressé pour être joint à mon rapport en date de ce jour par l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Directeur des Travaux Publics soussigné.

Hanoï, le 8 Mars 1897.

DIRECTION DES TRAVAUX PUBLICS ANNAM & TONKIN

La délégation de pouvoir à M. Albert Butin par la Société Cotonnière de l'Indochine en 1898, ANV1 RST 59152 Vente des terrains par la ville de Haiphong à la Société Cotonnière (1899-1911) (7 pages)



107

Société Cotonnière
de l'Indo-Chine

Délégation de pouvoirs
à M. Albert Butin

L'an mil huit cent quatre-vingt-dix huit, le vingt six Décembre.

Le Conseil d'Administration de la Société Cotonnière de l'Indo-Chine (Société anonyme au capital de deux millions cinq cents mille francs (2.500.000 fr.) s'est réuni à Paris au siège social rue de la Victoire N° 69.

Etaient présents:
MM. Alfred Engel, Président
Eugène Engel
Georges Kœchlin

M. le Président propose au Conseil d'Administration d'user de la faculté qui lui est attribuée par l'article 24 des statuts de

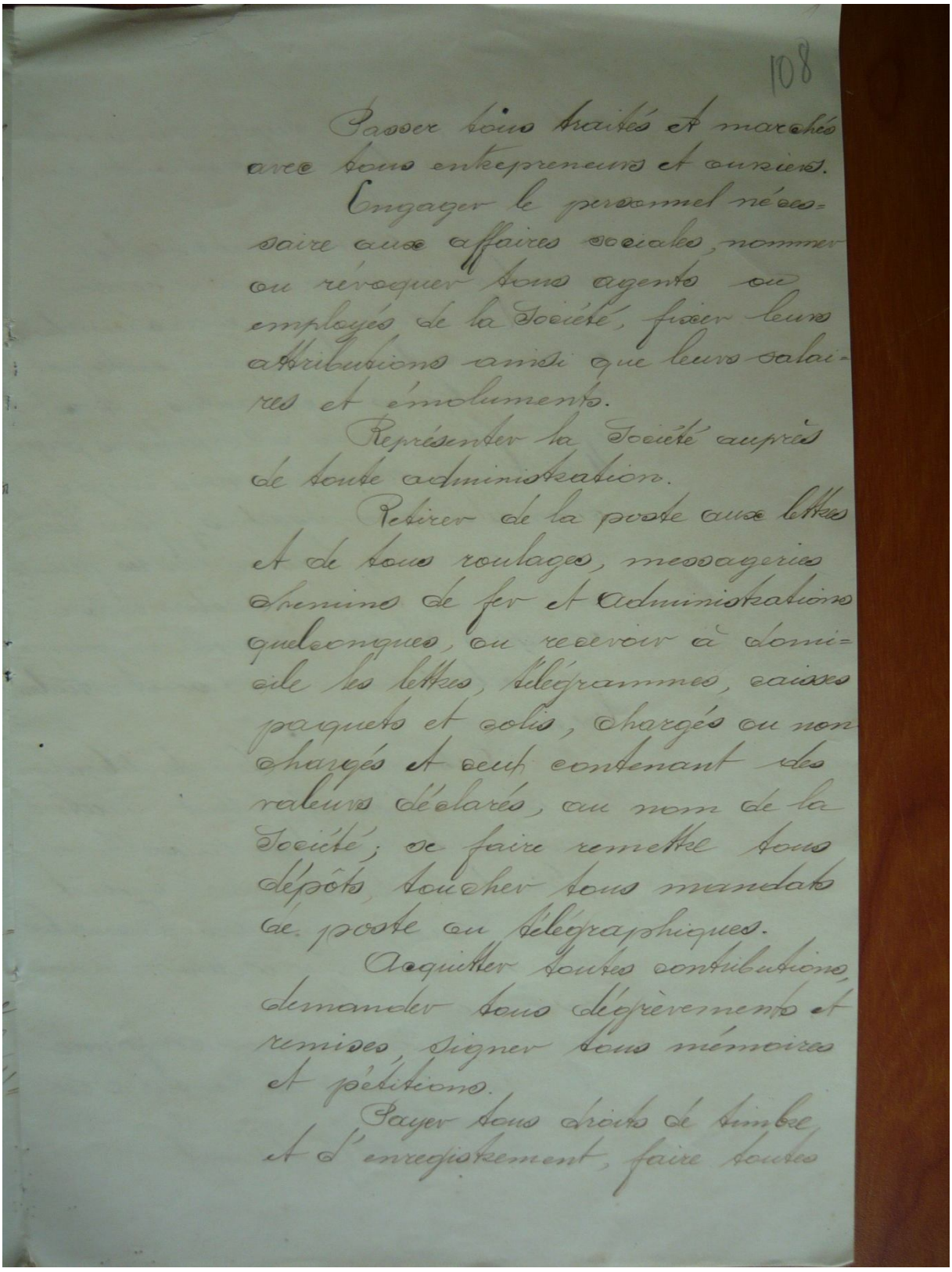
déléguer tels de ses pouvoirs qu'il jugera utile à un ou plusieurs de ses membres, comme aussi à donner des mandats déterminés à telles personnes qu'il avisera.

Et de conférer à M. Albert Butin Ingénieur, Directeur de la Société, les pouvoirs ci-après.

Acquérir en Indo-Chine tous immeubles qu'il jugera nécessaires ou utiles à la Société, faire les dites acquisitions dans la forme et aux prix et conditions qu'il avisera, faire remplir toutes formalités acquitter les prix en retirer quittance.

Acquérir également tout matériel, objets et fournitures de toute nature nécessaires à l'exploitation des usines de la Société.

Faire exécuter toutes constructions et toutes installations d'usines et établissements de filature ou autres en conformité avec le but de la Société tel qu'il est défini par l'article 2 de ses statuts.



108

Passer tous traités et marchés avec tous entrepreneurs et ouvriers.

Engager le personnel nécessaire aux affaires sociales, nommer ou révoquer tous agents ou employés de la Société, fixer leurs attributions ainsi que leurs salaires et émoluments.

Représenter la Société auprès de toute administration.

Retirer de la poste aux lettres et de tous roulages, messageries chemins de fer et Administrations quelconques, ou recevoir à domicile les lettres, télégrammes, caisses paquets et colis, chargés ou non chargés et ceux contenant des valeurs déclarés, au nom de la Société; se faire remettre tous dépôts, toucher tous mandats de poste ou télégraphiques.

Acquitter toutes contributions, demander tous dégrèvements et remises, signer tous mémoires et pétitions.

Payer tous droits de timbre et d'enregistrement, faire toutes

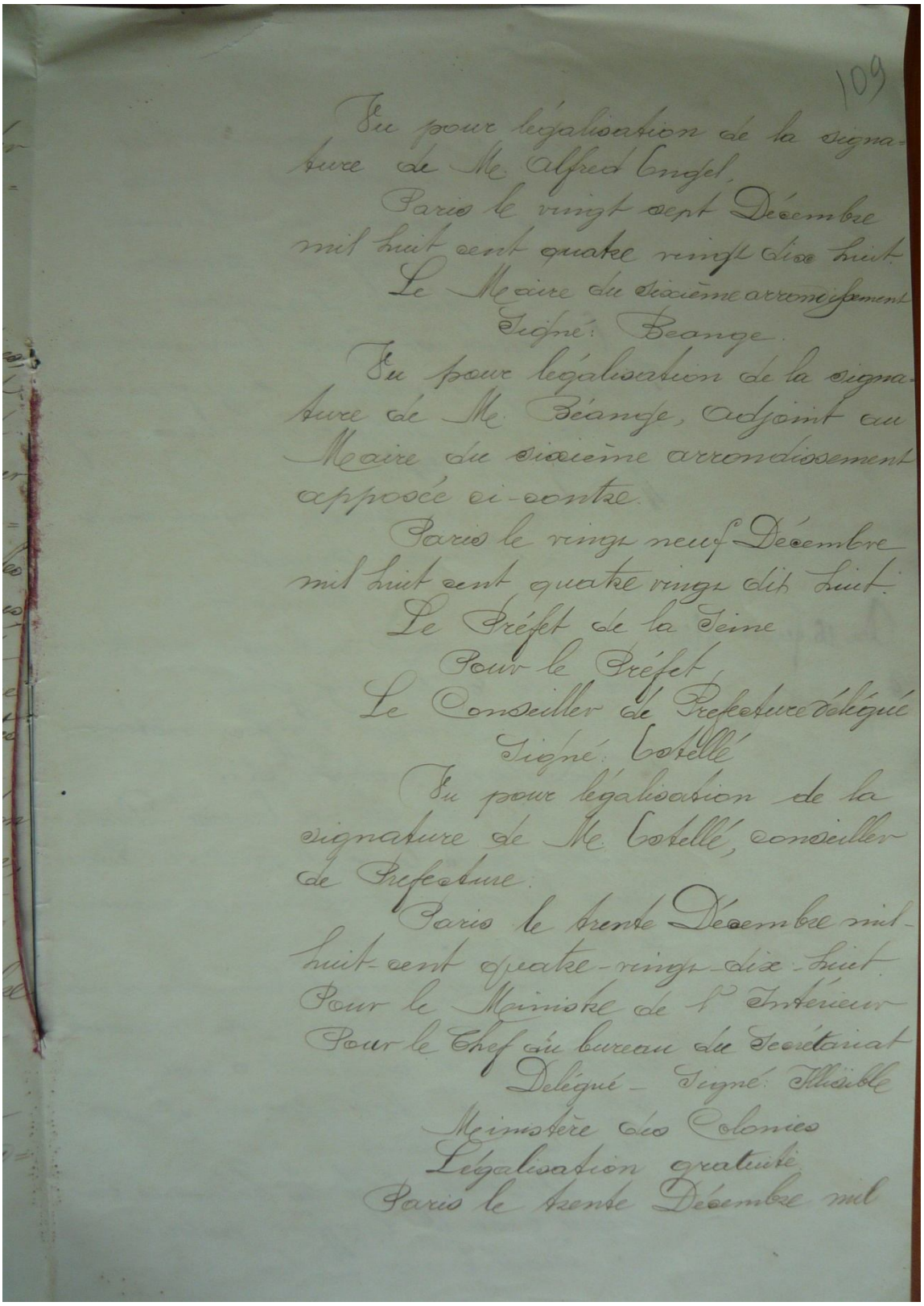
déclarations à ce sujet, demander la remise de toute amende encourue.

Faire toutes opérations et déclarations relatives à l'entrée ou à la sortie des marchandises, à leur admission en entrepôt ou en transit et autres. A cet effet, faire toutes déclarations payer les droits, souscrire tous engagements et soumissions; faire toutes consignations, toucher toutes primes, demander tous redressements de comptes et de perception, même judiciairement, consentir toutes décharges.

Cette proposition de délégation de pouvoirs à M. Albert Dutin, mise aux voix est adoptée à l'unanimité par le Conseil.

Paris, vingt six Décembre mil huit cent quatre vingt dix huit.

Pour extrait conforme
Le Président du Conseil d'Administration.
Signé: Alfred Engel



109

Vu pour légalisation de la signature de Me Alfred Engel.

Paris le vingt sept Décembre mil huit cent quatre vingt dix huit

Le Maire du sixième arrondissement

Signé: Béange.

Vu pour légalisation de la signature de Me Béange, adjoint au Maire du sixième arrondissement apposée ci-contre.

Paris le vingt neuf Décembre mil huit cent quatre vingt dix huit.

Le Préfet de la Seine

Pour le Préfet,

Le Conseiller de Préfecture délégué

Signé: Corelle

Vu pour légalisation de la signature de Me Corelle, conseiller de Préfecture.

Paris le trente Décembre mil-huit-cent quatre-vingt-dix-huit.

