

## La flottille des Douanes et Régies de l'Indochine Française

Par Serge Rinkel (1)



*Jolie annamite sur la rivière des parfums qui traverse Hué et se jette dans la mer. C'est depuis cette rivière que l'escadre de l'Amiral Courbet débarque 3000 hommes en 1883. Au début de la flottille des Douanes et Régies une chaloupe y est basée. Peinture de 1914 reproduite sur une carte postale de la même année (Collection Serge Rinkel)*



Carte d'Indochine (services du gouverneur général) avec le découpage original : Tonkin, Annam, Cochinchine, Cambodge et Laos (Archives Nationales d'Outre-Mer. Aix)

**« Si un sentiment eût pu me pousser à écrire mes modestes pages, c'est celui qui doit être dans le cœur de tout douanier : le respect des camarades tombés sous les balles des pirates ou le coutelas des contrebandiers et aussi l'orgueil de pouvoir répondre à nos détracteurs : chaque goutte de sang versée par un des nôtres est une louange terrible mais juste et indéniable »**

*Jean Marquet, contrôleur de 1<sup>ère</sup> classe des Douanes et Régies, écrivain. Auteur du livre d'or des agents des Douanes et Régies de l'Indochine morts au champ d'honneur. 1913. (1)*

**L'Occident, c'est le monde du fini, l'Orient de l'infini. Une musique occidentale a un début et une fin. Une musique orientale n'a jamais vraiment commencé et quand elle se termine, on se demande pourquoi.**

*Georges Duquin, poète et diplomate né à Hanoi, fils d'un brigadier des Douanes et Régies d'Indochine.*

L'histoire maritime, coloniale ou militaire française n'a rien retenu (2) des aventures hors-série vécues par les équipages de la flottille des douanes et régies de l'Indochine française.

Véritables personnages de romans, ces marins des douanes français et asiatiques, patrouillent sans relâche dans des décors de rêve à bord de navires atypiques, contrôlent la navigation commerciale et le paiement des droits et taxes, visitent navires de commerce et de pêche, chaloupes, jonques, sampans, pourchassent pirates et contrebandiers chinois, combattent siamois puis thaïlandais, japonais et Viet Minh, assistent les marins en difficulté, transportent fonctionnaires, missionnaires, militaires et prisonniers, livrent le sel, le courrier, l'opium, l'argent et les armes tout en affrontant les éléments particulièrement dangereux dans les parages. Ils contribuent ainsi largement, bien que dans la plus grande discrétion, à l'aventure maritime de cette partie de l'Asie.

Les véritables raisons de cet oubli semblent évidentes : d'une part l'administration des douanes exacerbe la population indochinoise. La perception de taxes sur l'alcool, le sel, l'opium et la navigation maritime est ressentie avant tout comme une spoliation des ressources locales qui contribue à l'endettement des paysans et des sampaniers. Malgré de beaux discours ce système ne favorise pas le développement économique du pays. Il est permis au pêcheur local, à celui qui se trouve tout au bas de l'échelle, de souhaiter un régime meilleur. D'autre part, en métropole une tenace réputation de corruption est attachée au douanier d'Indochine, grisé de puissance, plus payé qu'un mandarin et qui pour une liasse supplémentaire de billets apaise rapidement son courroux et sait donner ses faveurs. Cette réputation de concussionnaire, le marin des douanes n'y échappe pas et pourtant sait-on vraiment qui il est et comment son service a-t-il évolué ?

### **La prise de possession française**

Au 17<sup>ème</sup> siècle, les Français convoitent discrètement l'Indochine, surtout pour compenser les visées de l'empire britannique en Asie. Ils y exercent progressivement une

sorte de protection sur les différents Etats en développant les moyens de défense et en conseillant l'administration, établissant ci et là les premières missions catholiques.

L'Empereur d'Annam Tu-Duc se révèle particulièrement hostile aux chrétiens. Aussi lorsqu'il ordonne (ou laisse faire) des massacres de missionnaires en 1858, un petit corps expéditionnaire franco-espagnol débarque-t-il à Tourane, puis en Cochinchine avec le prétexte d'y punir les auteurs. La France s'empare ainsi du pays en quelques années.

Par le traité de Saigon le 5 juin 1862 et par le traité de Hué, en 1863 l'empereur Tu Duc est contraint de céder à la France les trois provinces de Basse-Cochinchine dont la ville de Saigon.

En 1868, le lieutenant de vaisseau, Francis Garnier, explore le Haut-Mékong et rend compte de l'importance du Tonkin et surtout de celle du fleuve rouge, voie commerciale intérieure privilégiée avec la Chine.

En 1873, il se rend officiellement à Hanoï, pour régler un différend entre le gouvernement de l'Annam et le marchand français Dupuis, fournisseur d'armes aux chinois. N'obtenant ni satisfaction, ni concession, Garnier défend avec véhémence les intérêts du commerce français au Tonkin, face à ce qu'il considère comme la fourberie des mandarins annamites. Il leur soumet alors un ultimatum dont la teneur est la suivante : « A partir du 10 novembre 1873, le fleuve Rouge reste ouvert au commerce français, espagnol et chinois et tous les contrôles douaniers annamites n'ont plus lieu d'être, les négociants seront désormais contrôlés par l'autorité française. » C'est en fait une vraie déclaration de guerre qui lui permet de s'emparer hardiment, de la citadelle d'Hanoï avec seulement une poignée d'hommes.



