Publié le 22 septembre 2022.
Dernière modification : 15 mai 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

ATELIERS MARITIMES DE HAÏPHONG (1883-1912)
Ateliers de la Marine
Arsenal

Débuts de l'arsenal de Haïphong

(*Centenaire de l'École polytechnique* 1794-1894, t. 2)

[190] MM. Duplaa-Lahitte sur le *Bayard*, Janet à l'arsenal improvisé d'Haïphong, rendaient sur place des services signalés à la flotte si éprouvée par la croisière de Formose et à la flottille qui portait notre pavillon dans les rivières du Tonkin.

Jean-Casimir DUPLAA-LAHITTE
sous-ingénieur de la division navale du Tonkin (1883-1885)

Né à Bordeaux, le 16 septembre 1849.
Fils de Jean Duplaa et de Jeanne Lahittelle dite Lahitte.
Marié à Brest, le 13 novembre 1877, avec Mlle Marguerite-Marie-Augustine-Huberte Lauvergne, chevalier de la Légion d'honneur comme présidente de l'œuvre La Samaritaine à Toulon (*JORF*, 11 août 1938, p. 9582). Dont :
— Jeanne (Brest, 24 août 1878-Toulon, 12 mai 1955)(Mme Pierre Yves Marie Méléart).

Polytechnicien, ingénieur du génie maritime.
Sous-ingénieur de 3e classe affecté à Rochefort (déc. 1873).
Mission de quarante jours en Angleterre comme no 1 de l'école d'application (mai 1874).
Affecté à l'escadre d'évolutions à Toulon (15 mai 1875).
Promu sous-ingénieur de 2e cl. (13 avril 1876).
Témoignage officiel de satisfaction pour le renflouement de la chaloupe-canonnière le *Boute-feu* en baie d'Audierne.
Mission à Paris, pour étudier l'éclairage des navires à la lumière électrique (avril 1881).
Affecté à l'état-major général du contre amiral Courbet au Tonkin (octobre 1883).
Direction des constructions à terre et des réparations à bord lors de l'expédition de Formose (printemps 1885).
Rapatrié et affecté à Toulon (septembre 1885) où il effectua l'essentiel de sa carrière.

Chevalier(8 juillet 1884), officier (11 juillet 1896), puis commandeur (25 septembre 1912) de la Légion d'honneur.
Décédé à Paris XVIe, le 18 mai 1916. Inhumé à Toulon.

MARINE ET COLONIES
(*La Tablette des Deux-Charentes,* 13 octobre 1883, p. 2, col. 5)

Le ministre de la marine vient de décider que M. le sous-ingénieur de 1re classe Duplaa-Lahitte, du port de Brest, remplira les fonctions de sous-ingénieur de la division navale du Tonkin. Il fera partie de l'état-major général de M. le contre amiral Courbet ; mais il pourra être détaché à terre toutes les fois que les besoins du service l'exigeront. Il aura alors sous ses ordres le personnel ouvrier employé au Tonkin pour les travaux de la flotte. — M. le sous-ingénieur Duplaa-Lahitte rejoindra sa destination par le paquebot partant de Marseille, le 28 octobre.

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

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

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

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

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

Armand JANET
directeur des constructions navales (1884-1886)

Né à Orléans (Loiret), le 25 février 1860.
Fils de Joseph Augustin Janet (1814-1871), polytechnicien, commandeur de la Légion d'honneur comme sous-intendant militaire de 1re classe, et de Sophie Pauline Adèle Ganié.
Frère cadet de Charles Janet (1849-1932), ingénieur des Arts et métiers, chevalier de la Légion d'honneur.
Cousin germain de Léon Janet (1861-1909), polytechnicien, ingénieur des mines, député du Doubs (1902-1909).
Marié à Cherbourg, le 18 juillet 1883, avec Henriette Carlet, fille d'un ingénieur du génie maritime. Dont deux fils morts en bas âge.

Polytechnicien, ingénieur du génie maritime (no 1).
Sous-ingénieur de 3e classe à Toulon (juillet 1882).
Mission en Angleterre (1883) : rapport inséré au *Mémorial du génie maritime* (1884).
Départ de Brest pour le Tonkin sur le *Vinh-long* (20 octobre 1884).
Entretien et réparation de la flotte.
Renflouement des canonnières *Francis-Garnier* et *Berthe-de-Villers*.
Sous-ingénieur de 1re classe (mai 1886).
Membre de la commission de réception des chaloupes des Messageries fluviales (octobre 1886).
Ingénieur-conseil du protectorat du Tonkin (1er janvier-14 mars 1887).
Étude du cours du fleuve Rouge.
Retour à Marseille par le *Melbourne* (3 mai 1887).
Détaché auprès des Usines du Creusot à Tientsin (février 1888-mai 1890).
Chargé de préparer, pour l'Exposition universelle de 1889, un plan en relief d'une partie du Tonkin (20 juillet 1888).
Affecté à Toulon.
Représentant de la Société entomologique de France au congrès des sciences naturelles de Moscou (août 1892).
Démissionnaire de la marine (18 octobre 1892).
Ingénieur aux Forges et chantiers de la Méditerranée à La Seyne.
Candidat radical aux législatives à Toulon (1893, 1906, 1910).
Administrateur de la Société française des Chalands maritimes à Paris (février 1908)
et des Boulons indéréglables à La Ferté-Chevresis (Aisne)(juillet 1912).
Mobilisé à l'arsenal de Lorient (août 1914).

Chevalier de la Légion d'honneur (29 juin 1886).
Chevalier du Dragon de l'Annam (juillet 1888).
Officier de la Légion d'honneur (6 sept. 1920) : hors d'état de recevoir sa décoration. Interné en état de démence profonde à l'asile de Vaucluse à Épinay-sur-Orge.
Y décédé le 2 mars 1921.

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

M. Janet, sous-ingénieur de 2e classe à Toulon, est désigné pour aller servir au Tonkin, où il sera chargé du service précédemment confié à M. Duplaa-Lahitte, officier du génie du même grade, qui vient d'être envoyé à la disposition de M. le vice-amiral

Courbet. M. Janet se rendra à Brest, où il embarquera sur le *Vinh-Long*, partant le 20 de ce mois.

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

ROCHEFORT

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

LE CORPS EXPÉDITIONNAIRE

Départ pour le Tonkin
(*Le Gaulois*, 30 avril 1885, p. 2, col. 4)

GÉNIE MARITIME

Sous-ingénieur : Duplaa-Lahitte.

HYDROGRAPHIE

Sous-ingénieurs : Favé, Renaud et Rollet de l'Isle.

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes,* 30 juillet 1885)

M. Duplaa-Lahitte, sous-ingénieur, chargé des fonctions d'ingénieur de la division navale du Tonkin, sera, dès sa rentrée en France, rattaché à Toulon.