Pour le Ministre de l'Intérieur

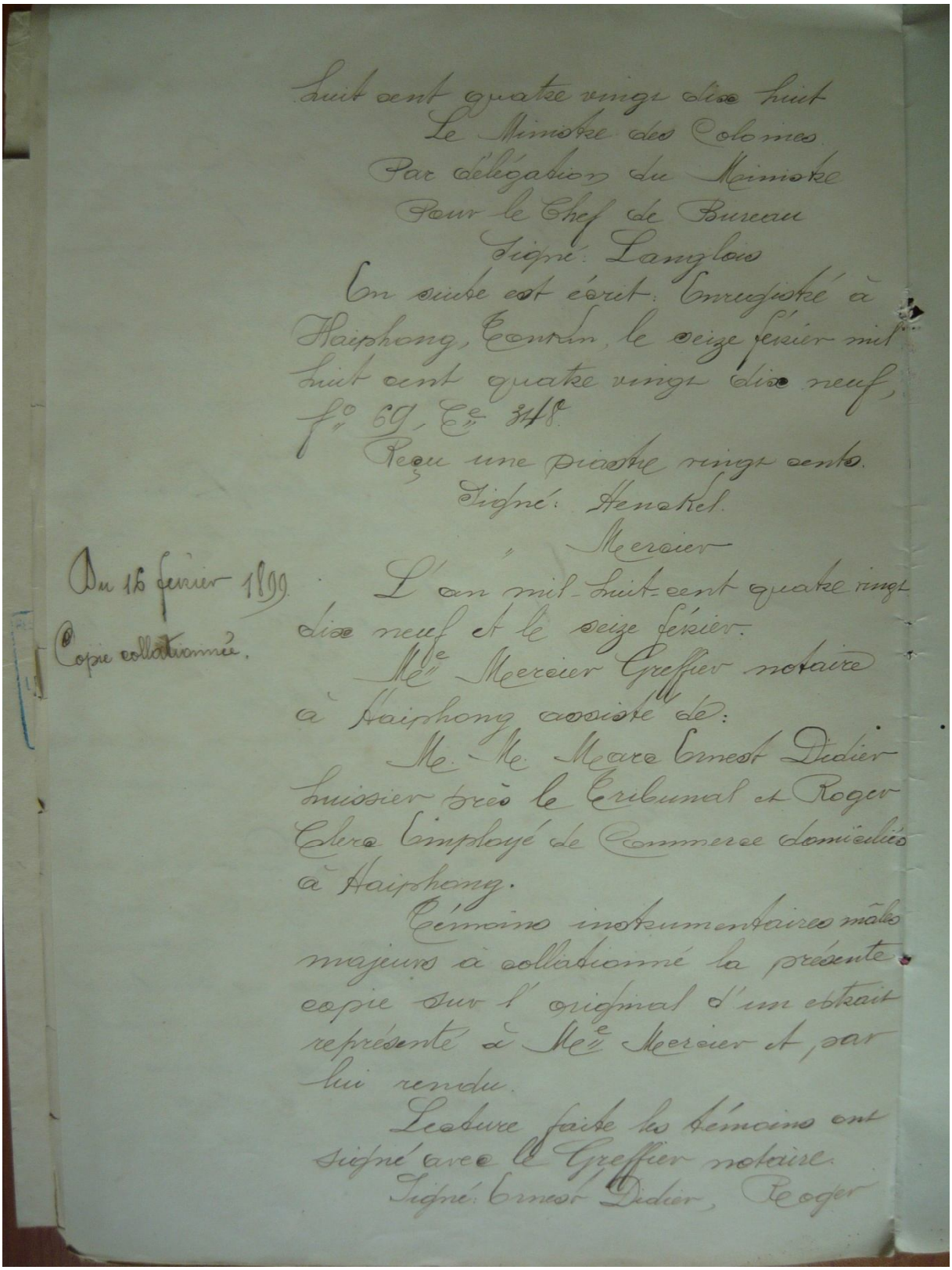
Pour le Chef du bureau du Secrétariat

Délégué - Signé: Illisible

Ministère des Colonies

Légalisation gratuite

Paris le trente Décembre mil

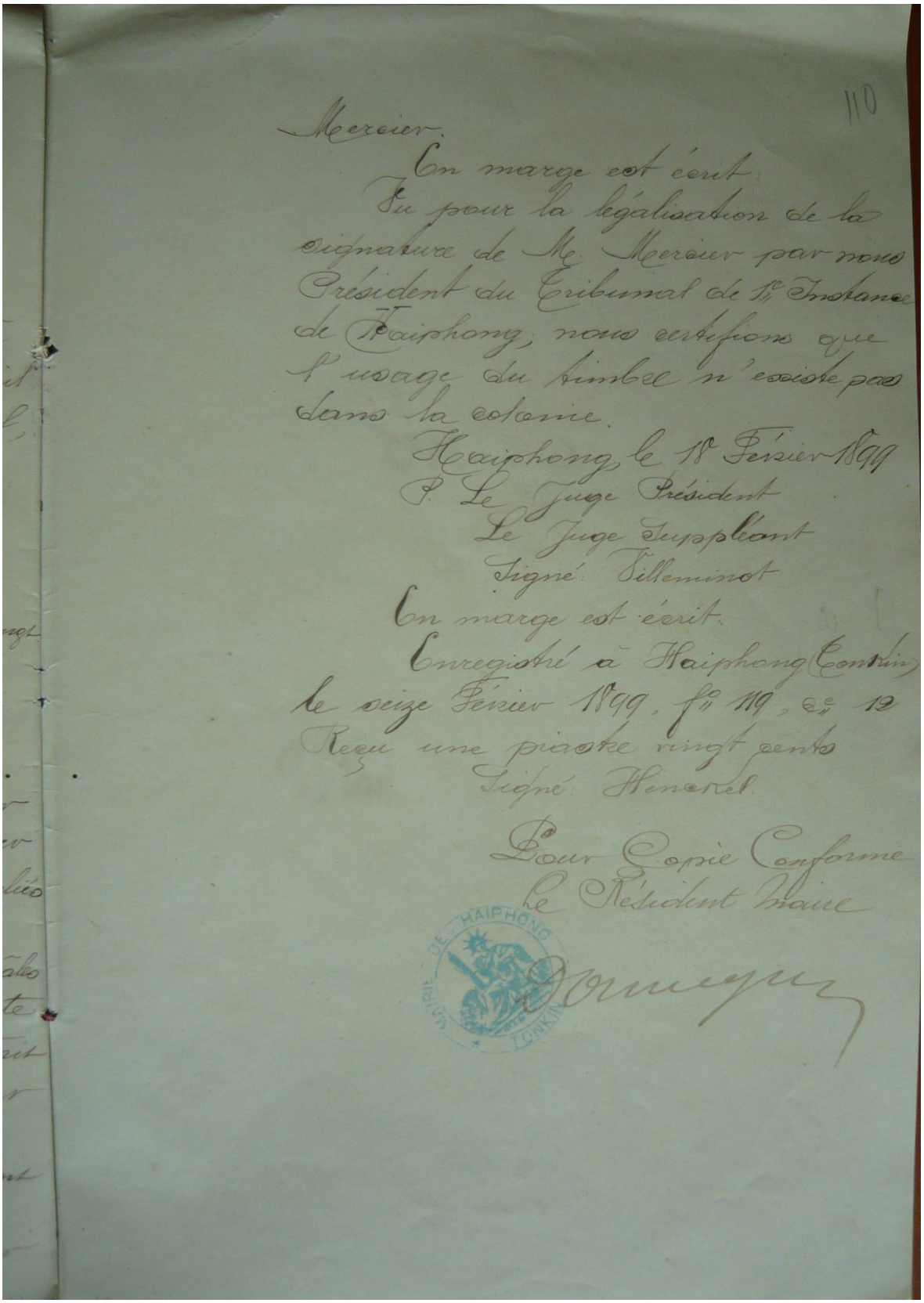


huit cent quatre vingt dix huit
Le Ministre des Colonies
Par délégation du Ministre
Pour le Chef de Bureau
Signé: Langlois
Un timbre est écrit: Enregistré à Haiphong, Tonkin, le seize février mil huit cent quatre vingt dix neuf, f° 69, C^es 348
Reçu une piastre vingt cents.
Signé: Henaksel.

Du 15 février 1899.
Copie collationnée.

Mercier

L'an mil huit cent quatre vingt dix neuf et le seize février.
M^e Mercier Greffier notaire à Haiphong assisté de:
M. M^e Marc Ernest Didier huissier près le Tribunal et Roger Clerc employé de Commerce domiciliés à Haiphong.
Témoins instrumentaires mâles majeurs à collationné la présente copie sur l'original d'un extrait représenté à M^e Mercier et par lui rendu.
Lecture faite les témoins ont signé avec le Greffier notaire.
Signé: Ernest Didier, Roger



110

Mercier.

En marge est écrit.

Vu pour la légalisation de la signature de Me Mercier par nous Président du Tribunal de 1re Instance de Haiphong, nous certifions que l'usage du timbre n'existe pas dans la colonie.

Haiphong, le 18 Février 1899

P. Le Juge Président

Le Juge Suppléant

Signé: Villeminot

En marge est écrit.

Enregistré à Haiphong Contrôle le seize Février 1899, fo 119, ce 12

Reçu une piastre vingt cents

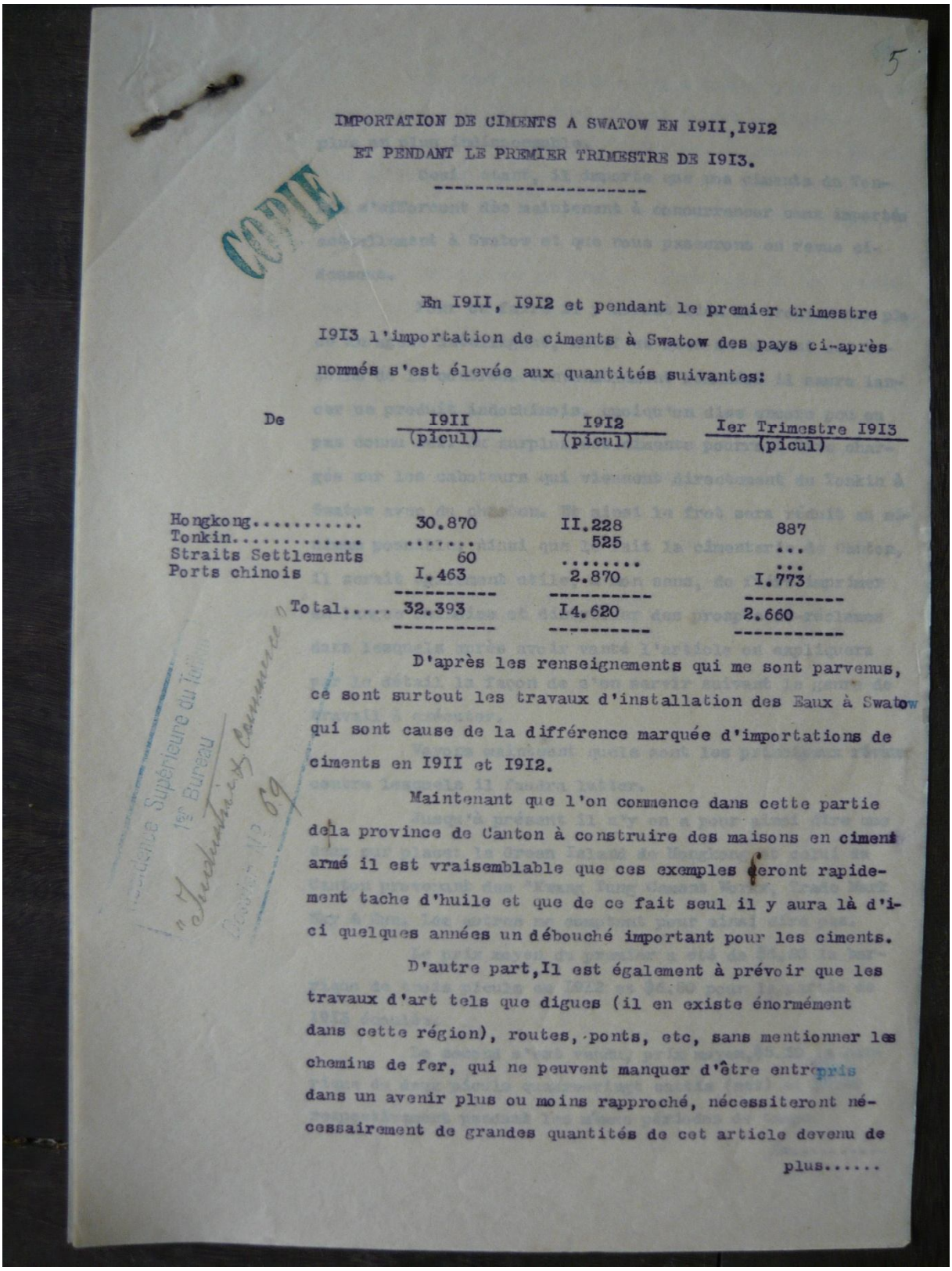
Signé: Henaret

Pour Copie Conforme

Le Résident Maire

TRIBUNAL DE 1re INSTANCE DE HAIPHONG TONKIN

Exportation de ciment à Swatow en 1211, 1912 et pendant le premier trimestre de 1913, ANV1 RST 74150 Exportation des ciments de Haiphong a destination de la Chine (3 pages)



5

IMPORTATION DE CIMENTS A SWATOW EN I9II, I9I2
ET PENDANT LE PREMIER TRIMESTRE DE I9I3.

COPIE

En I9II, I9I2 et pendant le premier trimestre I9I3 l'importation de ciments à Swatow des pays ci-après nommés s'est élevée aux quantités suivantes:

De	I9II (picul)	I9I2 (picul)	Ier Trimestre I9I3 (picul)
Hongkong.....	30.870	II.228	887
Tonkin.....	.....	525	...
Straits Settlements	60	.....	...
Ports chinois	I.463	2.870	I.773
Total.....	32.393	I4.620	2.660

D'après les renseignements qui me sont parvenus, ce sont surtout les travaux d'installation des Eaux à Swatow qui sont cause de la différence marquée d'importations de ciments en I9II et I9I2.

Maintenant que l'on commence dans cette partie de la province de Canton à construire des maisons en ciment armé il est vraisemblable que ces exemples feront rapidement tache d'huile et que de ce fait seul il y aura là d'ici quelques années un débouché important pour les ciments.

D'autre part, Il est également à prévoir que les travaux d'art tels que digues (il en existe énormément dans cette région), routes, ponts, etc, sans mentionner les chemins de fer, qui ne peuvent manquer d'être entrepris dans un avenir plus ou moins rapproché, nécessiteront nécessairement de grandes quantités de cet article devenu de plus.....

CONSULAT

plus en plus indispensable.

Ceci étant, il importe que nos ciments du Tonkin s'efforcent dès maintenant à concurrencer ceux importés actuellement à Swatow et que nous passerons en revue ci-dessous.