*Archive Bibliothèque Nationale de France Paris*

Le 15 mars 1874 il impose à ses ennemis un traité « de paix et d'alliance ». Ce traité donne à la France la souveraineté sur la totalité de la Cochinchine par la présence de consuls et le détachement permanent de troupes à Hanoï, à Haiphong et sur certains points de la côte de l'Annam. La présence exigée de douaniers français garantit la possession économique et administrative de cette nouvelle colonie. Il est maître de la ville et du delta, mais, assiégé par les Pavillons noirs, il est tué dans une sortie.

### **Une vieille barque.. puis des chaloupes à vapeur**

En 1875 les deux premiers agents des douanes françaises débarquent à Haiphong pour « assister » les douanes annamites. Le chef du détachement, l'inspecteur Jean Gès, exprime aussitôt le besoin de disposer de navires pour juguler la contrebande fluviale, très active. N'obtenant aucune réponse il finit par réquisitionner une vieille barque, sans qualité nautique, qu'il confie à son adjoint, le sous-inspecteur Amé (3), tout en recrutant un équipage de deux matelots tonkinois.

En 1882, les "pirates" chinois occupent encore la haute vallée du Fleuve rouge au Tonkin, ce qui entrave la liberté de commerce admise par le traité de 1874. La France entend faire à nouveau pression sur le Royaume d'Annam, dont l'attitude est jugée négative puisque l'empereur renie ses promesses et se rapproche de la Chine dont il reconnaît la suzeraineté sur le Tonkin. Il demande même aux chinois leur protection et refuse la liberté de navigation concédée aux français. Ainsi le Capitaine de Frégate Rivière, reçoit ordre de se rendre à Hanoï avec six cents hommes. Il s'empare aussitôt de la citadelle et congédie immédiatement le personnel des douanes annamites, car ce service n'est plus jugé apte à exercer le moindre contrôle sur les opérations douanières que la France entend désormais prendre intégralement à sa charge.

La surveillance du fleuve rouge doit être impérativement développée aussi le Commandant Rivière autorise-t-il l'achat d'une yole à vapeur armée par un détachement des douanes françaises d'Haiphong.

Rivière est cependant assassiné le 19 mai 1883 par les pavillons noirs chinois, des pirates auxquels se joignent des annamites. Cet épisode suscite une énorme émotion en Métropole, où en réaction le gouvernement donne immédiatement des instructions pour poursuivre la conquête de l'Annam et du Tonkin. Dès l'été 1883, l'escadre de l'amiral Courbet s'emboîte devant l'embouchure de la rivière des parfums. Trois-mille hommes débarquent et participent aux opérations militaires contre les soldats chinois, qui appuient les indochinois avec armes et munitions. C'est en fait, une guerre non déclarée contre la Chine, guerre qui va durer jusqu'au 9 juin 1885, date du deuxième traité de Tien-Tsin, quand les chinois laissent enfin le champ libre à la France. Le corps expéditionnaire aux ordres de l'amiral Courbet atteint alors 16000 hommes.

### **Création d'une flottille des douanes**

En août 1885, le général de Négrier commandant la division militaire d'Haiphong, conçoit avec des fonctionnaires civils et militaires un service douanier de « surveillance des arroyos » afin de mieux réprimer les actes de piraterie sur toute l'étendue du fleuve rouge dont les multiples branches forment le delta du Tonkin.



104. - (Tonkin) HAIPHONG. - La Sous-Direction des Douanes

***A Haiphong on construit rapidement une sous-direction des douanes, qui héberge entre autres les premiers bureaux de la flottille du Tonkin (carte Collection Serge Rinkel)***

Le service des douanes de l'Annam et du Tonkin dispose alors d'une flottille composée d'une chaloupe à vapeur, le « **Ninh-binh** » (armée de deux canons revolvers «Hotchkiss» modèle 1879 de 37mm sur affut marine), de deux jonques de mer de 18 mètres et de quelques petites embarcations. Les équipages recrutés à partir du début de l'année 1887, vont être choisis en priorité parmi les anciens marins des canonnières et autres bâtiments de la marine nationale.



5 - HAIPHONG - Une Chaloupe de la Douane " Le Ninh-Binh "

***Le Ninh-Binh (collection Serge Rinkel)***

***Carte envoyée en 1907 à sa famille, par le commis des douanes en charge du poste de Mui-Ngoc au Tonkin***

Le champ d'action de cette flottille des douanes s'étend progressivement à tout le littoral indochinois. Lors de sa première patrouille en mai 1887, le capitaine du « **Ninh Binh** » exige le paiement de taxes aux propriétaires de jonques qui en cas de refus d'obtempérer, se voient saisir leurs embarcations.

La taxe de navigation, versée au budget général pour attribution aux budgets locaux et perçue par le service, n'atteint que les barques de mer, c'est-à-dire toutes les embarcations maritimes qui, par leur tonnage réduit, échappent au droit de phare et d'ancrage (essentiellement des jonques, sampans et barques de 160 tonnes au maximum). La quotité de la taxe, différente suivant la nationalité de la barque, est minime; la perception a donc un intérêt de police et de surveillance plutôt qu'un but fiscal. Elle est cependant mal perçue par la population côtière et la première patrouille du « Ninh Binh » fait l'objet de protestations.