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes,* 11 septembre 1885, p. 2, col. 5)

TOULON

Maigret, capitaine de vaisseau, ex-chef d'état-major de l'amiral Courbet ; Foret capitaine de frégate, premier aide-de-camp ; Goudot, lieutenant de vaisseau ; Habert, enseigne de vaisseau, officier d'ordonnance ; Rogel aumônier ; Hervan, mécanicien principal de 1re classe ; Rollet de l'Isle, sous-ingénieur hydrographe ; Duplaa-Lahitte, sous-ingénieur des construction navales, débarquent du *Bayard* et rallient leurs ports d'attache.

Ces deux derniers officiers se rendent à Paris à la disposition du ministre de la marine.

Auguste JAOUIN
directeur (1886-1889 et 1892-1894)

Né à Lorient, le 29 novembre 1845.
Fils de Guillaume Jaouin, cordonnier, et de Françoise Portanguen.

Ouvrier charpentier (27 avril 1867).
Chef ouvrier (11 octobre 1873).
Contremaître, (1er janvier 1875).
Maître entretenu de 3e classe à Lorient (18 novembre 1880).
Sous-ingénieur de 3e classe (4 septembre 1882), affecté à Brest.
Sous-ingénieur de 2e classe (6 septembre 1884).
Professeur de mécanique, de charpentage et de machines à vapeur à l'École de maistrance de Brest (avril 1885).
Affecté aux ateliers maritimes d'Haïphong (février 1886).
Sous-ingénieur de 1re classe (6 janvier 1888).
Rapatrié (début 1889).
Réaffecté à Haïphong (mars 1892).
Ingénieur de 2e classe (6 août 1892).
Rapatrié par l'*Oxus* (déc. 1894).
Conduit les travaux de réparation du *Hoche* à Brest (août 1898).
Ingénieur en chef de 2e classe (26 mai 1899).
Directeur du génie maritime (11 novembre 1907).
Retraité.
Candidat anticollectiviste aux législatives de 1910.

Nombreuses conférences en France sur l'Indo-Chine, le Verdon, etc.
Membre du Club alpin français.
Chevalier de la Légion d'honneur (7 septembre 1887).
Officier d'académie (*JORF*, 5 août 1898)
Officier de la Légion d'honneur (17 juillet 1900).
Décédé à Brest, le 2 novembre 1915. Voir nécrologie ci-dessous.

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes*, 14 février 1886, p. 2, col. 5)

BREST

M. le sous-ingénieur Robin est désigné pour remplir les fonctions de professeur de mécanique, de charpentage et de machines à vapeur, à l'école de maistrance de Brest, en remplacement de M. Jaouin, appelé à continuer ses services au Tonkin.

ACTES OFFICIELS
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 décembre 1886, p. 5)

Décision du 15 décembre. — M. Janet, sous-ingénieur de 1re classe des constructions navales, est détaché, en mission temporaire, au service du Protectorat.

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

ROCHEFORT

Le ministre a admis pour aller continuer leurs services .

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

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

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

Mouvement du port de Marseille
(*Le Sémaphore de Marseille*, 4 mai 1887, p. 2, col. 3)

Le courrier de Chine. — Le paquebot *Melbourne*, commandant de La Marcelle, des Messageries maritimes, est arrivé hier matin à 6 heures, à Marseille, avec les malles de l'Indo-Chine et du Japon.

Le *Melbourne* avait 218 passagers à bord, parmi lesquels : … M. Janet, ingénieur…

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 10 mai 1887, p. 3, col. 1)

Personnel

Toulon. — Le contre-maître chaudronnier Julien Prudhomme est désigné pour aller servir aux ateliers d'Haïphong ; il partira le 20 pour sa destination.

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

ROCHEFORT

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

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

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

ROCHEFORT

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

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

ROCHEFORT

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

LA MARINE À HAÏPHONG (18 mai 1888)

Telle quelle est aujourd'hui, la rade d'Haïphong, sur le Cua-Câm, est spacieuse et admirablement disposée pour le mouillage en deux parties bien distinctes, l'une en amont du song Tam-bac, l'autre en aval : la première réservée à la marine de guerre, aux transports affrétés, etc., l'autre aux bâtiments du commerce. Une sage répartition, comme celle actuellement en usage, permet à un nombre considérable de bâtiments de trouver un bon mouillage, et quand on aura placé des corps-morts, qu'il n'y aura plus d'espace perdu, on aura à Haïphong une rade immense qui n'aura rien à envier aux plus grands ports de l'Extrême-Orient.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La fonderie, placée près d'un appontement qui permet de communiquer avec la rade, quelle que soit la hauteur de la marée, attire tout particulièrement l'attention. On y trouve, comme dans les fonderies les mieux organisées, des fours à réverbère, à creuset, à la Wilkinson, permettant la fusion du bronze et de la fonte de fer. Une machine spéciale met en action un puissant ventilateur qui forme une soufflerie pour les fours indiqués plus haut. Avec ce matériel, on peut fondre facilement une pièce de deux tonneaux. Tout a été prévu pour que la ventilation soit suffisante dans le cas de la coulée d'une pièce très lourde : la soufflerie des forges est en communication souterraine avec celle de la fonderie, la substitution de l'une à l'autre, ou leur action simultanée, est permise à l'aide de vannes.

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chevalier
Croix militaire

Brun (Louis), maître entretenu de 2e classe des ateliers maritimes d'Haiphong.

Gargam (Félix), sous-agent administratif des directions de travaux, ex-chef de comptabilité des ateliers maritimes d'Haiphong.

Mannier (Jules-François), commis de 3e classe des directions des travaux (ateliers maritimes d'Haiphong).

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

Officier

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

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

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

……

M. Constans

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

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

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

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

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

HENRI CONSEIL

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes*, 2 décembre 1888, p. 2, col. 4)

— On demande les noms des sous-ingénieurs de 1re classe ou de 2e classe qui désireraient occuper les fonctions de directeur des travaux aux ateliers d'Haiphong, en remplacement de M. Jaouin, dont le rapatriement est annoncé.

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

ROCHEFORT

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

Frédéric *Alfred* SCHWARTZ
directeur (1889-1890)

Né à Strasbourg, le 21 avril 1857.
Fils d'Abraham Schwartz, boucher, et de Marie Émilie Walz.
Marié à Toulon, le 6 décembre 1886, avec Alice Marie Ernestine Aube, fille d'un négociant. Dont :
— Maurice Marie Ernest (1887-1967), polytechnicien, ingénieur en chef des ponts et chaussées ;
— Maxime (1891-1899) ;
— Édith 1894-1919) et
— Robert Adolphe Marie (1898-1966).

Polytechnicien, ingénieur du génie maritime.
Sous-ingénieur des constructions navales du port de Toulon.
Départ pour Haïphong sur le transport l'*Annamite* (10 janvier 1889).
Essais de charbon de Kébao.
Sous-ingénieur de 1re classe (janvier 1890).
Rapatrié (4 août 1890).
Essais du cuirassé *Magenta* à Toulon (janvier 1893-mars 1894).
Professeur de mécanique à l'école de maistrance de Toulon (septembre 1895).
Ingénieur de 2e classe (août 1897).
Ingénieur en chef du génie maritime
Dirige le lancement du croiseur cuirassé *Gueydon* à Lorient (septembre 1899).
Lancement de la *Provence* à Lorient (21 avril 1913).