Pour ce faire il y aurait lieu de trouver sur place un agent intelligent, actif et bien au courant des besoins de la contrée. Convenablement rémunéré il saura lancer ce produit indochinois, quoiqu'on dise encore peu ou pas connu ici. Au surplus ces ciments pourront être chargés sur les caboteurs qui viennent directement du Tonkin à Swatow avec du charbon. Et ainsi le fret sera réduit au minimum possible. Ainsi que le fait la cimenterie de Canton, il serait également utile, à mon sens, de faire imprimer en langue chinoise et distribuer des prospectus-réclames dans lesquels après avoir vanté l'article on expliquera par le détail la façon de s'en servir suivant le genre de travail à exécuter.

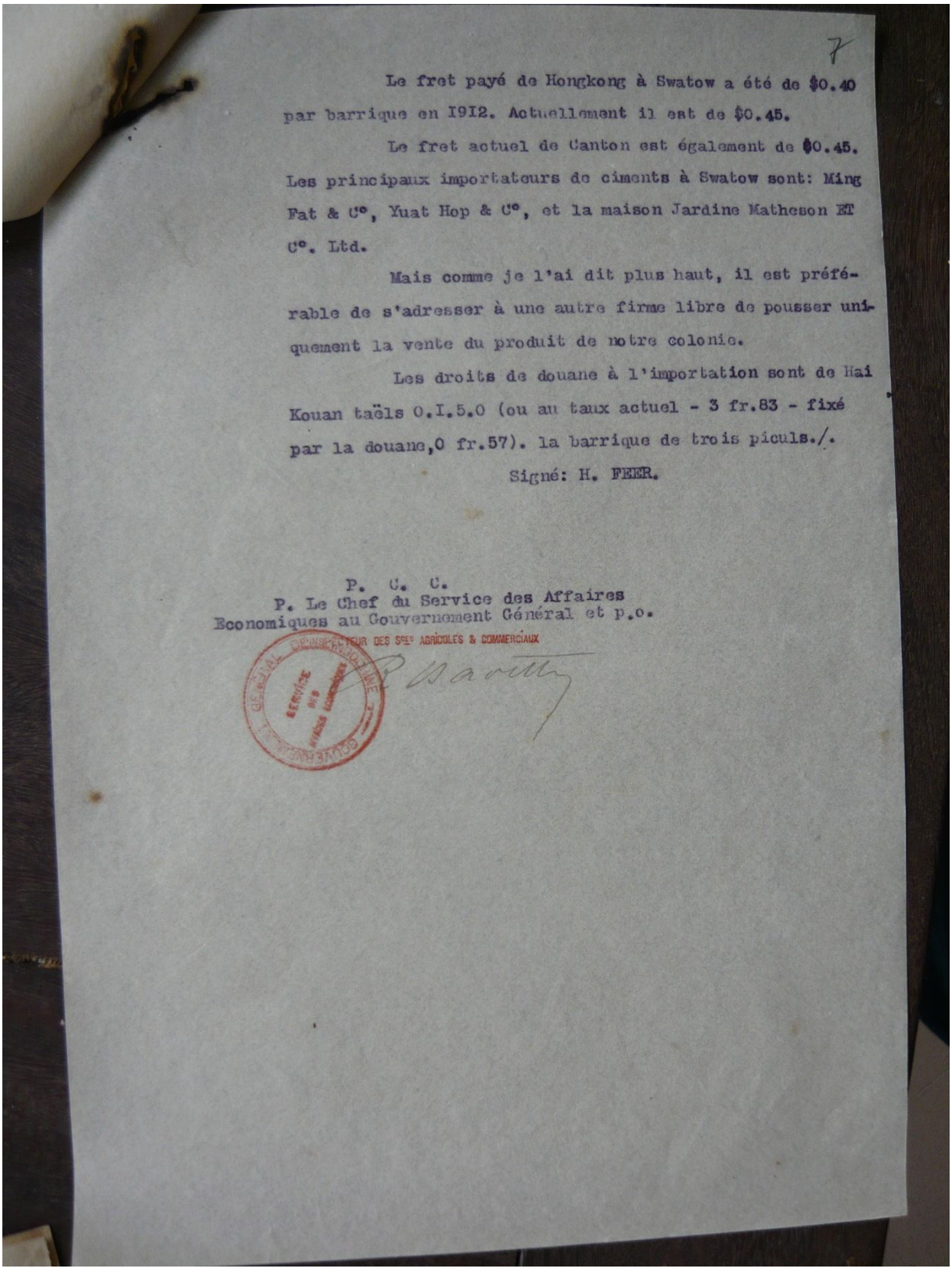
Voyons maintenant quels sont les principaux rivaux contre lesquels il faudra lutter.

Jusqu'à présent il n'y en a pour ainsi dire que deux sur place: le Green Island de Hongkong et celui de Canton provenant des "Kwang Tung Cement Works, Trade Mark Sky & Sun. Les autres ne comptent pour ainsi dire pas.

Le prix moyen du premier a été de $6.60 la barrique de trois piculs en 1912 et $6.80 pour la partie de 1913 écoulée.

Le second s'est vendu, prix moyen, $5.30 la barrique de deux piculs quatre-vingt cattis (net) et $5.60 respectivement pendant les mêmes périodes de temps.

Le.....



7

Le fret payé de Hongkong à Swatow a été de $0.40 par barrique en 1912. Actuellement il est de $0.45.

Le fret actuel de Canton est également de $0.45. Les principaux importateurs de ciments à Swatow sont: Ming Fat & C°, Yuat Hop & C°, et la maison Jardine Matheson ET C°. Ltd.

Mais comme je l'ai dit plus haut, il est préférable de s'adresser à une autre firme libre de pousser uniquement la vente du produit de notre colonie.

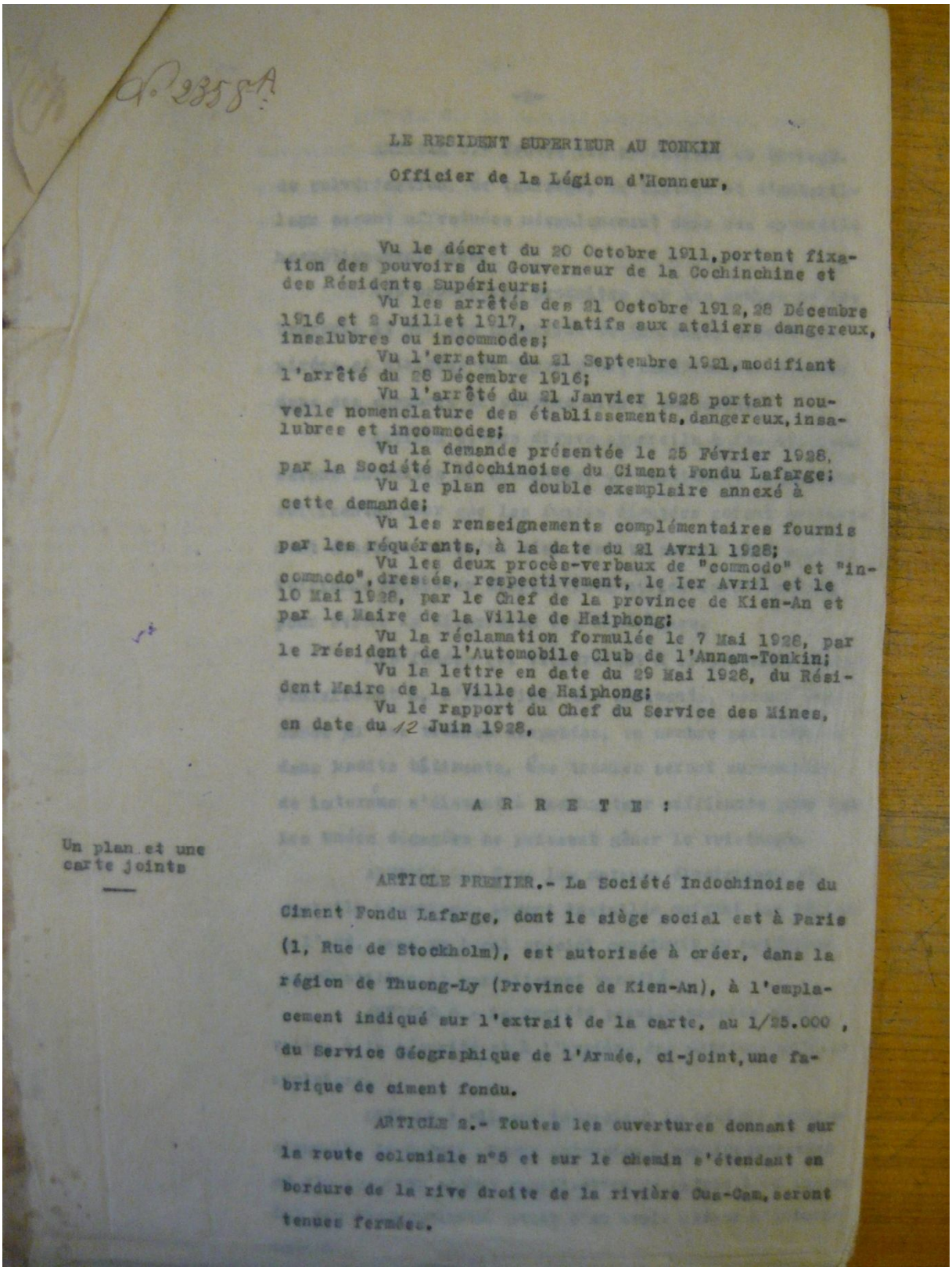
Les droits de douane à l'importation sont de Hai Kouan taëls 0.I.5.0 (ou au taux actuel - 3 fr.83 - fixé par la douane,0 fr.57). la barrique de trois piculs./.

Signé: H. FEER.

P. C. C.
P. Le Chef du Service des Affaires
Economiques au Gouvernement Général et p.o.

INSPECTEUR DES Sces AGRICOLES & COMMERCIAUX

Arrêté du Résident supérieur au Tonkin pour la création d'usine de la Société Indochinoise du Ciment Fondu Lafarge à Thượng Lý, Haiphong en 1928, ANOM RST.NF 02889 Société Indochinoise du Fondu Lafarge 1928 (3 pages)



N° 2358-A

LE RESIDENT SUPERIEUR AU TONKIN

Officier de la Légion d'Honneur,

Vu le décret du 20 Octobre 1911, portant fixation des pouvoirs du Gouverneur de la Cochinchine et des Résidents Supérieurs;

Vu les arrêtés des 21 Octobre 1912, 28 Décembre 1916 et 2 Juillet 1917, relatifs aux ateliers dangereux, insalubres ou incommodes;

Vu l'erratum du 21 Septembre 1921, modifiant l'arrêté du 28 Décembre 1916;

Vu l'arrêté du 21 Janvier 1928 portant nouvelle nomenclature des établissements, dangereux, insalubres et incommodes;

Vu la demande présentée le 25 Février 1928, par la Société Indochinoise du Ciment Fondu Lafarge;

Vu le plan en double exemplaire annexé à cette demande;

Vu les renseignements complémentaires fournis par les réquérants, à la date du 21 Avril 1928;

Vu les deux procès-verbaux de "commodo" et "incommodo", dressés, respectivement, le 1er Avril et le 10 Mai 1928, par le Chef de la province de Kien-An et par le Maire de la Ville de Haiphong;

Vu la réclamation formulée le 7 Mai 1928, par le Président de l'Automobile Club de l'Annam-Tonkin;

Vu la lettre en date du 29 Mai 1928, du Résident Maire de la Ville de Haiphong;

Vu le rapport du Chef du Service des Mines, en date du 12 Juin 1928,

A R R E T E :

Un plan et une carte jointe

ARTICLE PREMIER.- La Société Indochinoise du Ciment Fondu Lafarge, dont le siège social est à Paris (1, Rue de Stockholm), est autorisée à créer, dans la région de Thuong-Ly (Province de Kien-An), à l'emplacement indiqué sur l'extrait de la carte, au 1/25.000, du Service Géographique de l'Armée, ci-joint, une fabrique de ciment fondu.

ARTICLE 2.- Toutes les ouvertures donnant sur la route coloniale n°5 et sur le chemin s'étendant en bordure de la rive droite de la rivière Cua-Cam, seront tenues fermées.

ARTICLE 3.- Toutes les opérations de broyage, de pulvérisation, de tamisage, de blutage et d'embarillage seront effectuées mécaniquement dans des appareils hermétiquement clos.

Les poussières produites par les meules et les broyeurs et par les appareils de tamisage, seront aspirées et dirigées, au moyen d'une canalisation étanche, dans des chambres de condensation à chicanes.