Mais en dehors de cette vérification du paiement des taxes le premier patrouilleur des douanes constitue avant tout une réponse aux flux de contrebande et aux incursions des pirates chinois.



*Drapeau des protectorats de l'Annam et du Tonkin français en 1887*

### **L'Union Douanière indochinoise**

A partir du 17 octobre 1887, un seul régime douanier s'applique désormais à la Cochinchine, à l'Annam, au Tonkin et au Cambodge, pays relevant de l'union douanière indochinoise sous tutelle française. Une direction de la Cochinchine et du Cambodge est établie à Saigon tandis qu'une direction de l'Annam et du Tonkin s'installe à Hanoi. Elles sont réunies en 1897 pour constituer les Douanes et Régies de l'Indochine placées sous l'autorité d'un seul directeur installé au départ à Hanoi, puis plus tard à Saigon.

La direction générale des douanes centralise les perceptions sous les ordres du gouverneur général. A cette époque le plus lourd tribut au budget de la colonie est sans conteste celui de la fiscalité indirecte provenant en majeure partie des douanes et des trois Régies qui leur sont rattachées, celles du sel (1897), de l'opium (1899), et de l'alcool de riz (1902). Ce système des régies, s'avère rapidement très efficace puisque l'Indochine cesse de peser sur le budget français ; des excédents commencent même à se dégager si bien qu'il est possible à partir de 1898 d'émettre sur le marché français des emprunts de chemins de fer et de travaux publics, emprunts précisément gagés sur le budget indochinois.

Si le système fiscal des régies s'avère très rentable, les pénalités prévues paraissent exorbitantes surtout vis-à-vis des marins, patrons de jonques, barques de pêche ou de transport, qui dans l'exemple du transport de sel sans laissez-passer risquent, outre la saisie du sel, une amende de 100 à 2000 francs et un emprisonnement d'un mois à deux ans et en cas de récidive la confiscation du navire.

### **Développement de la flottille**

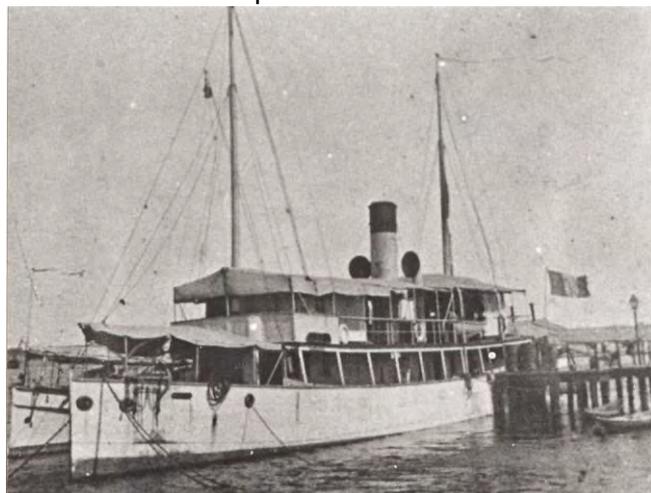
Ainsi comprend-on qu'avec le bon apport budgétaire que la colonie obtient des douanes, la lutte contre la contrebande maritime et fluviale devienne l'une des préoccupations du gouverneur, qui désormais encourage le développement du parc maritime des douanes et régies. En 1890 à Phnom Penh une petite flottille douanière regroupe les chaloupes à vapeur

« **Cambodge** », « **Siam** », « **Laos** », « **N°2** » et « **N°1** » auxquelles s'ajoute le « **Khmer** » en 1894, tandis qu'en 1895, on réécense pour toute l'Indo-Chine huit bâtiments à vapeur et trente-six embarcations diverses. Trois chaloupes à vapeur mesurent près de trente mètres le « **Ninh Binh** » en service depuis 1887, le « **Hanoi** » et le « **Nam Dinh** » (qui eux ne disposent que d'un canon revolver) Ces trois navires constituent de bons patrouilleurs, avec une autonomie de dix jours (garantie par une soute à charbon de cinquante tonnes).



*La Chaloupe Nam Dinh en 1907 (CP Collection Serge Rinkel)*

Les autres embarcations sont de différents types adaptés aux besoins des douanes du littoral : une petite chaloupe côtière, le « **Mongtze** », quatre autres embarcations à vapeur pour le contrôle des fleuves et rades et 36 autres unités disparates : jonques, sampans, baleinières, et canots. Les douaniers d'Indochine disposent donc désormais d'un service maritime et fluvial permettant une véritable lutte contre la contrebande.



*Deux chaloupes à vapeur du service (l'Argus au premier plan) à l'appointement des douanes de Tourane (aujourd'hui Da-Nang) (Photo Musée des douanes de Bordeaux)*

Mais le budget d'entretien de la flotte n'est pas réellement planifié à long terme et les moyens maritimes et nautiques souvent acquis d'occasion se retrouvent très vite dans un regrettable état. En 1904 le gouverneur Paul Beau prend l'initiative de l'affectation urgente d'un budget exceptionnel de 197,000 piastres pour l'achat et l'entretien de moyens neufs.