Œuvres : prix de l'Académie des sciences pour ses travaux sur les embarcations à vapeur de la marine de guerre (juillet 1914). Biographe de son compatriote Frédéric Réech (1805-1884), ingénieur du génie maritime (1918). .
Chevalier de Saint-Stanislas (juin 1893).
Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 12 juillet 1899, p. 4661).
Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 25 juillet 1912, p. 6712).
Officier d'académie (21 avril 1913).
Commandeur de la Légion d'honneur (*JORF*, 25 janvier 1919, p. 993).
Décédé à Toulon, le 21 août 1931.

MARINE ET COLONIES
(*La Phare des Charentes*, 23 décembre 1888, p. 2, col. 4)

Mouvement du personnel

Toulon. — M. Schwartz, sous-ingénieur du port de Toulon, est désigné pour aller continuer ses services au Tonkin, comme directeur des travaux aux ateliers maritimes d'Haïphong en remplacement de M. Jaouin, qui a terminé la période réglementaire de séjour dans la colonie. Cet officier prendra passage sur le transport l'*Annamite*, qui partira de Toulon le 10 janvier prochain.

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

ROCHEFORT

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

……

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

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

ROCHEFORT

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

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 1er novembre 1889, p. 3, col. 1)

Il est demandé pour les ateliers maritimes d'Haïphong (Tonkin) 1 chef ouvrier ajusteur, 1 contre-maître ou chef ouvrier charpentier, 1 chef ouvrier ou ouvrier chaudronnier en fer, 1 ouvrier peintre vitrier, 1 ouvrier menuisier.

Le ministre de la marine demande les noms des agents du personnel ouvrier de ces grades et professions, capables, d'une bonne conduite et d'une bonne santé, qui consentiraient à suivre la destination précitée.

Les agents désignés seront embarqués probablement sur le transport du 1er février 1890.

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 1er janvier 1890, p. 3, col. 2)

Actes officiels

Notre correspondant maritime à Paris nous télégraphie hier :

— Le commis de 4e cl. Le Bréchec, de Lorient, servira au Tonkin aux ateliers maritimes d'Haïphong, en remplacement du commis de 4e cl. Le Tohic, rattaché à Lorient.

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

On nous écrit de Toulon le 5 août :

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

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

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

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

Tonkin

On lit dans la *Liberté* :

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

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 19 février 1891, p. 3, col. 3)

Actes officiels

— Sont nommés dans le personnel des commis des direct, des trav. :

Commis de 2e cl., MM. … (ancienn), Olivier, aux ateliers d'Haïphong, au Tonkin.

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

ROCHEFORT

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

Adrien NOURY (1860-1893)

Polytechnicien.
Précédemment sous-directeur de l'arsenal de Saïgon
(1890-1892)

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

ROCHEFORT

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

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

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

Auguste JAOUIN
directeur (1886-1889 et 1892-1894)

Second séjour

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 27 mars 1892, p. 3, col. 1)

Mouvements du personnel

Brest. — Jaouin, s.-ing., est proposé p. aller diriger l'arsenal d'Haïphong

---

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

BREST

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

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest,* 7 mai 1892, p. 3, col. 4)

Lorient. — M. Noury, sous-ing. de 1re cl., récemment remplacé en Cochinchine et actuell. à Haïphong, en instance de départ p. la France, sera dirigé, lors de son débarquem., sur Lorient, p. y servir.

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes*, 8 mai 1892, p. 2, col. 1)

Les mutations suivantes ont eu lieu dans le corps du génie maritime :

M. le sous-ingénieur de 2e classe Gély passe du cadre de Lorient à celui de Brest, en remplacement de M. Jaouin, appelé à servir an Tonkin ;

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

ROCHEFORT

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

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 9 août 1892, p. 3, col. 2)

Mouvements du personnel

Brest. — M. Henry, commis de 1re cl. des directions de travaux, est désigné p. aller servir comme chef de la comptabilité des ateliers maritimes à Haïphong, en remplacement de M. Olivier, commis de 2e cl., qui rentre en France et est rattaché au port de Toulon ; embarquera sur le *Tonquin* le 1er sept.

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

On lit dans l'*Indépendance tonkinoise* :

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

---

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

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

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

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

ROCHEFORT

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

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

ROCHEFORT

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

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 1er juin 1894, p. 3, col. 4)

Mouvements du personnel

Brest. — Le maître entretenu de 3e cl. Nédellec, de Brest, servira aux ateliers d'Haïphong et partira par l'affrété du 10 juillet.

RENSEIGNEMENTS DIVERS
(*La Dépêche de Brest*, 8 juillet 1894, p. 2, col. 2-3)
(*La Liberté des colonies*, 17 juillet 1894, p. 1, col. 3)

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

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

Camille Eugène Théodule GÉLY (1862-1900)
directeur (1894-1895)

Polytechnicien.
Ancien sous-directeur de l'arsenal de Saïgon
(1893-1894).

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 19 août 1894, p. 2, col. 5)

Notre correspondant maritime à Paris nous télégraphie hier, par fil spécial :

Le poste de directeur des ateliers maritimes d'Haïphong, au Tonkin, vient d'être sollicité par M. Gély, sous-ingénieur de 1re cl., actuellement sous directeur des travaux à l'arsenal de Saïgon.

Avant de statuer sur cette demande, le ministre désire savoir si des sous-ingénieurs seraient désireux de remplacer M. Gély en Cochinchine, dans le cas où ce dernier serait désigné pour le Tonkin.

PETITES NOUVELLES
(*La Dépêche de Brest*, 8 septembre 1894, p. 3, col. 3)
(*L'Éclair*, 9 septembre 1894, p. 3, col. 2)

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

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 27 novembre 1894, p. 3, col. 4)

Il est demandé pour les ateliers maritimes d'Haïphong : un chef ouvrier ajusteur mécanicien, un chef ouvrier charpentier pour embarcations et un chef ouvrier chaudronnier en fer.

Le ministre demande de lui faire savoir le plus tôt possible s'il se trouve à Brest des agents de ces grade et professions, capables, d'une bonne conduite et d'une bonne santé, qui consentiraient à aller continuer leurs services au Tonkin.

ATELIERS MARITIMES DE HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 22 décembre 1894)

Dans cette étude que nous poursuivons, et sur laquelle nous avons déjà donné un certain nombre d'articles, il est bon de ne laisser aucun point en suspens. Il est utile de faire connaitre dans leurs moindres détails ces opérations importantes faites depuis trois ans et sur lesquelles tant de choses diverses ont été dites, récoltées et critiquées à leur manière.