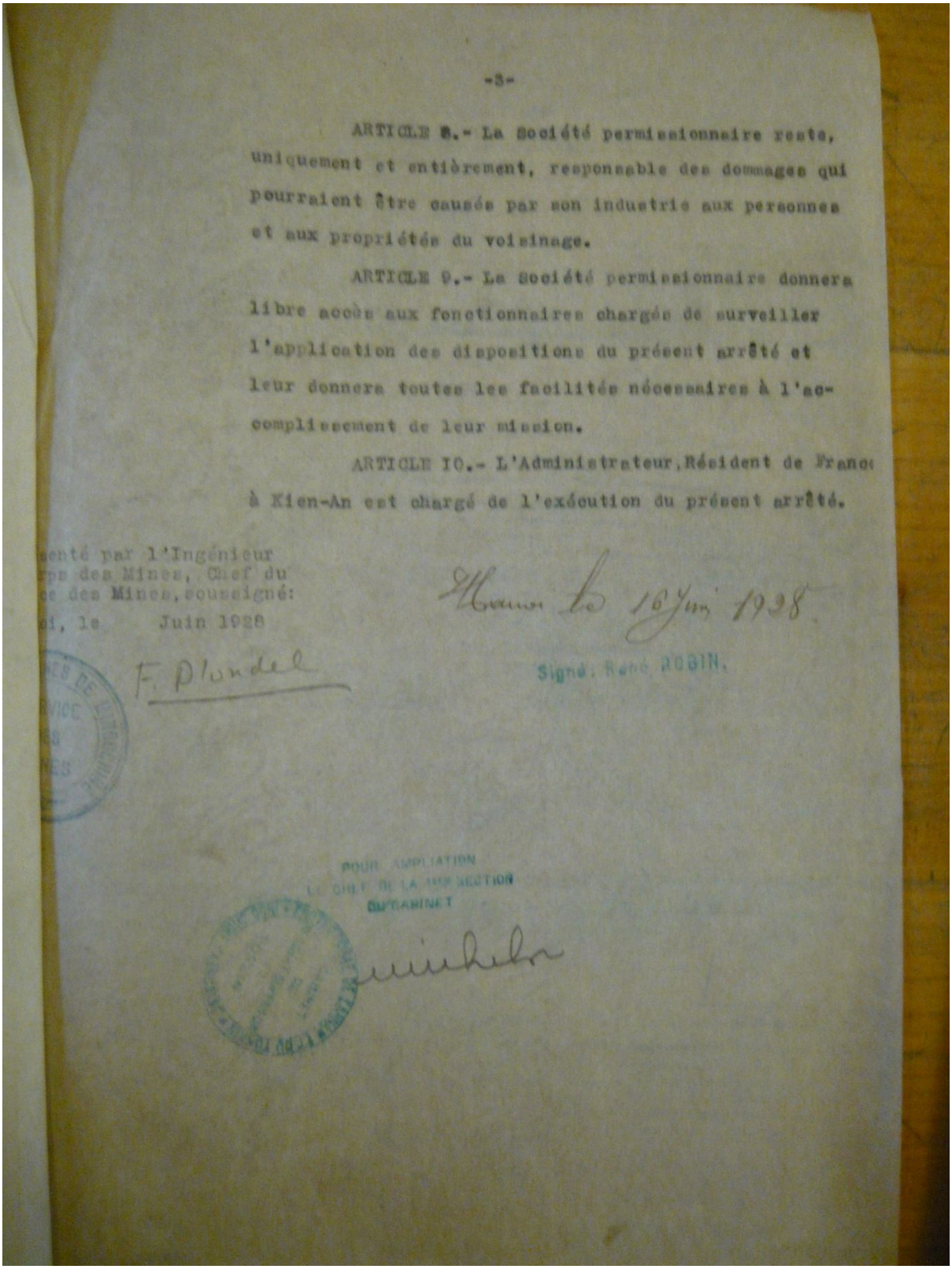
ARTICLE 4.-Les divers appareils à feu utilisés seront surmontés de cheminées, de section et de hauteur suffisantes pour que les fumées dégagées soient entièrement évacuées et qu'il n'en résulte aucune gêne pour le voisinage et toutes dispositions utiles seront prises pour éviter la dispersion des flammèches.

Les fumées qui viendraient à se produire accidentellement à, l'intérieur des bâtiments, seront évacuées par des trémies disposées, en nombre suffisant, dans ledits bâtiments, Ces trémies seront surmontées de lanternes s'élevant à une hauteur suffisante pour que les fumées dégagées ne puissent gêner le voisinage.

ARTICLE 5.- Tous les moteurs électriques et appareils mécaniques seront installés, suivant les règles de l'art, dans un local spécial construit en matériaux incombustibles et parfaitement ventilé.

ARTICLE 6.- La Société permissionnaire pourvoiera à la sécurité et à l'hygiène des ouvriers qu'elle emploiera.

ARTICLE 7.-Il est interdit à la Société permissionnaire de donner aucune extension à son installation et d'y apporter aucune modification de nature à en augmenter les inconvénients, avant d'en avoir obtenu l'autorisation.



-3-

ARTICLE 8.- La Société permissionnaire reste, uniquement et entièrement, responsable des dommages qui pourraient être causés par son industrie aux personnes et aux propriétés du voisinage.

ARTICLE 9.- La Société permissionnaire donnera libre accès aux fonctionnaires chargés de surveiller l'application des dispositions du présent arrêté et leur donnera toutes les facilités nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

ARTICLE 10.- L'Administrateur,Résident de France à Kien-An est chargé de l'exécution du présent arrêté.

enté par l'Ingénieur
rps des Mines, Chef du
e des Mines, soussigné:
oi, le Juin 1938

F. Plondel

Haiphong le 16 Juin 1938.

Signé: René ROBIN.

POUR AMPLIATION
LE CHEF DE LA 4ème SECTION
DU CABINET

Annexes 4. Carte de la province et de la ville de Haiphong

1. Les accès du port Cửa Cấm du Golfe du Tonkin



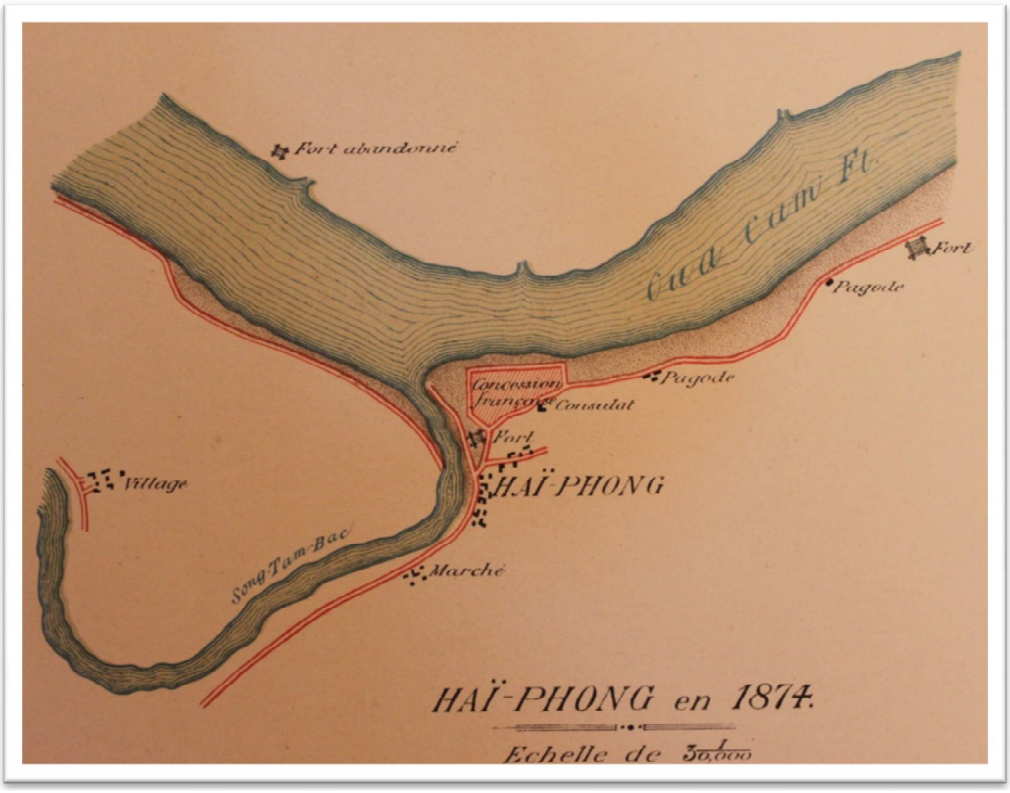
[Source : Jean Renaud. (1887). *Les questions des ports du Tonkin (Haiphong, Quảng Yên, Hòn Gai)*. Extrait du Bulletin de la Société de Géographie. Paris, Société de Géographie.]

2. Carte de la province de Haiphong en 1888



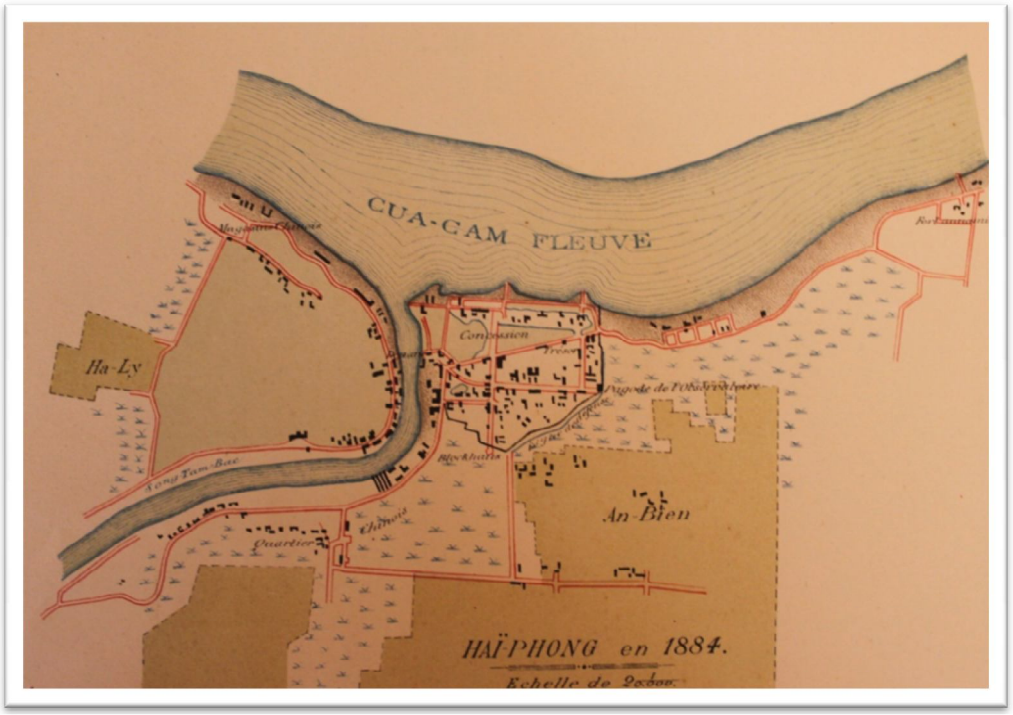
[Source : ANOM RST.NF 02617 – Plan de Haiphong]

3. La concession française à Ninh Hải (Cửa Cấm - Tam Bạc) en 1874



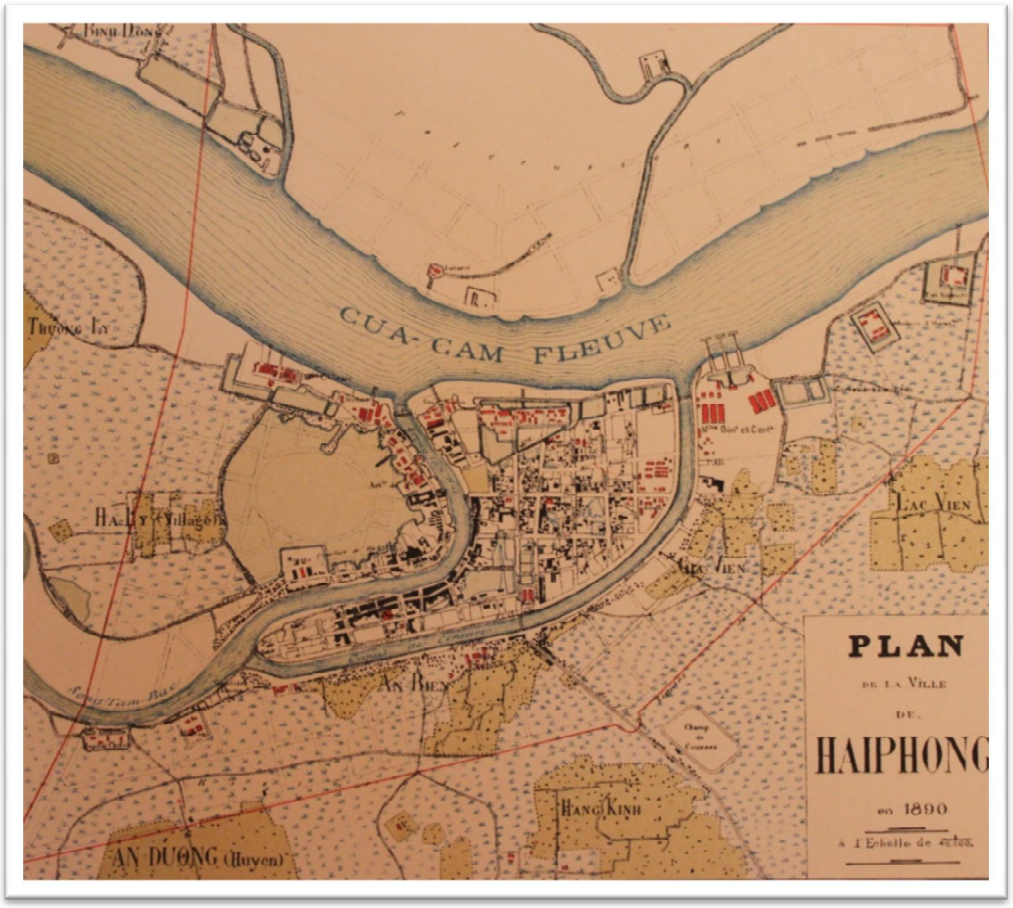
[Source : ANOM RST.NF 02617 – Plan de Haiphong]