## Création de cadres spéciaux de la flottille et des ateliers

Des cadres spéciaux de la flottille et des ateliers, vont être autorisés par l'arrêté du 13 décembre 1906. On octroie au personnel un statut spécial, donc totalement indépendant de l'organisation générale. Jusque-là, mécaniciens et patrons de chaloupes étaient pris parmi les agents du service actif provenant des équipages de la flotte ou des ateliers de l'armée. Ce mode de sélection sommaire donnait les résultats les plus défectueux, et, pour prévenir les accidents qui se multiplient, il paraît nécessaire de mettre l'entretien et le commandement des unités de la flottille aux mains d'un personnel recruté exclusivement parmi les mécaniciens et les navigateurs de profession, pouvant fournir par leurs diplômes ou leurs brevets la preuve de leurs connaissances techniques. Ces nouvelles dispositions leur assurent des soldes convenables et une assimilation avantageuse. Les sacrifices pécuniaires qu'elles entraînent de ce chef se trouvent en définitive certainement compensés par des économies sur les dépenses de matériel.

Par les arrêtés complémentaires du 18 avril 1907 et du 15 mai 1915, le cadre supérieur de la flottille (réservé aux européens) comprend désormais un personnel de pont (6 classes de préposés pilotes) et un personnel de machinerie (6 classes de préposés mécaniciens). Ce cadre peut être formé d'une manière analogue à celle qui est en règle pour le cadre supérieur du service actif mais également par la nomination d'anciens officiers, officiers-mariniers des spécialités de manœuvre, timonerie ou machine et d'anciens officiers de la marine marchande ainsi que des marins spécialisés pont ou machine, tous munis d'un certificat professionnel.

Le cadre subalterne réservé aux agents indigènes se compose de personnel de pont (12 classes de patrons pilotes, doi-pilotes, cai patrons et matelots) et du personnel de la machinerie (7 classes de mécaniciens et aides mécaniciens et 6 classes de chauffeurs). Le recrutement s'effectue de préférence parmi les anciens marins indigènes des équipages de la flotte dont on vérifie l'aptitude (timoniers et mécaniciens brevetés de la Marine Nationale et éventuellement parmi les titulaires d'un brevet local (marine marchande, pêche ou transports fluviaux)

Notons qu'il existe en dehors du personnel permanent, un personnel journalier destiné soit à remplacer des titulaires dont le recrutement est difficile, soit à remplir des besoins matérielles.

Le personnel affecté à la spécialité de la flottille est ainsi organisé sur des bases soigneusement étudiées et en entrant dans les cadres de l'Administration des Douanes et Régies, les grades de début de carrière tiennent compte immédiatement de l'ancienneté de services et des aptitudes reconnues. En résumé, le relèvement des soldes, les garanties et avantages accordés aux agents facilitent beaucoup, et sans accroissement sensible de charges pour le budget de la Colonie, la formation et le fonctionnement régulier d'un cadre indigène subalterne. Mais on peut déplorer qu'il n'ait pas encore été tiré parti de l'élément indigène et qu'un seul cadre commun ne puisse justifier des qualités professionnelles et des aptitudes à l'encadrement de tous, européens et indochinois. Si l'ambiance à bord des bateaux des douanes est relativement cordiale, les marins des douanes indochinois reprochent indubitablement cet esprit de caste, très français mais aussi très douanier car dans d'autres services, les indigènes ont de meilleures possibilités d'avancement, presque sur pied d'égalité avec les européens.(4)

En 1908 alors que trois cent soixante implantations douanières contrôlent le territoire de l'Indochine (cent neuf en Cochinchine) pour la branche maritime on compte 16 chaloupes, 6 vedettes et plusieurs embarcations de toutes sortes relativement en bon état basées dans les ports de Haiphong, Tourane, Nhatrang, Saigon, Kâmpôt et Phnom Penh. 17 métropolitains (tous d'anciens marins) encadrent alors les 130 asiates de la flottille.

En 1910 commence à Saigon la construction d'un parc commun Douanes et Régies / Travaux Publics (Balisage) pour les carénages des unités des deux services. Le budget commun est de 67 000 piastres, une somme assez conséquente, mais que les économies réalisées compenseront en peu de temps. Ce parc comprend un slipway de carénage pour la mise au sec des unités, un appareil de levage, un atelier avec l'outillage nécessaire et une maison avec dépendance pour le chef d'Atelier. Evidemment la Flottille compte y faire passer régulièrement une bonne partie de ses chaloupes à vapeur et autres embarcations comme à Haiphong.

Outre les réparations du matériel flottant, les ateliers de Saigon et de Haiphong, pouvoient également à l'aménagement des immeubles, ravitaillent en fournitures les postes de l'intérieur, et de ce fait occupent plusieurs européens et trente-cinq indigènes spécialisés en construction navale, en mécanique, en menuiserie, en charpentage, en voile..



*Le bassin de carénage des Douanes de Saigon dans les années 1930 (Collection Serge Rinkel)*

### **Une présence active et redoutable**

Au quotidien, les douaniers-marins assurent désormais dans les eaux territoriales une présence constante et redoutable face à la piraterie chinoise ou à la contrebande organisée par les annamites et les chinois. Les gabelous ont le droit d'injonction des navires, pour entreprendre le contrôle des documents et l'inspection de la cargaison. Ils n'hésitent pas à faire feu sur les embarcations récalcitrantes qu'ils coulent parfois. Ils sont en outre, responsables du contrôle de l'enregistrement douanier des embarcations civiles ; ils vérifient le paiement des droits et taxes sur les marchandises transportées, et saisissent les marchandises non déclarées ou prohibées. Mais ils se chargent aussi d'opérations de transfert du courrier et de transport de marchandises diverses au profit de l'administration coloniale. Le ravitaillement des îles et des phares, l'hydrographie, la surveillance des pêches, le transport de prisonniers et de passagers, de fonctionnaires et de militaires avec leur

mobilier, de supplétifs locaux et d'autorités administratives ou politiques font également partie de leurs attributions. C'est ainsi qu'en 1917, une chaloupe des douanes transporte le dernier empereur d'Annam, le jeune Duy Tân, 17 ans, de Tourane vers Saïgon pour qu'il soit embarqué vers son lieu d'exil : La Réunion (5).