On sait avec quelle facilité s'établissent les légendes, ici surtout où tout le monde s'occupe de la chose publique, où tous prétendent connaître les faits à leur façon et les commentent suivant des intérêts personnels.

Étudions donc aujourd'hui cette question des ateliers maritimes de Haïphong qui, avant même qu'elle eut été décidée en haut lieu, passionnait tant les esprits.

Dès les premiers jours de l'occupation du Tonkin, la marine avait créé d'importants ateliers à Haïphong pour la réparation des navires appartenant à la station locale.

Le prédécesseur M. de Lanessan [Chavassieux], ce n'est un mystère pour personne, en conservant sa haute situation, ne cherchait pas autre chose, n'avait pas d'autre but que de gagner le temps voulu pour faire valoir ses droits à la retraite. L'avenir de la colonie, du reste, semblait encore bien incertain et son horizon politique était des plus brumeux : on ne s'occupait plus guère de nous dans la métropole.

Aussi M. Piquet put-il, sans réclamations excessives, sans trop émouvoir l'opinion publique, supprimer le ateliers maritimes de Haïphong et concéder les travaux d'entretien et de réparations des bâtiments de la station locale à MM. Daniel, Chaumont et Cie. L'arrêté qui sanctionnait cette cession est du 16 février 1891.

On nomma donc une commission *ad hoc* qui fut chargée d'élaborer les tarifs et, conformément aux ordres donnés par M. le gouverneur général Piquet, un contrat fut signé par le commissaire général.

D'après l'avis de ce haut fonctionnaire, M. Morau [*sic*], la validité du contrat était suffisamment assurée par la signature des chefs des services administratifs. Dans une note adressée au gouverneur général, en date du 8 janvier 1891, il disait en effet :

« Je ne crois pas que le Gouverneur général doive intervenir dans cet acte sinon pour l'ordonner et le rendre exécutoire. Le résident supérieur pour les service civils et le chef des services administratifs militaires et maritimes, pour ces derniers, *ont qualité pour contracter au nom du Protectorat* sous les réserves indiquées.

« En outre, et préalablement à ce contrat, il est indispensable qu'un acte de l'autorité supérieure prononce la suppression des ateliers maritimes. »

C'est cet acte que M. Piquet accomplissait le 16 février 1891. La maison Daniel, Chaumont et Cie pouvait donc assez légitimement invoquer le contrat signé par M. le Commissaire général comme étant définitif, bien qu'il contint une clause réservant l'approbation du Gouverneur général et quoique M. Piquet eût quitté le Tonkin avant d'avoir pu lui donner son approbation.

MM. Daniel, Chaumont et Cie invoquaient à l'appui de leurs réclamations non seulement le contrat, mais encore l'arrêté du 16 février 1891 qui les chargeait de tous les travaux à faire, les ateliers de Haïphong ayant été supprimés en tant qu'ateliers de la marine et ayant été mis à leur entière disposition.

Le commandant de la marine eut beau faire valoir les protestations les plus vives, — on racontait même dans le public qu'il ferait occuper militairement les ateliers plutôt que de les lâcher —, toutes les mesures avaient été prises pour assurer l'exécution du contrat signé avec MM. Daniel, Chaumont et Cie par le chef des services administratifs militaires et maritimes.

Cependant, lors de l'arrivée de M. de Lanessan en Indo-Chine, à la fin du mois de juin 1891, le nouveau régime n'avait pas encore été mis en vigueur. M. Piquet était parti avant que l'on commençât à l'exécuter et le gouverneur général p.i. avait maintenu le *statu quo ;* mais la maison Daniel, Chaumont et Cie réclamait

énergiquement l'exécution du contrat. De son côté, la marine protestait avec grande vigueur contre la dépossession indéniable dont elle était l'objet.

Un incident heureux pour l'administration se produisit à cette époque. M. Daniel avait rompu association avec M. Chaumont et se trouvait, par suite de cet état de choses, dans une situation peu favorable. M. de Lanessan en profita pour l'amener, non sans difficulté, a accepter un examen nouveau du contrat signé par le chef des services administratifs, notamment en ce qui concernait la propriété des ateliers et les tarifs de prix applicables aux travaux. On put ainsi conjurer les dangers que le contrat paraissait pouvoir faire courir au Protectorat et à la marine.

M. de Lanessan avait été naturellement frappé par le péril qu'il y avait de déposséder la marine de son arsenal pour le livrer à un industriel qui deviendrait maître absolu de la défense maritime du Tonkin. Mais d'autre part, il lui était impossible de méconnaître les engagements pris par M. Piquet, son prédécesseur, en signant l'arrêté du 16 février 1891, et en ordonnant la rédaction du contrat signé le 11 juin 1891 par le chef des services administratifs et par la maison Daniel, Chaumont et Cie.

D'accord avec M. l'amiral Fournier, et avec le consentement de M. Daniel, M. le gouverneur général prit le 4 octobre 1891 un arrêté modificatif. Les ateliers de Haïphong étaient rétablis et le commandant de la division navale était chargé de faire réviser par une commission, d'accord avec MM. Daniel et Cie, la convention du 1er juin 1891. Mais l'entente n'ayant pu se faire entre la commission et M. Daniel, un accord fut préparé sur des bases nouvelles par les soins du contre amiral Fournier, par le directeur de l'arsenal de Haïphong et par l'ingénieur du Conseil du gouvernement. Cette convention fut accepte par MM. Daniel et Cie qui renonçaient aux bénéfices du premier contrat : cette situation nouvelle, consacrée par l'arrête du 24 décembre 1891, mettait en vigueur le cahier des charges accepté par les concessionnaires et par la marine.

En vertu de cet arrêté et du cahier des charges, la marine conservait la propriété de ses ateliers et les travaux étaient exécutés sous son contrôle par les ouvriers de la maison Daniel et Cie. Celle-ci s'engageait à faire l'avance des fonds nécessaires pour la réfection de la flottille, sans avoir besoin de puiser trop largement dans le budget qui, à cette époque, se trouvait dans une situation fort précaire et n'avait devant lui qu'un avenir des plus incertains. Ce contrat devait durer jusqu'au 1er décembre 1898. Son exécution commença le 15 janvier 1892.

Des les premiers jours, il fut évident pour tous les intéressés que M. Daniel ne tiendrait pas convenablement ses engagements. On avait attiré l'attention des inspecteurs coloniaux sur la façon déplorable avec laquelle les travaux étaient dirigés et exécutés, et M. le gouverneur général attendait la première occasion favorable pour réclamer la résiliation du contrat du 24 décembre 1891.

Il est bien vrai que celui-ci constituait un progrès réel sur celui que M. de Lanessan avait déjà fait disparaître, mais il commençait à devenir onéreux et gênant, par suite des conflits incessants qui éclataient entre la Marine et les entrepreneurs. M. Daniel était tombé dans une situation qui ne permettait guère d'exiger qu'il remplit la seule partie du contrat qui fut réellement avantageuse pour le Protectorat, c'est-à-dire la réfection de la flottille.