4. Plan de la ville de Haiphong en 1884



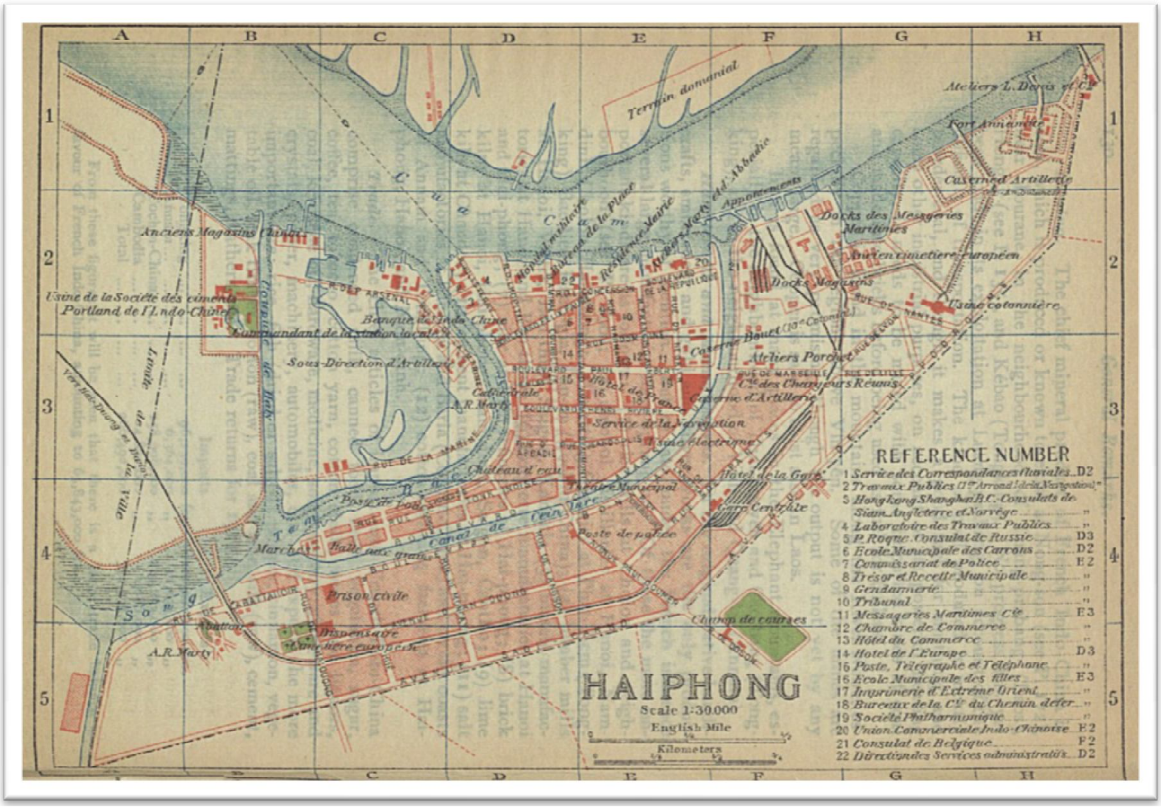
[Source : ANOM RST.NF 02617 – Plan de Haiphong]

5. Plan de la ville de Haiphong en 1890



[Source : ANOM RST.NF 02617 – Plan de Haiphong]

6. Plan de la ville de Haiphong en 1920



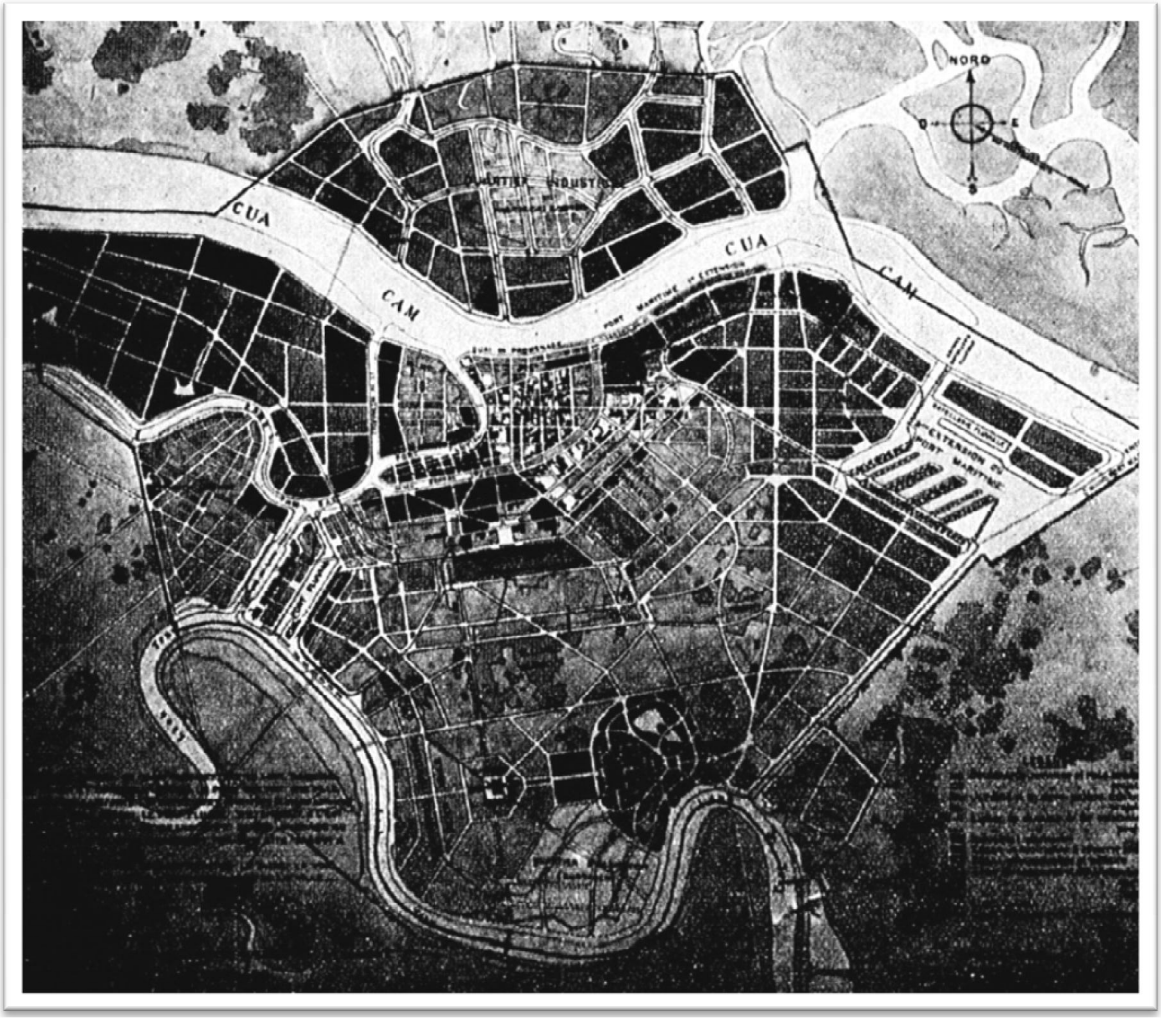
[Source : collection privée]

7. Plan de la ville de Haiphong en 1926



[Source : Henri Cucherousset (1926). *L'Indochine d'hier et d'aujourd'hui* (traduit par Vũ Công Nghị). Hanoi, Édition de l'Éveil économique de l'Indochine.]

8. Plan d’aménagement et d’extension de la ville de Haiphong en 1932



[Source: Union des villes de France. *Urbanisme.* Revue mensuelle de l’urbanisme français, numéro hors-série, mars/1932.]

9. Plan de la ville de Haiphong en 1934



[Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE C-5838 (1-4)]

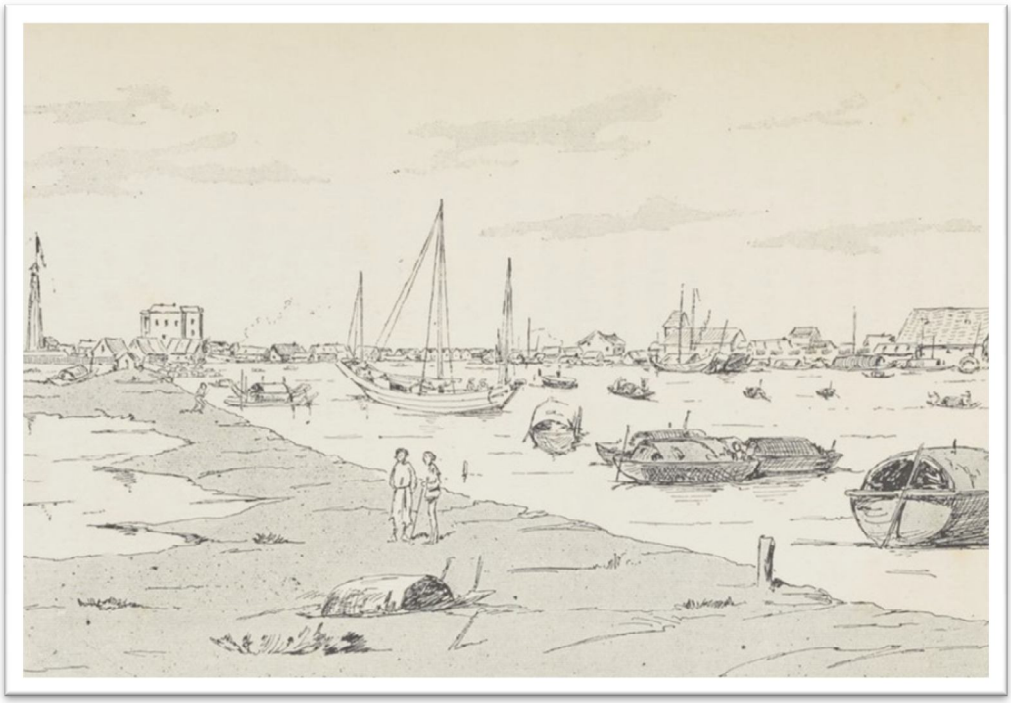
Annexes 5. Clichés de la ville de Haiphong

1. Haiphong en 1886



[Source : Rollet de l'Isle (1886). *Au Tonkin et dans les mers de Chine - souvenirs et croquis (1883-1885).* Paris, Plon-Nourrit et Cie.]

2. Le sông Tam Bạc à Haiphong en 1886



[Source : Rollet de l'Isle (1886). *Au Tonkin et dans les mers de Chine - souvenirs et croquis (1883-1885).* Paris, Plon-Nourrit et Cie.]

3. Port de la batellerie fluviale à Haiphong



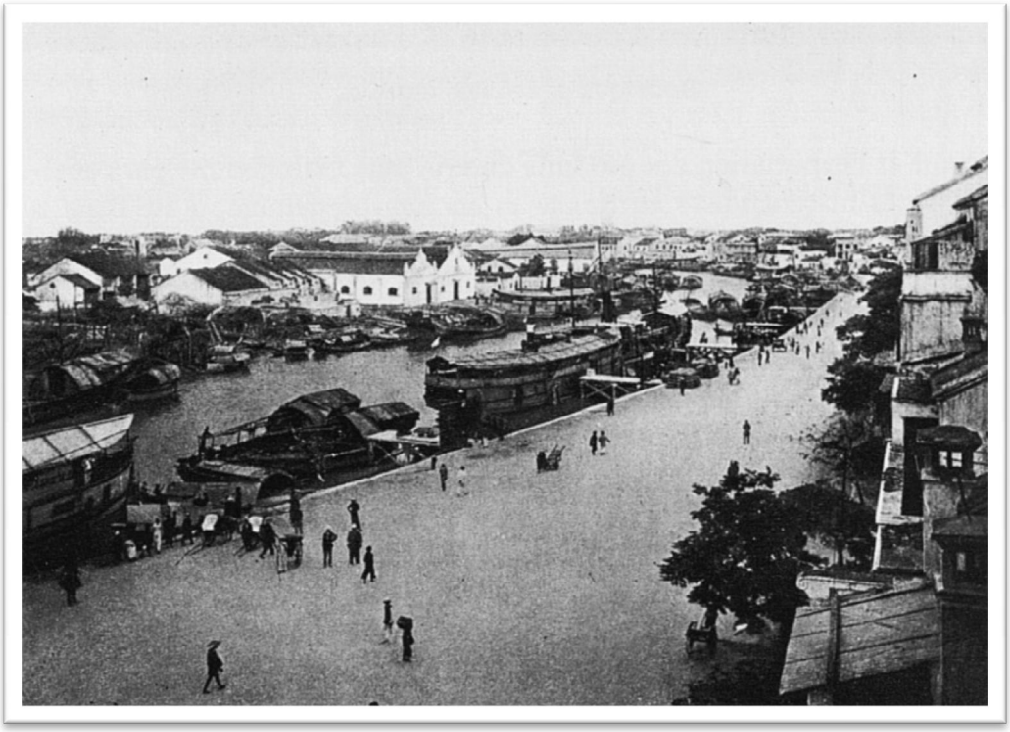
[Source: Paul Doumer (1905). *L'Indochine française* (souvenirs). Paris, Vuibert et Nony.]