Les douaniers assistent aussi le service des forêts dans ses opérations de contrôle des trains de radeaux de bois descendant par flottage depuis les régions forestières jusqu'aux deltas de la côte. La navigation fluviale fait l'objet d'une étroite surveillance, au point de vue fiscal, dans un pays dont les frontières sont encore insuffisamment gardées et dont les principales, et jusqu'à présent, les uniques voies de communication, sont les fleuves, les rivières et les canaux. Il existe une taxe sur les produits forestiers descendant par trains ou radeaux et les mesures de surveillance adoptées par le service des Douanes et Régies pour assurer la perception et contrôler les mouvements notamment avec ses embarcations fluviales, suffisent le plus souvent à prévenir la fraude.

Dans les fleuves et surtout en mer, la reconnaissance des navires, leur identification, leur abordage et leur contrôle présentent un danger certain, aussi la moitié des canons-revolver de la douane équipe-t-elle les embarcations du service.



*Canon revolver Hotchkiss de 40 mm.(BNF)*

Le plus grand nombre de patrouilles s'effectue le long de la côte Nord de l'Indochine, au Tonkin, en particulier dans l'archipel de la baie d'Along où une kyrielle d'ilots, de rochers et de grottes offrent des abris sûrs aux contrebandiers et aux pirates chinois. La proximité de la Chine et la nécessité de garantir la sécurité des postes douaniers du littoral nécessite cette vigilance maritime permanente. La mobilité des patrouilles douanières maritimes peut ainsi compenser en partie les déficits d'unités terrestres sur la côte.

### **Les combats contre les pirates**

L'Annam et le Tonkin, sont victimes depuis des lustres, d'une piraterie endémique. Aux traditionnels saccages et enlèvements perpétrés par les pirates chinois et sino-annamites viennent se superposer les combats et les exactions liés inévitablement aux innombrables campagnes de la guerre coloniale. Les douaniers au début de leur aventure indochinoise mènent un véritable combat sur la ligne de front, devant gérer un grand nombre d'attaques pirates et d'opérations de riposte. Beaucoup sont tués au combat.

Les exemples d'engagements de la flottille pullulent : en 1889, faisant preuve d'un sang-froid et d'un courage exceptionnel, le préposé des douanes Jules Frayhier résiste toute une nuit aux pirates, à bord de la jonque N°2 qu'il commande. Il reçoit les félicitations du résident français de l'Annam et du Tonkin et se retrouve promu au grade supérieur alors que l'équipage de la jonque reçoit une gratification exceptionnelle de 25 piastres. On note dans la presse de nombreux autres exemples de bravoure de douaniers.



**Pirates décapités, (CP Collection Serge Rinkel) La décapitation est le châtimeut suprême dans la Colonie comme la guillotine l'est en métropole pour les coupables de crimes. Plus loin, nous verrons qu'en 1945 les japonais décapitent les prisonniers de guerre et les innocents, malgré la convention de Genève, signée par le Japon.**

L'été 1891, l'amiral Fournier décide d'en finir avec les nombreux réseaux de pirates en montant des expéditions entre marine et douanes maritimes. Le directeur des douanes Coqui détache deux chaloupes du service en baie d'Along qui se distinguent en tuant 12 pirates lors de plusieurs engagements successifs. Les douaniers découvrent plus tard un tunnel maritime creusé dans le flanc d'une montagne à Long Han c'est un véritable repaire de pirates équipé en agrès, en vivres et en vêtements de rechange.

En août 1892 cent cinquante pirates attaquent un village côtier proche de Quang Yen, une jonque des douanes fait feu au canon revolver et aux fusils pour protéger les miliciens qui tentent de repousser les pirates mais rien n'y fait, vingt maisons sont quand même brûlées et cent personnes enlevées.

Le 25 mars 1893 deux chaloupes douanières « **Mongtze** » et « **Hanoi** », arrivent à l'île de Tam Tao avec des miliciens à bord et en remorquant une jonque de partisans chinois. Elles rencontrent soudainement deux sampans de pirates qui ouvrent le feu. Le « **Mongtze** » riposte au canon revolver pour couper leur fuite tandis que le « **Hanoi** » mitraille les pirates à terre ; les miliciens débarqués, les deux chaloupes détruisent les sampans. Le lendemain à l'Aube elles appareillent pour l'île voisine où elles font feu sur des pirates retranchés. Une fois à terre les douaniers parviennent à libérer trois otages : une femme annamite et deux chinois enlevés à bord d'une jonque quelques semaines plus tôt.