La mort de M. Daniel vint offrir l'occasion d'un résiliation désirée. Le gouvernement du Protectorat avait bien songé à prononcer la résiliation pure et simple du contrat, mais on dut reculer devant les considérations légales. Le contrat était passé au nom de Daniel et Cie et l'associé réclamait le droit de poursuivre l'exécution des travaux : à moins que l'on ne voulût consentir à une résiliation faite à l'amiable. Au mois d'août 1893, l'entente fut sur le point d'être conclue : le commandant de la marine et MM. Daniel et Cie avaient entamé des pourparlers et se trouvaient à peu près d'accord, lorsque des circonstances imprévues firent interrompre les négociations.

En 1894, les négociations furent reprises et elles aboutirent à un accord qui eut pour résultat la résiliation du contrat de décembre 1891 moyennant une indemnité de

quarante mille piastres, payable par moitié sur les exercices de 1893 et de 1894. MM. le commandant de la marine et le chef des services administratifs signèrent l'acte de résiliation que M. de Lanessan approuva immédiatement.

La marine rentra donc en peine possession des ateliers de construction de Haïphong. Leur fonctionnement est assuré par un arrêté du 13 février 1894, sous le contrôle des services administratifs avec les fonds inscrits au budget colonial.

VIDEO.

BULLETIN

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

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

MARINE ET COLONIES

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

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

Saïgon

MOUVEMENTS DES PASSAGERS

(*Journal officiel de l'Indo-Chine française*, 22 juillet 1895)

SORTIES DU 13 AU 17 JUILLET 1895.

Passagers partis par le paquebot français *Ernest-Simmons* allant en Europe

… Gély, sous-ingénieur…

Octave Alexandre PARANT
directeur (1895-1898)

Né à Vrizy (Ardennes), le 8 octobre 1866.
Fils de Louis Émile Parant, cultivateur, et d'Antoinette Henriette Journet.
Marié à Lyon VIe, le 13 juin 1904, avec Jeanne Simon (1878-1968). Dont :
— Emile Henri (Lyon, 25 avril 1905-Neuilly, 28 mars 1976), docteur en droit, sous-chef de bureau de la Caisse générale de prévoyance des marins français au ministère de la marine marchande.

Polytechnicien, ingénieur du génie maritime.
Sous-ingénieur de 2e classe, à Brest.
Affecté à Rochefort après le retour de M. Laubeuf (27 novembre 1891).
Professeur de géométrie descriptive (décembre 1893), puis professeur de mécanique, de charpentage et de machines à vapeur (janvier 1894) à l'Ecole de maistrance de Rochefort.
Procède au lancement du croiseur cuirassé *Bruix* (Rochefort, 2 août 1894).
Départ de Toulon pour Haïphong (25 août 1895).
Rapatrié et affecté à Toulon (septembre 1898).
Surveillance des travaux confiés au Creusot (août 1899).
Sous-directeur des forges nationales de La Chaussade à Guérigny (Nièvre)(16 février 1902).
Surveillant des travaux confiés à l'industrie à Lyon (octobre 1904).
Sous-directeur de l'arsenal de Cherbourg (novembre 1908),
Direction des constructions navales à Lorient (novembre 1920),
Directeur de l'arsenal de Sidi-Abdallah (Bizerte)(mai 1921).
Directeur des constructions navales à Rochefort (novembre 1922).
Membre du conseil de perfectionnement de l'Ecole d'application du génie maritime (juillet 1927).

Chevalier (10 juillet 1901, officier (14 juillet 1916), puis commandeur (20 juin 1925) de la Légion d'honneur.
Décédé à Neuilly-sur-Seine, le 5 septembre 1943.

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

Nouvelles diverses

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

No 1059. — ARRÊTÉ déclarant d'utilité publique les travaux d'agrandissement des ateliers maritimes d'Haïphong ainsi que l'expropriation des terrains nécessaires à cet agrandissement.

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

Du 11 novembre 1895

……

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

……

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 13 décembre 1895, p. 3, col. 2)

Il est demandé pour les ateliers maritimes d'Haïphong, au Tonkin :

Un chef contremaître ou un contremaître chaudronnier-tôlier connaissant la construction des chaudières et un contremaître menuisier-charpentier connaissant le modelage.

Le ministre prie les différents ports de lui faire connaître s'il se trouve des agents de ces grades et profession, capables, d'une bonne santé et satisfaisant aux conditions exigées, qui consentiraient à aller continuer leurs services à Haïphong.

Les deux agents qui seront désignés pour cette destination seront logés dans la cité ouvrière, qui vient d'être reconstruite à l'européenne. Il seront mis en route dans le courant de mars prochain, de manière à arriver à destination dans les premiers jours d'avril 1896.

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 30 avril 1896, p. 3, col. 1)

— Le ministre demande les noms des maîtres entretenus désireux de servir dans les ateliers maritimes de Haïphong en remplacement de M. Nédellec, qui termine prochainement ses deux années de séjour dans ce port.

Les soldes et accessoires alloués s'élèvent à 200 fr. Le maître désigné rejoindra par le paquebot de Marseille le 1er juin.

CHRONIQUE INDUSTRIELLE

TRAVAUX AU TONKIN
(*La Politique coloniale*, 29 avril 1897)

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

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

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

Du 4 juillet 1897
ORDRE DU DRAGON DE L'ANNAM
(*Bulletin officiel du ministère des colonies*, 1897, p. 807)

Chevalier

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

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

Par arrêté de M. le gouverneur général :

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

CHRONIQUE MARITIME
MARINE ET COLONIES
(*La Dépêche de Brest*, 31 octobre 1897, p. 3, col. 2)
(*Le Phare des Charentes*, 3 novembre 1897, p. 2, col. 2)

Les ateliers de la Marine à Haïphong.

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

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

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

Établissement d'Indret

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

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

Établissement d'Indret

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

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

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

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

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 2 mars 1898, p. 3, col. 3)

Le ministre a désigné, pour aller continuer ses services aux ateliers maritimes d'Haïphong, M. Cloarec (Charles), chef-ouvrier charpentier au port de Brest.

Il devra être dirigé sur Marseille en temps utile, pour qu'il puisse être embarqué sur le paquebot qui partira de ce port le 13 mars prochain.

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

ROCHEFORT

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

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 4 mars 1898, p. 3, col. 2)

— Le maître principal de 2e classe Germain, de Toulon, servira au Tonkin, en qualité de directeur des ateliers maritimes d'Haïphong.

M. Germain rejoindra par Marseille le 23 mars.

Chronique maritime
(*Le Phare de la Loire*, 6 mars1898, p. 2, col. 4)

Mutations

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

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

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 13 mars 1898, p. 3, col. 3)

Il est demandé au port de Brest, pour les ateliers maritimes d'Haïphong, un contremaître ajusteur, capable de diriger l'atelier d'ajustage et fonderie, et sachant dessiner.