4. Le sông Tam Bạc vers l'année 1919



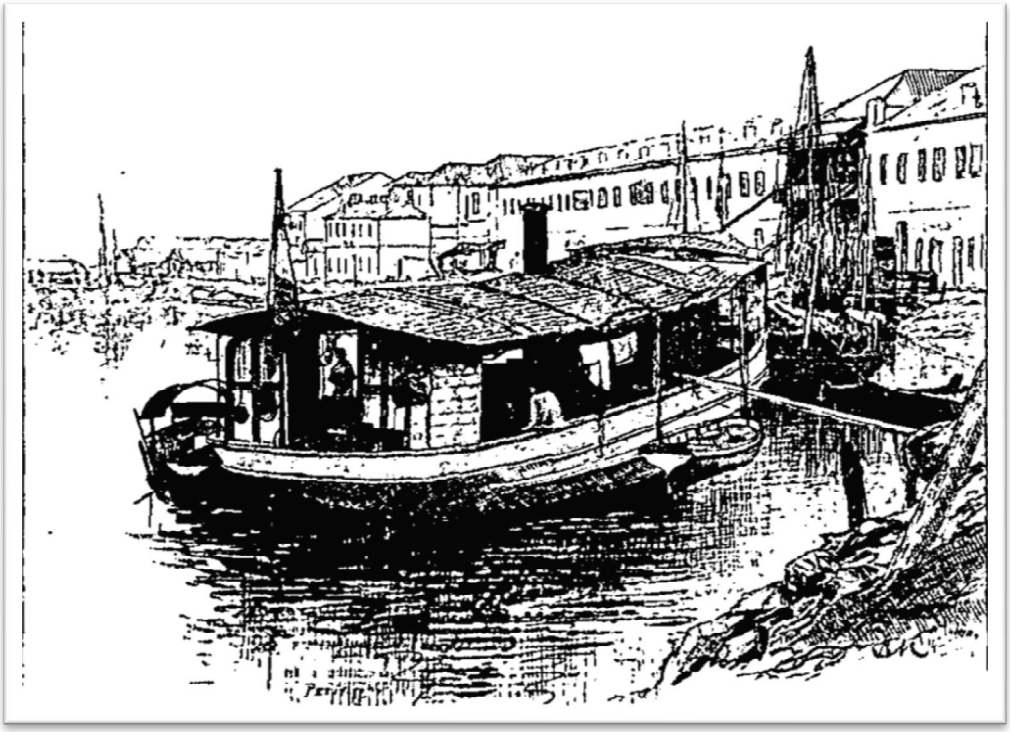
[Source: L. Bonafont (1919). *Guide du Tonkin*. Hanoi-Haiphong, IDEO.]

5. Le port de la rivière Tam Bạc pendant les années 1930



[Source: Ch. Bernard (1931). *Au service de l'Indochine : l'oeuvre de Maurice Long (1919-1923).* Paris, Larose.]

6. Le Cửa Cấm, Haiphong en 1890



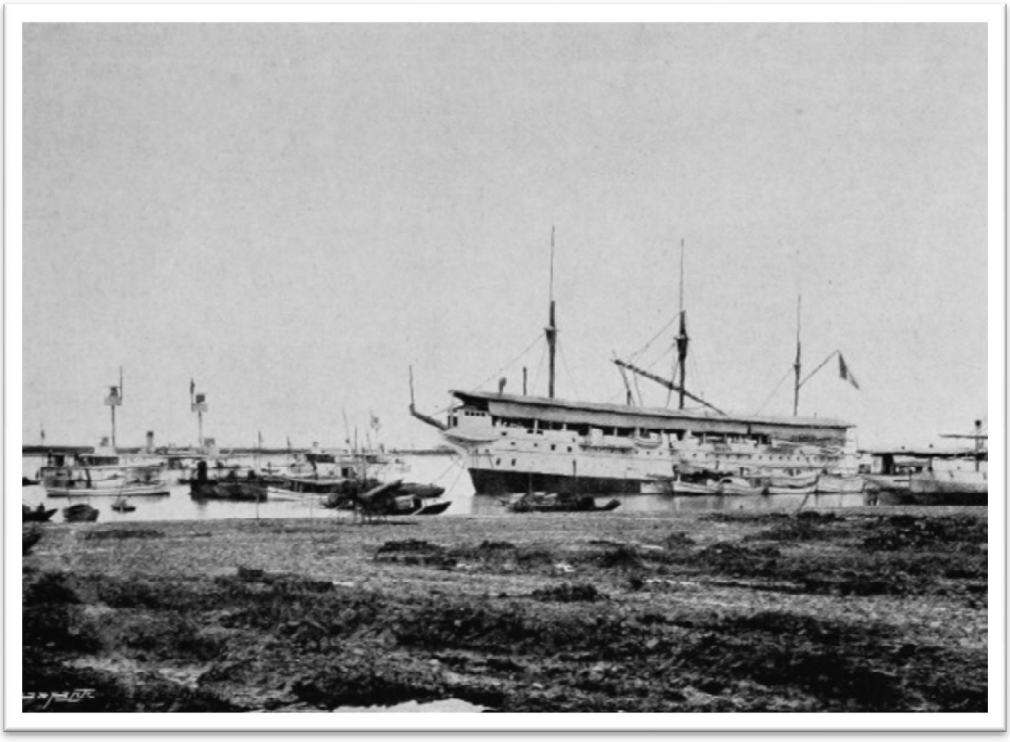
[Source : *Les colonies françaises : notices illustrées* [Exposition internationale 1889]. Paris, Maison Quantin.]

7. Le Cửa Cấm et les Messageries fluviales



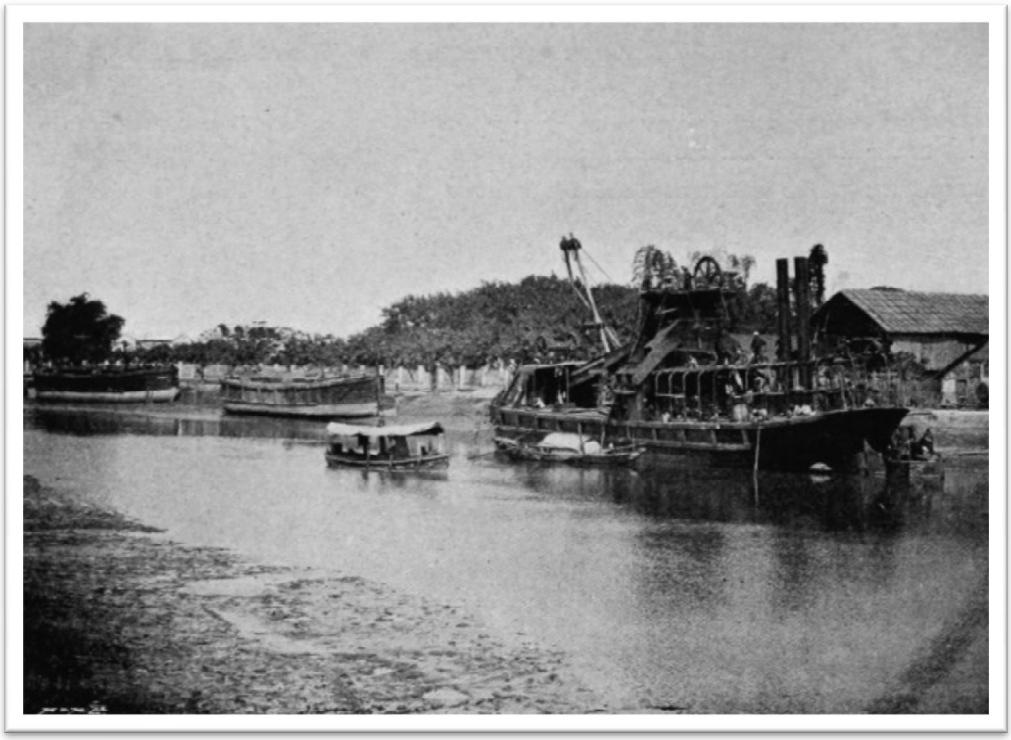
[Source : collection privée]

8. Le chaloupe et navire au port de Haiphong en 1900 (photo de Morcau, Hanoi)



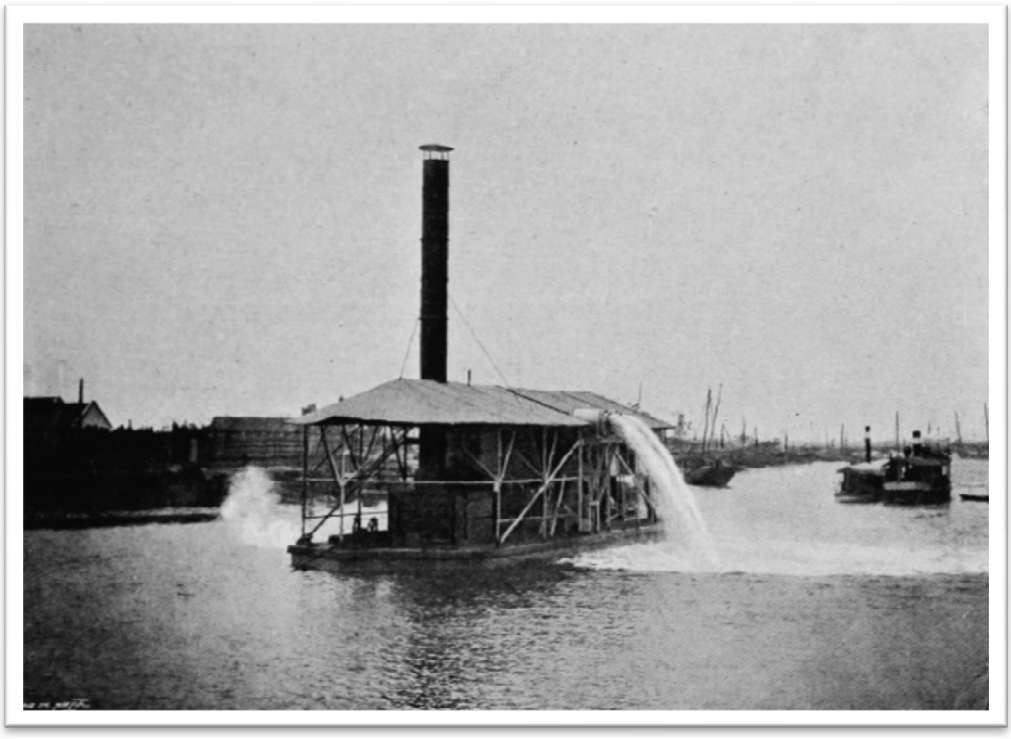
[Source: Pierre Nicolas (1900). *Notices sur l'Indochine*. Publiées à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1900 sous la direction de M. Pierre Nicolas.]

9. La drague à vapeur constuite dans les ateliers de MM. Porchet et Cie



[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900*. Paris, Société française d'Editions d'Art.]

10. Bateau-pompe construit dans les ateliers de MM. Porchet et Cie



[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900*. Paris, Société française d'Editions d'Art.]

11. Appontements et siege des Messageries fluviales de MM. Marty et d'Abbadie à Haiphong (photo de Morcau, Hanoi)



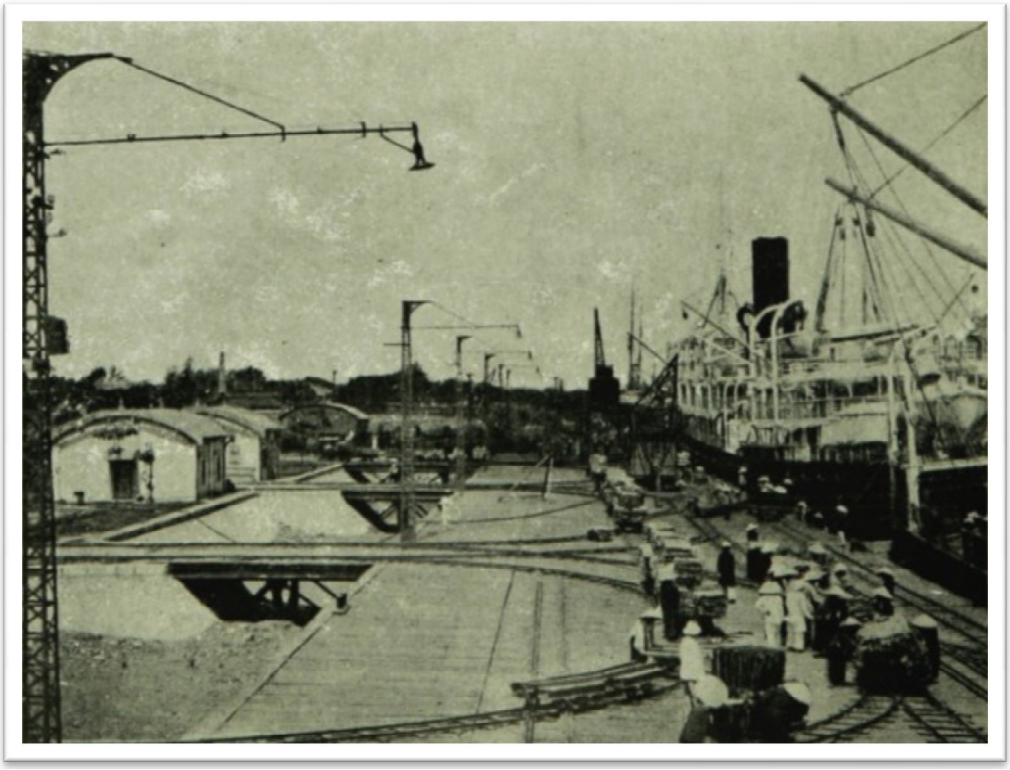
[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900*. Paris, Société française d'Editions d'Art.]