### **On assassine Chaillet, chef de la flottille en frontière chinoise :,**

L'un des chefs douaniers de la zone frontalière maritime tonkinoise le contrôleur de 1<sup>ère</sup> classe Chaillet résume ainsi la situation locale, dans une lettre adressée à sa sœur. Il lui parle de sa rude existence quotidienne à la frontière qui sépare la Chine du Tonkin, au poste des douanes de Moncay : « *Roussi par le soleil, trempé par la pluie, tanné par le vent, mourant de faim de temps en temps, passant des nuits à l'affut des pirates et des tigres, je suis devenu noir et sec, avec deux longues moustaches qui pendent au coin de ma bouche (...). Jusqu'à ces derniers temps j'ai fait de la douane soit comme vérificateur, soit comme chef du service actif ou du service intérieur. J'ai fusillé, décapité, pendu, noyé pas mal de pirates car, avec la belle manie que j'ai de courir après les coups, manie que tous mes directeurs ont appréciée fortement jusqu'ici, j'ai été aussi souvent la carabine au poing que la plume aux doigts. Comme Chef du service extérieur, j'avais toute la flottille des douanes sous mes ordres et il ne s'est pas distribué de coups de canon ou de fusil sur les arroyos ou le littoral, que je n'ai pris ma belle part à la distribution. J'en suis sorti décoré de tout ce qu'on a pu me donner. Tout le monde s'entendait pour me prédire un lot de surprises agréables, emprisonnement, décapitation plus ou moins lente, dépeçage et autres aménités fort en*

*honneur chez messieurs les pirates au cas où ils me prendraient. A cela je répondais qu'ils ne me prendraient jamais. On ripostait par balle dans la tête, coup de lance au ventre, au moins noyade. Perspectives charmantes mais qui n'avaient pas le don de m'émouvoir (...)*

Malheureusement Chaillet fait l'objet d'un traquenard de ses adversaires. Le 26 août 1894, à onze heures du soir, une cinquantaine de pirates attaque son poste, enlevant sa femme et sa jeune fille de 5 ans. Chaillet meurt au bout d'une dizaine de pas en poursuivant ses ravisseurs : un chinois embusqué à proximité l'abat. Sa famille sera relâchée plus tard moyennant une forte rançon.. Les kidnappeurs finissent égorgés par d'autres pirates, qui alléchés par la publicité faite dans la presse, leur ont tendu une embuscade à leur retour en territoire chinois.

## Zones de piraterie

Progressivement les repères traditionnels des pirates chinois, l'île des deux Songs, celle de la Cac-Ba et l'inextricable dédale des îlots de la baie de Hon-Gay et de la baie d'Along, sont transférés dans l'île chinoise d'Hainan ou sur le littoral de l'empire céleste. Maritime par essence, la piraterie évolue également à terre mais le transport des butins est toujours plus facile en mer. Les pirates agissent, en plus du lucre, au nom de la royauté traditionnelle déchue ou au nom de la liberté et pour les annamites au nom de l'indépendance nationale. Au début de la colonisation, c'est l'île majestueuse de la Cac-Ba, une île de calcaire, ourlée de coraux, la plus grande (188Km<sup>2</sup>) de la Baie d'Along qui loge la plus forte concentration de pirates du Golfe du Tonkin. Mais militaires, miliciens et douaniers en viennent à bout.



**Île de la Cac-Ba : carte postale (collection Serge Rinkel)**

## Île de la Cac-Ba

Le Golfe du Tonkin correspond au lieu de prédilection des pêches chinoises, en raison des débouchés faciles assurés à cette industrie, non seulement en Indochine mais dans toute la Chine méridionale. Cependant la plupart des jonques de pêche chinoises opérant dans ce Golfe sont équipées de canons, une vieille tradition destinée à pouvoir repousser les attaques de pirates dans cette zone et dans les eaux chinoises. Mais les pirates font de

même, en fait ils sont pêcheurs de jour, repèrent leur proie et fondent dessus la nuit tombée. A moins qu'ils ne se rapprochent à plusieurs, de villages côtiers, pour les mettre à sac et enlever des habitants, de préférence des femmes qui se négocient comme esclaves en Chine, contre de l'opium, des armes et des munitions .

A partir de 1895, les autorités françaises astreignent les équipages de toutes ces barques à la production de papiers d'identité analogues aux passeports exigibles aux postes frontières et sur les routes terrestres. En présentant ces documents les patrons de jonques doivent abandonner leur artillerie qu'ils ont d'ailleurs la faculté de reprendre au retour sur la Chine. Les Douanes et Régies sont chargées d'appliquer cette formalité à partir du poste de l'île de la Cac-Ba, qui devient alors un véritable fortin de la douane, au pied de rochers peuplés de singes, et devant lequel on peut voir un dépôt de vieux canons vénérables et rouillés. On les distingue sur la carte postale ci-dessus.

Les droits d'exportation sur le poisson pêché dans les eaux de l'Annam et du Tonkin doivent également être réglés à la Cac-Ba par les pêcheurs chinois. C'est ici également que les douanes renouvellent leurs permis de pêche.



*Poste des douanes de la Cac-Ba en 1908 (Carte postale collection Serge Rinkel)*

L'île de la Cac-Ba dispose d'un appontement réservé à la flottille, car cet endroit est situé au cœur névralgique de la piraterie chinoise, aussi, fréquemment, une chaloupe douanière, passe ici, pour faire régner l'ordre et déposer ses prisonniers, des chefs pirates abordés en mer, des patrons de jonque en infraction et l'ensemble des saisies réalisées. Une jonque des douanes est quant à elle, chargée de la surveillance des pêches. Autant dire que le poste de receveur à la Cac-Ba ne peut être confié qu'à un agent d'extrême compétence d'autant plus qu'il se voit confier le commandement d'une escouade de douaniers aguerris, équipés d'un canon revolver, de carabines et d'un grand nombre de munitions, le poste constituant un véritable fortin, prévu pour repousser les attaques.