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

Pour l'Extrême-Orient

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

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

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

ROCHEFORT

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

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

Départs de paquebots.

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

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

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

MINISTÈRE DE LA MARINE
(*Journal officiel de la République française*, 22 septembre 1898, p. 5957)

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

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

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

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 11 mai 1899, p. 3, col. 2)

Nouvelles dispositions pour les personnels de l'arsenal de Saïgon, des ateliers maritimes d'Haïphong et des ateliers de la marine à Dakar.

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 6 janvier 1901, p. 2, col. 6)

Le ministre demande les noms des chefs ouvriers charpentiers ou menuisiers désireux d'aller continuer leurs services aux ateliers maritimes de Haïphong, pour être chargés des ateliers à bois de l'arsenal.

CHRONIQUE LOCALE
(*La Dépêche de Brest*, 19 janvier 1901, p. 2, col. 4)

Les nouveaux promus dans le génie maritime. — Comme on le verra plus loin dans nos dépêches de la Chronique maritime, M. de Choin de Montchoisy, ingénieur de 1re classe, est nommé directeur du génie maritime, et M. Jaouin, ingénieur en chef de 2e classe, est nommé ingénieur en chef de 1re classe.

……

M. Jaouin est entré au service en 1867 comme ouvrier charpentier, il a suivi les cours des écoles de maistrance de Lorient et de Brest, dans lesquelles il a obtenu les premières places aux examens de sortie. Nommé chef ouvrier en raison de ses brillants examens de sortie de l'école de Brest, il fut nommé professeur à l'école de maistrance de Lorient, fonctions qu'il occupa jusqu'à sa nomination au grade de sous-ingénieur de la marine en 1882, époque à laquelle il fut désigné pour continuer ses services à Brest.

Dans sa longue carrière, M. Jaouin a été chargé de travaux très importants, dont il s'est toujours acquitté à la satisfaction de tous. À notre connaissance, il a servi deux fois au Tonkin, où il a dirigé les ateliers maritimes pendant six années.

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

ROCHEFORT

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

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

ROCHEFORT

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

NOMINATIONS OFFICIELLES

Ministère de la marine
(*Questions diplomatiques et coloniales*, 1902, p. 380)

PERSONNEL DES AGENTS TECHNIQUES

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

La Baie d'Along
(*La Dépêche coloniale*, 19 septembre 1902, p. 3)

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

……

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

ROCHEFORT

Une circulaire ministérielle demande : 1 surveillant technique ou chef-ouvrier ajusteur-tourneur ; 1 surveillant ou chef ouvrier charpentier-calfat, connaissant la mise

en carénage ; 1 surveillant ou chef-ouvrier chaudronnier en fer, connaissant très bien la confection des chaudières, pour servir aux ateliers maritimes d'Haïphong.

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 30 décembre 1902, p. 3, col. 3)

Les surveillants techniques de 2e classe Pronost (Gabriel) et Le Chevalier (Auguste) sont désignés pour servir aux ateliers maritimes d'Haïphong, et devront être dirigés en temps utile sur Marseille, où ils seront embarqués sur le paquebot qui quittera ce port le 25 janvier prochain à destination de l'Extrême-Orient.

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

ROCHEFORT

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

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

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

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

ROCHEFORT

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

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

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

AGENTS CIVILS DU
COMMISSARIAT ET DES COMPTABLES DES MATIÈRES AUX COLONIES
(*La France militaire*, 2 octobre 1904, p. 3, col. 3)

Par décret. ministériel du 1er octobre 1904, ont été nommés :

Agents du commissariat des colonies
À l'emploi de magasinier de 2e classe.
Les magasiniers de 3e classe :
……
Huot, aux ateliers maritimes, à Haïphong, maintenu.

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

Par décision ministérielle du 1er avril 1904, M. Roudeau (Albert), surveillant technique de 2e classe (chaudronnier en fer), du port de Brest, a été désigné pour continuer ses services aux ateliers maritimes de Haïphong.
Cet agent rejoindra son poste par le paquebot partant de Marseille le 17 avril prochain.

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

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

MARINE MILITAIRE

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

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

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

HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 18 février 1905, p. 3)

Le vapeur « Amiral-de-Beaumont » et deux suceuses des Travaux publics sont partis au secours du « Sully » [2].

Le « Malacca », de la maison P. Briffaud et Cie, part également, chargé d'une pompe Thirion très puissante.

Tous ces jours derniers, des chalands ont été mis à la disposition de l'amiral Bayle par la maison Marty et d'Abbadie.

On travaille ferme aux ateliers de la marine pour confectionner les apparaux nécessaires à l'allégement du *Sully*.

Ordre du Dragon d'Annam

(*Bulletin officiel du ministère des colonies*, 1905, p. 1337)

(*Bulletin officiel du ministère des colonies*, 1907, p. 226)

Du 17 juin 1905 :

Grade de chevalier :

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

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

MARINE

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

ROCHEFORT

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

---

[2] Le croiseur *Sully*, récent, s'échoua en baie d'Along sur un haut-fond non signalé par les cartes. Son renflouement à l'aide d'un dock flottant construit spécialement à Kong-Kong échoua et il se brisa en deux à l'automne 1905.

Louis Eugène Alfred MÉZOU,
directeur (1905-1908)

Né à Toulon, le 26 février 1867.

Fils de Désiré Alfred Mézou (1832-1892), premier maître de canonnage des équipages de la flotte, chevalier de la Légion d'honneur (déc. 1867), et de Caroline Clémentine Gerbinis (1841-1927).

Marié à Toulon, le 14 août 1895, avec Euphrasie Rose Anna Catala (1870-1953), dont :

— Désiré Charles Toussaint Marie (1897-1918), employé de banque, mpf.

— Marie Jeanne Justine (1899-1981).

Engagé volontaire français à la mairie de Toulon le 22 mai 1885 pour les équipages de la flotte. Charpentier du 20 janvier 1887. Au Cambodge du 1er mai au 31 juillet 1888.

Chef contremaître aux bâtiments en fer à Brest.

Maître entretenu de 3e classe des constructions navales (juillet 1894).

Témoignages de satisfaction à l'occasion du lancement à Brest du cuirassé le *Gaulois* (octobre 1896) et de la *Marseillaise* (ex-*Suffren*)(juillet 1900).

Promu adjoint principal technique de 1re cl. à Brest (juillet 1905).

Désigné pour Haïphong (août 1905).

Rapatrié (1908).

Pension de retraite de 3.135 fr. (10 mars 1909).

Sous-ingénieur lors du lancement du *Vergniaud* aux Ateliers et chantiers de la Gironde (*La Gironde,* 13 avril 1910, p. 2, col. 3).

Médaille commémorative du Tonkin.

Décédé à Toulon, le 2 août 1936.