12. Vue générale de la ville et des docks de Haiphong, le premier port du Tonkin, relié à Hanoi par une voie ferrée



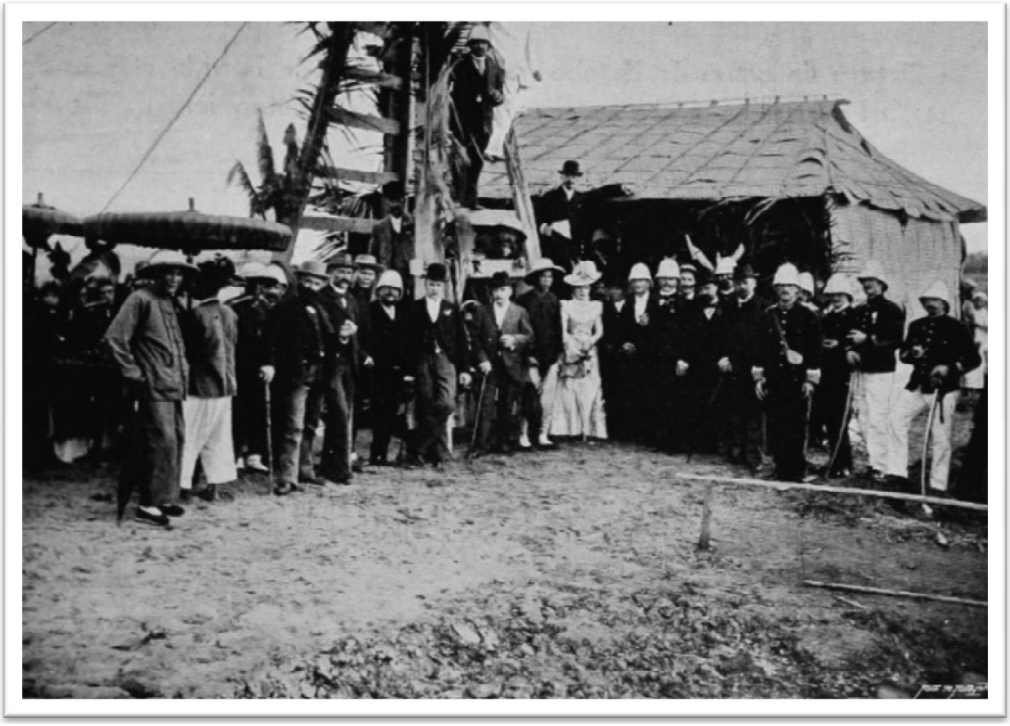
[Source: René Thény (1931). *L'Indochine française*. Paris, les Pittoresques.]

13. Les quais du port Cửa Cấm pendant les années 1930 (cliché Gouvernement général)



[Source: Henri Russier et alii (1931). *L'Indochine française*. Hanoi-Haiphong, IDEO, p. 38.]

14. Cérémonie de la pose de la première pièrre de l'usine à ciments de l'Indochine par M. Doumer, Gouverneur général, le 25 décembre 1899



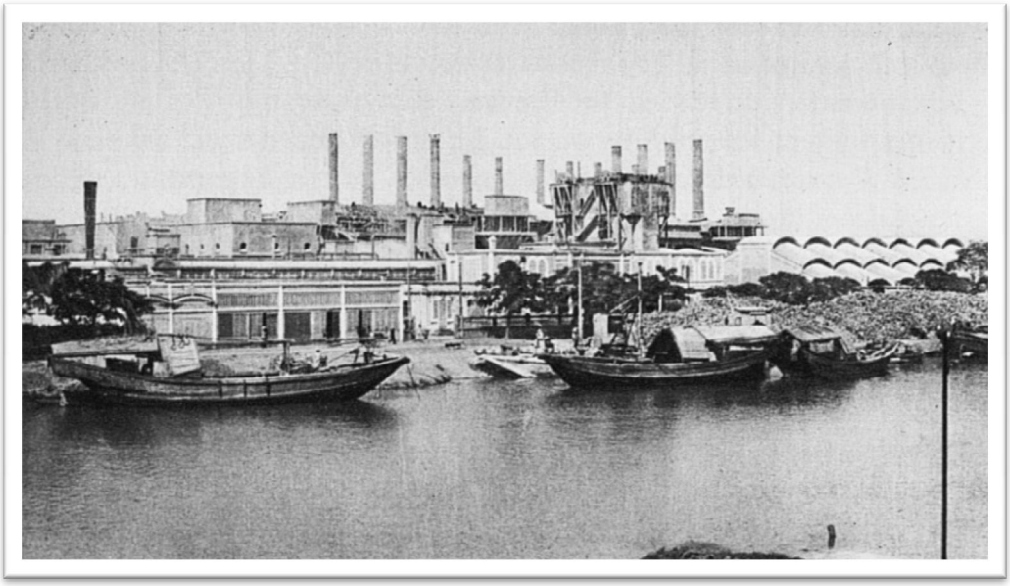
[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900*. Paris, Société française d'Editions d'Art.]

15. Vue d’ensemble de la cimenterie à Haiphong en 1919



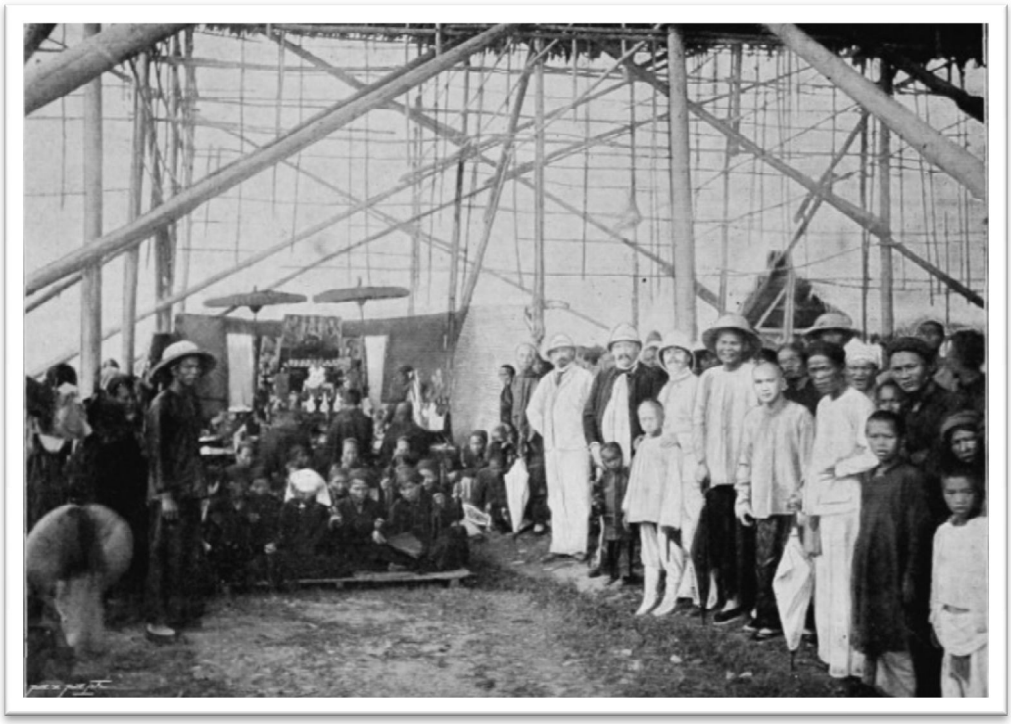
[Source: L. Bonafont (1919). *Guide du Tonkin*. Hanoi-Haiphong, IDEO.]

16. La cimenterie à Haiphong pendant les années 1930



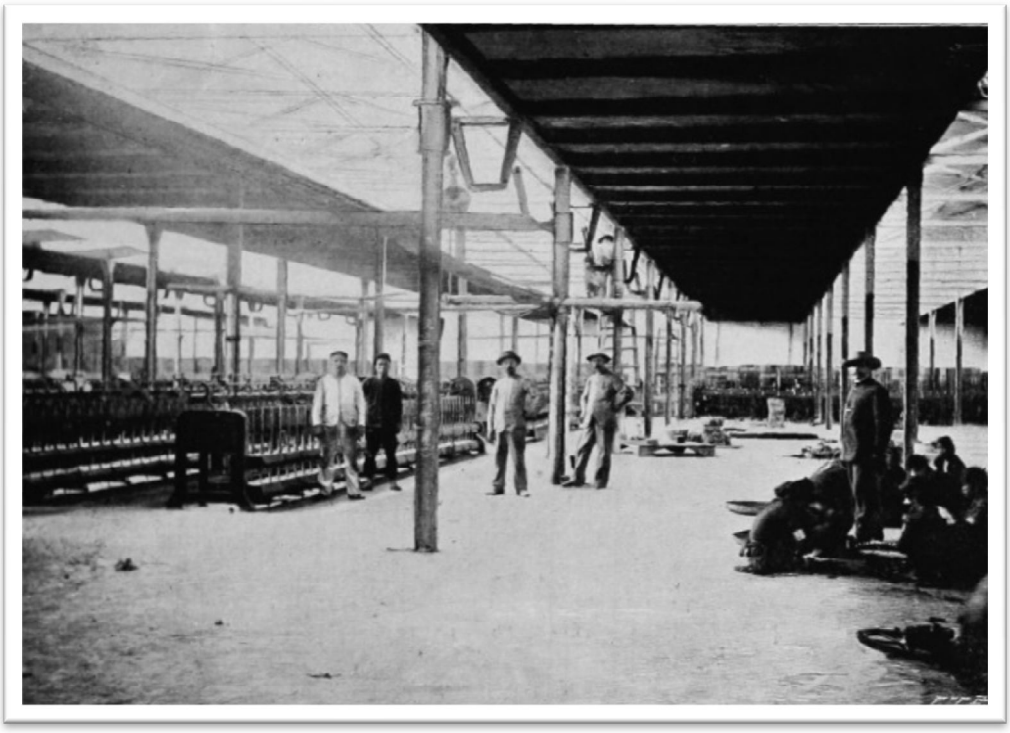
[Source: Ch. Bernard (1931). *Au service de l'Indochine : l'oeuvre de Maurice Long (1919-1923).* Paris, Larose.]

17. Cérémonie boudhique faite par les Vietnamiens pour chaser les mauvais esprits de l'emplacement de la filature de l'usine cotonnière, 30 avril 1899



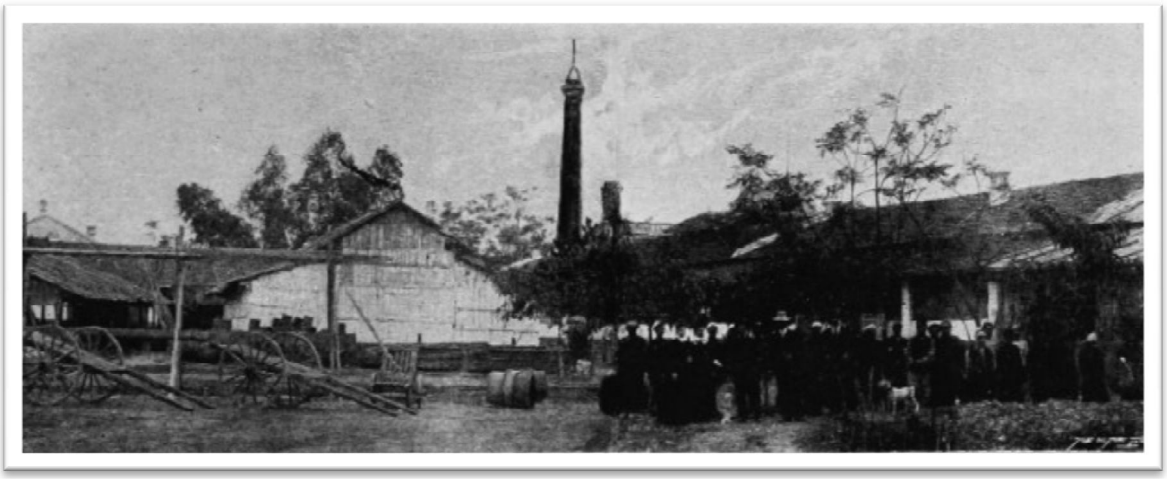
[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900*. Paris, Société française d'Editions d'Art.]

18. Vue d'une des salles de machines de la filature au 31 décembre 1899



[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900*. Paris, Société française d'Editions d'Art.]

19. Vue générale de la Fabrique d'Huilerie et Savonnerie de l'Extrême-Orient



[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900*. Paris, Société française d'Editions d'Art.]

20. Entrée de la Fabrique d'Huilerie et Savonnerie de l'Extrême-Orient



[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900*. Paris, Société française d'Editions d'Art.]

21. Hôtel du commerce à Haiphong, propriété de MM. Debeaux Frères



[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900*. Paris, Société française d'Editions d'Art.]

22. Une rue à Haiphong (prolongement de l'Hôtel du commerce)



[Source: Robert Dubois (1900). *Le Tonkin en 1900*. Paris, Société française d'Editions d'Art.]