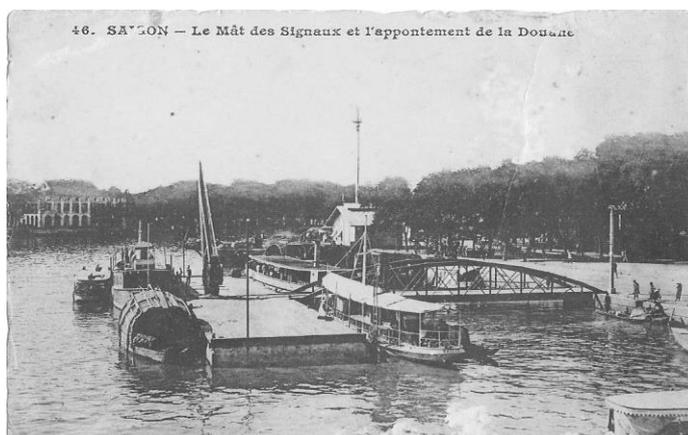


***Le poste des douane de la Cac-Ba encore sous un autre angle (photo collection Serge Rinkel) et une jonque de pêche du Golfe du Tonkin (dessin de Jean-Baptiste Piétri, ancien officier de la flottille des douanes et commandant du « Directeur Frezoulz » contre les Thaïlandais (voir plus loin) et qui décide de changer de corps au profit de l'Administration des pêches en raison de sa passion pour les types de navire de pêche traditionnels).***

Le travail quotidien des chaloupes douanières consiste en une reconnaissance minutieuse des nombreuses criques, des milliers d'îles et de récifs qui séparent de la haute mer et font fleurir fraude et piraterie en raison même des difficultés que la nature semble avoir élevées à leur répression. Les douaniers n'oublient pas que les Pavillons-Noirs, redoutables et menaçants pour l'intégrité du territoire tonkinois, ont vu le gouvernement annamite légitimer leur intrusion dans le pays, les prendre en partie à sa solde et accepter l'établissement sur le fleuve Rouge, entre Hong-Hoa et la frontière chinoise, de douanes irrégulières qui fonctionnaient de fait au profit de ces bandits.

Le contexte n'est donc pas facile pour les agents de la flottille qui doivent bien connaître leur secteur d'action, disposer d'informations et donc avoir de bons rapports avec les patrons de jonques et de sampans, avec les commerçants, les chefs de village et les acteurs maritimes et portuaires. Afin d'éviter des embrouilles «politiques» ils doivent donc agir très discrètement et très rapidement. Sans compter les missions de reconnaissance qu'ils envoient dans les îles et sur la côte. C'est dire les tracas auxquels sont confrontés les capitaines de chaloupes.

La flottille dispose d'appontements tout au long du littoral, à La Cac-Ba, à Haiphong, à Hué, à Tourane, à Saigon, à Kâmpôt etc.. Ces appontements sont observés en permanence comme le sont les mouvements de chaloupes du service par l'ensemble de la population maritime côtière.



***L'appontement des douanes de Saigon, au pied du mât des signaux  
(Carte postale collection Serge Rinkel)***

En conséquence, les tactiques de patrouille sont évidemment affinées. Les programmes de mission sont toujours tenus secrets et ne sont dévoilés à l'équipage qu'au dernier moment, les heures d'appareillage et de passage dans les points sensibles du littoral et dans les ports varient en permanence de jour comme de nuit. Pas de routine à bord des chaloupes, ni pour les appareillages, ni pour les horaires de repas, ni pour les routes à tenir vers les zones à surveiller, ni pour les escales, ni pour les lieux et les horaires de visites et de fouilles approfondies de navires. On navigue de nuit, tous feux éteints ou avec des feux de pêche. On observe le littoral en dérive et sans bruit. On visite les plus discrètes zones de mouillage à l'aide d'embarcations annexes. On débarque même régulièrement une escouade à terre, pour mission de renseignement, les agents étant déguisés en pêcheurs locaux, ils peuvent rendre compte à la chaloupe au large d'une présence suspecte, de préparatifs d'attaque ou d'opérations de contrebande par l'utilisation de nuit d'un fanal rouge et de signaux codés.



*Une escouade de douaniers quitte la terre pour rejoindre la chaloupe au mouillage  
(Carte collection Serge Rinkel)*

A bord l'équipage est soudé, les rapports entre européens et matelots indochinois sont meilleurs qu'à terre. Chacun pense à la sécurité collective du navire et au succès de la mission. On peut parler de respect mutuel, d'acceptation des différences et de partage. Aussi à la vue d'un pirate, les armes sont-elles prêtes à surgir pour que des coups de feu répondent immédiatement à toute attaque. En mer les interceptions de bateaux pirates sont fréquentes, on a l'habitude d'embarquer des prisonniers et de garder à bord les chefs les plus dangereux pour les remettre aux receveurs et aux brigadiers des postes à terre. Les réseaux illicites sont connus, les différents navires pirates facilement identifiables. Finalement les équipages des Douanes et Régies se révèlent tout à fait opérationnels et efficaces. Ils sont craints de leurs adversaires.