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 10 août 1905, p. 3, col. 4)

Mouvement du personnel

Brest. — M. Mézou, adjoint principal technique de 1re classe du service des constructions navales, est appelé à occuper les fonctions de directeur des ateliers maritimes d'Haïphong, et rejoindra son poste par le paquebot partant de Marseille le 1er septembre prochain.

CHRONIQUE MARITIME
(*La Dépêche de Brest*, 13 août 1905)

Mouvement du personnel

TOULON. — Giraud, surveillant technique, continuera ses services à Haïphong ; départ de Marseille, le 17 septembre.

Ministère de la marine
(*Journal officiel de la République française*, 20 septembre 1905, p. 5630)

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

Cet adjoint principal a été affecté au port de Rochefort.

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

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

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

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

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

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

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

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

ROCHEFORT

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

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

ROCHEFORT

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

BULLETIN MARITIME ET COLONIAL

MARINE
(*La Dépêche de Brest*, 31 janvier 1907, p. 3, col. 4-5)

Circulaire ministérielle au port de Brest :

M. le gouverneur général de l'Indo-Chine a demandé au département de la marine la mise à sa disposition d'un commis de comptabilité et d'un commis de directions de travaux, pour être affectés aux ateliers maritimes de Haïphong.

Je vous prie de me faire connaître les noms des commis de ces deux personnels qui seraient désireux de recevoir cette destination.

Les commis qui seront désignés continueront à figurer sur la liste d'ancienneté des agents de leur grade et conserveront tous leurs droits à l'avancement dans leur corps respectif.

Ils recevront les traitements suivants :

Commis principal : solde nette, 5076 fr. : indemnité de logement, 660 fr.
Commis des 4 classes : solde nette, 4932 fr., indemnité de logement, 660 fr.

En outre, ils auront droit à l'indemnité journalière représentative de vivres, fixée pour Haïphong à 0 fr. 835 soit, par an, 304 fr. 77.

Enfin, il leur sera alloué, à raison de leur affectation spéciale aux ateliers maritimes d'Haïphong :

300 fr. pour indemnité annuelle de fonctions ;
300 fr. pour indemnité annuelle de frais de bureau.

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

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

Liste française
Radiations

Quela, surveillant aux Ateliers maritimes,

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

LORIENT

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

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

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

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

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

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

MARINE MARCHANDE
Arrivée de paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 25 mai 1907)

Le paquebot *Cholon* (Ch. R.), arrivé à Marseille venant de l'Indo-Chine, avait à bord :
Giraud, surveillant des Ateliers maritimes, et son fils

BULLETIN MARITIME ET COLONIAL

MARINE

(*La Dépêche de Brest*, 3 juin 1907, p. 3, col. 3)

Circulaire au port de Brest

Je vous prie de porter à la connaissance des commis des directions des travaux et des comptables des matières qui avaient demandé à continuer leurs services aux ateliers maritimes d'Haïphong que, sur la demande du ministère des Colonies, il ne sera pas procédé à l'envoi de personnel administratif de la marine, en raison de réductions budgétaires et de la possibilité de recruter des agents sur place, dans des conditions plus économiques.

Ministère de la marine

(*Journal officiel de la République française*, 28 juillet 1907, p. 5265)

Par décision ministérielle du 27 juillet 1907, ont été promus et nommés dans le personnel des agents techniques des directions de travaux du service des constructions navales pour compter du même jour :

……

À l'emploi de surveillant technique de 1re classe.

2e tour (choix). M. Albin (L.-A.), surveillant technique de 2e classe à Haïphong, en remplacement de M. Herbaut, surveillant technique de 1re classe, promu adjoint de 3e classe le 19 juin 1907.

BULLETIN MARITIME ET COLONIAL

MARINE

(*La Dépêche de Brest*, 24 septembre 1907, p. 3, col. 3)

Mouvement du personnel

Brest. — M. Le Du, surveillant technique de 2e cl. charpentier aux constructions navales, continuera ses services aux ateliers maritimes d'Haïphong, qu'il rejoindra par Marseille le 15 octobre.

PROPOS MARITIMES

(*La Dépêche de Brest*, 21 novembre 1907, p. 1, col. 2)

On annonce que M. Thomson vient de décider la suppression de la station locale de l'Annam et du Tonkin. Par lui-même, ce n'est pas un gros événement. Cette station comprend l'*Adour* et deux chaloupes canonnières. L'*Adour* est une fiction. C'était autrefois un ponton qui, un beau jour, à cause de sa vieillesse, eut une voie d'eau. On l'évacua en hâte ; la baille faisait eau de tous les bords, l'équipage eut juste le temps de sauter à terre pour ne pas être noyé. L'*Adour*, ponton-centre administratif, n'en a pas moins conservé une existence réglementaire ; c'est ainsi que les vieux débris de notre

musée naval se survivent à eux-mêmes. En réalité, la station navale de l'Annam et du Tonkin ne vivait que par les ateliers d'Haïphong, sorte de point d'appui du second ordre. Si on abandonne ces ateliers, c'est — paraît-il — que le ministère des colonies ne veut plus s'occuper de rien en Indo-Chine, à part Saïgon. Le ministère de la guerre professe la même doctrine.

On s'est aperçu que le Japon ne ferait qu'une bouchée, en cas de guerre, de tous nos établissements épars sur la côte et dans l'intérieur. On préfère une concentration générale des forces maritimes et terrestres à Saïgon, où l'on pourrait tenir jusqu'à l'arrivée d'une escadre métropolitaine convoyant des renforts de troupes. Seulement, cette décision a été prise sans qu'on consulte la marine. Il y a cependant un Conseil supérieur de défense qui, sous la présidence du chef de l'État, a pour objet de traiter les questions intéressant les divers départements militaires; on a oublié de convoquer ce conseil.

Dans ces conditions, il est permis de supposer que la station d'Haïphong n'est que la première manifestation de mesures plus radicales. La marine avait organisé à Hongay une flottille de torpilleurs, sous le commandement d'un capitaine de frégate. Hongay est une excellente position qui pourrait être aisément défendue par quelques batteries de côtes. Le ministère des Colonies refuse obstinément d'entreprendre ces travaux. Nos torpilleurs sont donc à la merci de l'ennemi ; leur base d'occupation n'offre aucune sécurité. Va-t-on, dès lors, conserver cette flottille ? C'est peu probable. La transférera-t-on à Cam-ranh, autre baie magnifique, connue par le séjour qu'y fit Bodjetsvensky avant Tsoushima ? Les Colonies ne voudront pas plus défendre Cam-ranh que Hongay. Donc, il faut se faire à cette idée que dans un prochain avenir, tous les torpilleurs, avec les petits sous-marins envoyés là-bas il y a trois ans, seront concentrés à Saïgon et au cap Saint-Jacques. Naturellement la défense de ces points s'en trouvera fortifiée ; mais il est tout de même regrettable qu'on délaisse si complètement la côte d'Annam. En cas de conflit, les Japonais pourront y débarquer sans crainte un ou plusieurs corps d'armée ; seuls des torpilleurs pouvaient les en empêcher ; ce ne sont point le *Redoutable* et les quelques vieux navires en réserve à Saïgon qui seront en état de se transporter sur les points menacés. Quand il y aura 100.000 Japonais à terre, nous aurons perdu la partie, et tout sera vraisemblablement réglé avant l'arrivée d'une de nos escadres sur les lieux.