23. Hôtel de ville de Haiphong (1913)



[Source : carte postale, collection privée]

24. Le boulevard Paul Bert, Haiphong (cliché de Dieulefils)



[Source: L. Bonafont (1919). *Guide du Tonkin*. Hanoi-Haiphong, IDEO.]

25. Le boulevard Paul Bert, Haiphong



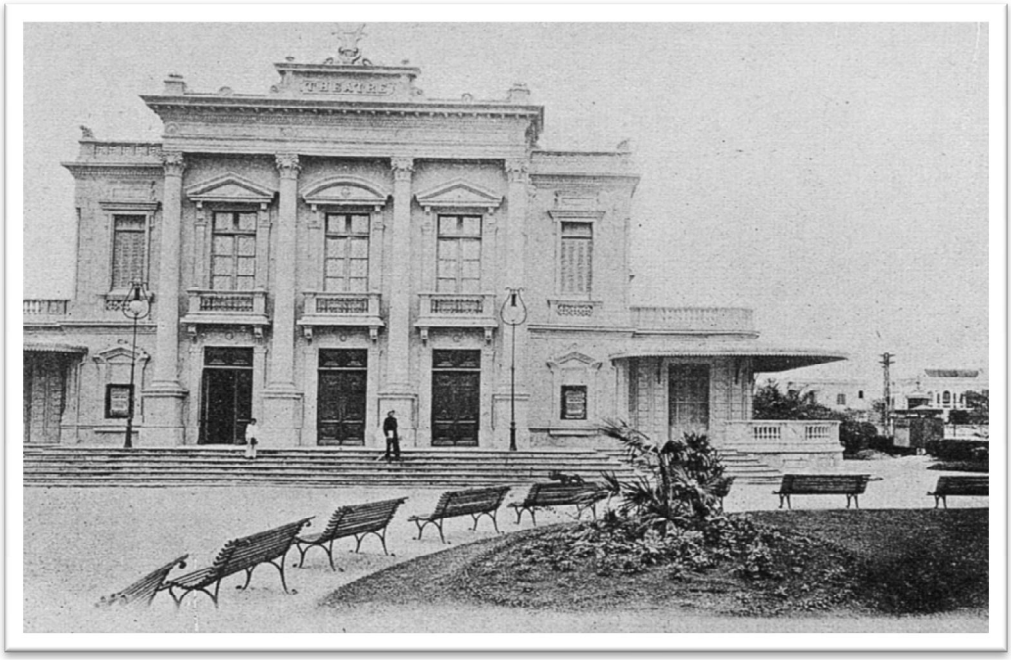
[Source: L. Bonafont (1919). *Guide du Tonkin*. Hanoi-Haiphong, IDEO.]

26. Magasins généraux



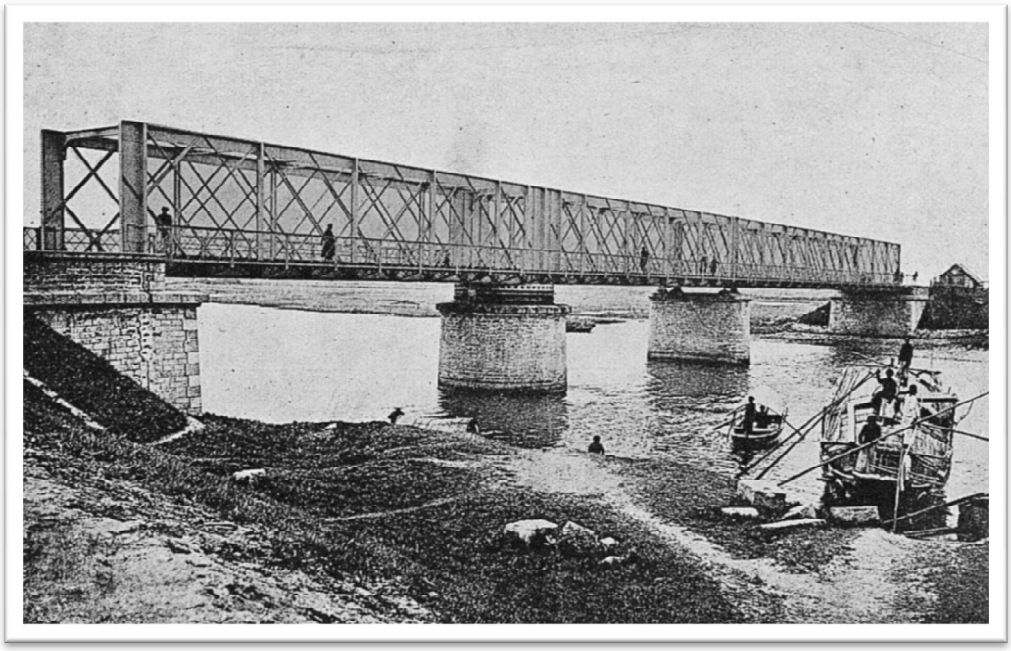
[Source : carte postale, collection privée]

27. Le Théâtre municipal de la ville de Haiphong



[Source: L. Bonafont (1919). *Guide du Tonkin*. Hanoi-Haiphong, IDEO.]

28. Pont du chemin de fer (cliché de Dieulefils)



[Source: L. Bonafont (1919). *Guide du Tonkin*. Hanoi-Haiphong, IDEO.]

29. Pont Doumer et boulevard Chavassieux 1906



[Source : collection privée]

30. Pont des Docks et Casernes



[Source : carte postale, collection privée]

Tables des matières

Remerciements …….. 5
Résumé …….. 7
Abstract ……. 9
Sommaire …….. 11
Table des cartes, figures, graphiques, tableaux …… 13
Abréviations …….. 15
Introduction ……... 17

PREMIÈRE PARTIE :
LES INFRASTRUCTURES ET RESSOURCES DE L'INDUSTRIALISATION (AVANT 1896)

Chapitre 1 : Haiphong - la porte d'entrée au Tonkin (du début du XIXe siècle à vers 1886) ……. 37

A. Haiphong avant la présence française (avant 1873) …… 37
1. Toponymes et géonymes ……. 38
2. Les soucis des Nguyễn : situation politique et économique …… 41
2.1. Situation incontrôlable dans la région côtière du nord-est du Tonkin ……. 41
2.2. Le commerce de riz : processus du contrôle et de la douane …….. 46
3. La vie de la population locale …….. 53
B. La décennie conflictuelle (vers 1873 – vers 1884) …….. 57
1. De Jean Dupuis à Paul-Louis-Félix Philastre et l'ouverture limitée du port de Haiphong de la Cour de Huế ……... 57
2. La concession en marécage : la construction et l'engagement des Français …. 66
3. Henri Rivière : l'achèvement de l'itinéraire de la conquête …….. 72
C. La ville portuaire de Haiphong : nouveau facteur de l'urbanisation et de l'administration ……. 74
1. Raoul Bonnal et le canal de ceinture (en 1885) …….. 74
2. Municipalisation : la machine centrale (dès 1886) ……. 77

Chapitre 2 : L'industrialisation en Indochine du conflit au test : le cas de Haiphong ….. 85

A. La stratégie du système de port maritime ……. 85
1. Du petit port au bord de fleuve Cửa Cấm …… 85
2. Au port maritime au Tonkin …… 88
3. Le petit port ou le grand port ? …… 92
B. L'industrialisation coloniale en Indochine : les opinions conflictuelles et la perspective ……. 100
1. Jean-Louis Antoine de Lanessan avec ses idées sur l'industrie en Indochine …. 102
2. Dans la première mise en valeur coloniale française (Paul Doumer, Paul Beau, Albert Sarraut) ……. 106
3. Maurice Long et la méthode de développement de l'industrie en Indochine …. 111
4. Une autre opinion sur l'industrialisation en Indochine …… 113
C. Les tests des Français : les constructions rudimentaires d'urbanisation, de commerce et d'industrie ……. 117

1. Société des Docks de Haiphong : les infrastructures portuaires (1886-1896) …. 117
2. Le germe de l'économie industrielle ……... 126

Chapitre 3 : Les ressources et outillages de l'industrialisation ……. 135

A. Le système de transports et de communication de Haiphong ……. 135
1. L'amélioration des voies fluviales et de la navigation …… 135
2. Le chemin de fer Haiphong – Yunnan et le réseau ferroviaire vers Haiphong ... 140
3. Les ponts et les routes …….. 146
B. Les organisations commerciales, financières et douanières ……. 148
1. La Chambre de commerce de Haiphong ……. 149
2. La Banque de l'Indochine et le système bancaire métropolitain ……. 155
3. Le régime douanier …….. 162
C. Les ressources pour l'industrialisation ……. 169
1. Ressources naturelles et produits importants …….. 169
2. Les étrangers à Haiphong : du commerce à l'industrie ……... 173
3. La main-d'œuvre et la migration ……. 177

Conclusion de la première partie ……... 181

DEUXIÈME PARTIE :
L'INSTALLATION DES INDUSTRIES FONDAMENTALES (1897 – 1918)

Chapitre 4 : La création des entreprises pendant les années 1897-1908 ……... 185

A. L'industrie de constructions navales et de réparation …….. 185
1. Des transports maritimes et fluviaux ……... 185
2. … à la construction navale et à l'entreprise de travaux publics …….. 189
B. L'usine de la Société Cotonnière de l'Indochine ……. 192
1. Le fondateur Albert Butin à Haiphong …… 192
2. À l'époque 1900 - 1908 : l'épreuve de l'industrie de coton du Tonkin …….. 198
C. La grande cimenterie de l'Indochine …… 201
1. La cimenterie de Haiphong : la construction d'une usine ……... 201
2. Les premières années (1901 - 1905) : le rodage …….. 207
3. La période 1906 - 1908 : les bonds du progrès …… 217
D. Une autre branche de la société industrielle française ……. 222
1. G. Hermenier, A. Planté et la Société Indochinoise d'Électricité ……... 222
2. La Société Indochinoise d'Électricité : successeur au trône (un programme industriel précis et restreint) …… 226

Chapitre 5 : L'étape commencée de l'agrandissement et du regroupement des sociétés industrielles (1909-1918) : l'apparition de nouveaux facteurs ……. 233

A. L'agrandissement et le regroupement des industries de coton, ciment, électricité et constructions navales …… 233
1. La cimenterie à cette nouvelle période : le symbole de l'industrie de Haiphong 233
2. Le renforcement de la Société Indochinoise d'Électricité ……... 244
3. Le rattachement des sociétés de coton au Tonkin : Haiphong et Nam Định ….. 249
4. L'instabilité de l'industrie de constructions mécaniques et navales …… 254
B. Les nouvelles industries : chimie et agroalimentaire …….. 257
1. Les compagnies chimiques françaises à Haiphong ……. 257
2. L'industrie agroalimentaire : un autre aspect de Français à Haiphong ……... 263
C. La participation des Chinois : construction mécanique et agroalimentaire …….. 270

1. Commencement des manufactures semi-artisanales ……... 270
2. Les rizeries chinoises : partenaires ou concurrentes ? ……. 272

Conclusion de la deuxième partie ……. 275

TROISIÈME PARTIE :
L'ÉLARGISSEMENT DE CENTRE INDUSTRIEL AU TONKIN : HAIPHONG (1919 – 1929)

Chapitre 6 : Confirmation des industries caractéristiques et privilégiées ……. 279

A. Élargissement de territoire de la ville ……... 279
B. Les industries caractéristiques à Haiphong …….. 285
1. Entretiens et constructions navales : les industries pérennes …….. 285
2. Société Anonyme de Constructions Mécaniques (1919-1922) : l'affaire de la fabrication des sapèques en laiton ……... 287
3. Face à la difficulté pendant les années 1923-1927 ……. 294
4. Les nouveaux équipements de la SACM (1928 - 1929) : la modernisation …… 297
C. Les industries privilégiées : matériaux de constructions, eaux et électricité …….. 300
1. Le développement fort de l'industrie du ciment (1919 - 1929) ……... 300
2. La nouvelle progression de l'industrie électrique : l'extension de la Société Indochinoise d'Électricité au Tonkin …… 305

Chapitre 7 : Haiphong - le centre industriel multiforme pendant les années 1919-1929 311

A. Industries chimiques et de transformation des produits miniers : les nouveaux efforts …… 311
1. L'ambition des chimistes français à l'usine de soude caustique : l'étoile filante « Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient » ……. 311
2. La prospérité de l'industrie chimique à Haiphong …….. 319
2.1. La Société nouvelle des Phosphates du Tonkin (depuis 1924) …… 319
2.2. Le renouvellement de la Société d'Oxygène et Acétylène d'Extrême-Orient …….. 323
3. Les parcs à charbons - les usines à charbon en briquette …… 325
B. Le centre des industries variées …… 327
1. Le partage du marché de riz entre Français et Chinois …… 327
2. La présence de l'industrie des verreries (depuis 1923) ……... 329
3. Société des Tuyaux Agglomérés Centrifugés de l'Indochine ……. 333
C. Les Vietnamiens dans l'industrialisation à Haiphong …….. 337
1. Les pionniers vietnamiens dans les constructions navales et mécaniques …….. 337
2. Les Manufactures de Porcelaines industrielles et de Peinture ……. 341
3. Les ouvriers industriels au centre économique de Haiphong …….. 345

Conclusion de la troisième partie …….. 355

Conclusion générale …….. 359
Principaux faits relatifs à l'histoire de la ville de Haiphong ……. 367
Sources et bibliographie …… 371
Index …….. 395
Annexes ……. 407
Tables des matières ……... 453