Retenons de ces brèves observations que la marine aurait dû être pressentie au sujet de la défense de l'Indo-Chine. Le conseil supérieur, consulté l'autre jour, s'est trouvé devant un fait accompli et n'a pu qu'accepter l'abandon d'Haïphong et de Hongay.

MARINE

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

ROCHEFORT

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

Ministère de la marine

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

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

LISTE
DES
ÉLECTEURS DE LA VILLE DE HAÏPHONG
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1908, p. 720-723)

Albin, Louis, surveillant aux Ateliers maritimes ;
Giraud, Louis, surveillant Ateliers maritimes ;
Jousique, Joseph, gardien chef Ateliers maritimes ;
Malbert, B., surveillant Ateliers maritimes ;
Mézou, Prosper, directeur des. Ateliers maritimes.
Phidias, Pierre, distributeur Ateliers maritimes ;
Piquemal, Ch., comptable Ateliers maritimes ;
Pronost, Gabriel, surveillant Ateliers maritimes.

CONGÉS
(*La Dépêche coloniale*, 16 octobre 1908)

Ont obtenu des congés de convalescence :
De trois mois

INDO-CHINE
Pronost, surveillant technique de la marine, à Brest ;
Giraud, surveillant technique de la marine, à Toulon

MARINE MARCHANDE

Arrivée de paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 20 août 1909)

Le paquebot *Armand-Béhic*, arrivé à Marseille le 17 août 1909, provenant de l'Indochine, avait à bord :
Malbert, surveillant d'arsenal.

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

LE BASSIN DE RADOUB. — Le bassin de radoub des ateliers maritimes de Haïphong, de 43 m. 50 de longueur, 12 mètres de largueur utilisable, accessible par de vives eaux

aux bateaux n'ayant pas un tirant d'eau supérieur à 2 m. 60, pourra être mis à la disposition des armateurs pour le carénage ou les réparations des chaloupes.

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

Les taxes de séjour dans le bassin sont les suivantes :

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

Les tarifs ci-dessus

[ligne illisible]

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

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

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

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

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

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

RAPPORT VIOLLETTE SUR L'INDOCHINE (JANVIER 1911)

……

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

« En vue de dissiper toute équivoque, le gouverneur général pria le département de demander au ministre de la marine si les instructions dont ils s'agit visent expressément le matériel des bâtiments de la station locale ou doivent être étendues à l'outillage qui a servi au fonctionnement des ateliers maritimes. C'est qu'en effet, les ateliers maritimes possèdent des machines (appareils à vapeur, étaux, poinçonneuses, etc.) dont le premier fonds, acquis en en 1886, par la marine, s'est enrichi, depuis lors, de nombreux modèles plus modernes dont quelques-uns ont à peine servi quelques mois. La plupart

de ces machines ont d'ailleurs été réparées, et, en partie, remplacées pour cause d'usure, au moyen de crédits inscrits chaque année au budget général pour assurer le fonctionnement des ateliers. Il semblait, dans ces conditions, au gouverneur général, qu'il y aurait, de la part de la marine, après avoir repris possession des bâtiments de la flotte entièrement restaurés er la colonie, quelque exigence à réclamer la rétrocession de l'outillage, considérablement augmenté et amélioré, des ateliers maritimes.

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

« Or, dans sa réponse, M. Cochery rappelle que les règles de la législation domaniale s'opposent, d'une manière absolue, à tout abandon gratuit des biens de l'État, qu'il s'agisse de meubles ou d'immeubles. La cession demandée par la colonie ne pouvait donc être consentie que contre le payement de la valeur du matériel abandonné par l'État. Rien ne s'opposerait toutefois, à ce qu'il fût tenu compte, dans l'estimation de ce matériel, des dépenses nécessaires et utiles qui ont été faites par la colonie pour la conservation ou l'amélioration des appareils et à ce qu'il ne lui fût réclamé que le versement de la valeur nette du matériel. Quant aux machines acquises au moyen des fonds de la colonie, M. le ministre des finances reconnaît qu'il appartient au département de la marine d'apprécier si elles ont pu devenir la propriété définitive de l'État ou si elles peuvent être purement et simplement restituées à la colonie.

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

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

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

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

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

……

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

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

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

CHRONIQUE LOCALE
BREST
(*La Dépêche de Brest*, 3 novembre 1915, p. 2, col. 3)

MORT DE M. JAOUIN

Nous apprenons avec le plus vif regret la mort de M. Jaouin, ancien directeur du génie maritime en retraite, décédé hier, à l'âge de 70 ans, à son domicile, 22, boulevard Thiers.

Fils d'un ouvrier lorientais, M. Jaouin sortit de l'école à 12 ans ; il apprit le métier d'ébéniste, et, cinq ans plus tard, entreprit ce qu'on appelait alors le Tour de France.

En 1867, il entrait comme ouvrier l'atelier des chaloupes et canots à l'arsenal de Lorient. Admis deux ans après à l'école de maistrance, il en sortit le premier.

Maître entretenu en 1880, il. prépara et subit avec succès l'examen de sous-ingénieur. Attaché pendant plusieurs années à l'arsenal d'Haïphong, comme ingénieur de 2e classe, il fut désigné, en 1895, pour continuer ses services à l'arsenal, de Brest, où il a conquis, un à un, tous les autres grades.

Promu directeur du génie maritime le 11 novembre 1907, M. Jaouin demanda sa retraite, mais ne demeura pas inactif. Il s'occupa de diverses œuvres d'enseignement, d'éducation, de bienfaisance, et notamment de la société d'émulation, dont il était le président.

Aux élections législatives de 1910, le collectiviste Goude ayant obtenu 7.550 voix, et ses concurrents s'étant retirés, les nombreux amis de M. Jaouin le prièrent de vouloir bien poser sa. candidature au second tour de scrutin ; il accepta et se présenta comme candidat démocrate et concentration anticollectiviste. Il obtint 8.484 voix et son concurrent 9.116.

M. Jaouin, qui avait conservé une vigueur remarquable, et dont les conseils étaient recherchés, s'occupait activement, avec M. le préfet du Finistère, de la création de l'école de rééducation professionnelle des mutilés de la guerre.

M. Jaouin était officier de la Légion d'honneur, commandeur de Sainte-Anne de Russie, commandeur du Dragon l'Annam, officier du Cambodge, officier d'académie et médaillé du Tonkin, pour six ans de campagne de guerre.

C'est un grand travailleur et un homme de bien qui disparait. Il sera unanimement regretté.