### **Comment « le tigre » chasse un croiseur japonais**

*En 1905 la chaloupe à vapeur « **Cho Ben** » (24m) est affectée au secteur de patrouille du Sud Annam. Son capitaine, un petit landais vif et impétueux, garde d'un passage à Joinville une souplesse et une agilité telle que les autochtones le surnomment « Ong Cop » (Le Tigre), ce qui est un compliment parce qu'ici le tigre est à la fois redouté et respecté. En tout cas le capitaine en question ne plaisante guère avec le règlement.*

*Au moment de la guerre russo-japonaise, il surprend un croiseur japonais mouillé dans la baie « Dayot », à proximité de Honé Cohé. Branle-bas de combat à bord : il ordonne de faire*

route à toute vapeur sur l'intrus. Embouchant son porte-voix, il lui intime l'ordre de quitter les lieux, en des termes énergiques, bien marins peut-être, mais pas très académiques. Et joignant le geste à la parole, « Ong Cop » fait braquer son canon revolver sur la passerelle du commandant japonais. L'officier n'obtempérant pas assez rapidement au gré du douanier, sans se laisser impressionner, ni intimider, notre homme répète sa pressante invitation. Le croiseur reprend alors le large talonné par le « **Cho Ben** » qui le suit jusqu'à la limite des eaux territoriales.



Un croiseur japonais ! (CP de 1905 Collection Serge Rinkel)

Quelques heures plus tard, le patrouilleur fait une entrée triomphale à Nhatrang d'où son capitaine expédie le compte rendu de cette victoire navale au sous-directeur à Tourane ! De son côté le commandant du croiseur fait transmettre à Hanoï une véhémence protestation dénonçant le manque de courtoisie du douanier et les termes peu choisis dont il s'était servi. L'histoire a certainement fort diverti les fonctionnaires du gouvernement général, où l'on n'a pas manqué d'admirer le cran du patron de cette belle unité de vingt-deux mètres, d'ailleurs incapable de remonter contre le vent par forte mousson... Monté sur sa coque de noix, « Ong Cop » a bravé avec son canon revolver et cinq ou six mousquetons, le formidable armement d'un des croiseurs les plus modernes de la marine impériale nippone !

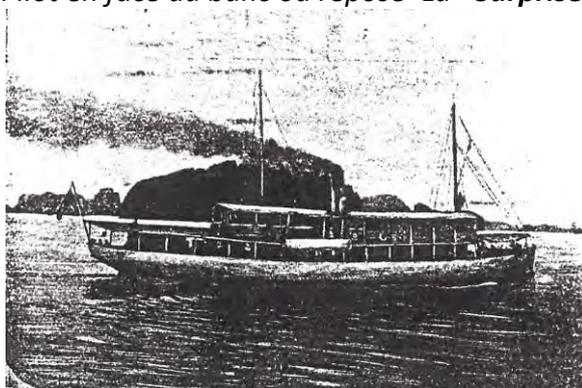
Ce récit journalistique tiré des archives de la presse indochinoise doit cependant être tempéré : En avril 1905 dans le cadre de la guerre russo-japonaise, la flotte russe de Baltique (sous commandement de l'amiral Rodjestvensky) composée de 45 navires et venant au secours de Port-Arthur aux mains des japonais, fait relâche dans la baie de Cam-Ranh (Annam) où elle trouve à s'approvisionner en charbon, en vivres et en eau douce. Avisés par leurs agents, les japonais réagissent par un message de protestation adressé au gouvernement français, qui aussitôt, demande à son tour au gouverneur général d'inviter les russes à quitter les eaux territoriales françaises, en vertu du principe de stricte neutralité prévu par la France, disposition qui n'autorise qu'un séjour au mouillage de 24h00 maximum. Le gouverneur demande aux russes de quitter Cam-Ranh en rappelant ces dispositions françaises aux deux belligérants. La chaloupe des douanes de Tourane est intervenue dans cette affaire.

Dans ces conditions notre tigre de papier n'a fait que son devoir et sans doute respecté à la lettre les consignes du Gouverneur.

## Le naufrage de «la Surprise »

En septembre 1908, les chaloupes « **Argus** » et « **Surprise** » patrouillent de conserve sur la côte du Nord Annam. Elles se séparent dans la matinée du 26. En soirée le vent force, les 2 chaloupes s'abritent chacune au mouillage craignant une aggravation pour la nuit.. L' « **Argus** » commandé par le Capitaine Coulon rejoint l'anse de Bien Son, tandis que la « **Surprise** » mouille à environ 5 milles nautiques de là, dans un petit groupe d'îlots. Les conditions météo se détériorant encore dans la nuit, Victor Juhel, le commandant de La « **Surprise** » décide de faire route sur le mouillage de Bien Son, beaucoup plus abrité par ce type de temps. Il est de quart, avec un matelot indochinois à la barre. L'autre métropolitain du bord, le chef mécanicien Gildas Huard, veille sur le pont à côté de la descente machine.

*« Bien vite sous les coups des paquets de mer, le roof des cuisines est enlevé, le salon défoncé, le canot bâbord écrasé. Soudain une vague enfonce les panneaux du poste équipage, et le trou d'aération. L'eau embarque et pénètre dans le magasin avant. La chaloupe donne déjà de la bande, au moment où une énorme vague de travers la submerge et l'engloutit, à ce moment le caï Nguyen Van Ho aperçoit son chef Juhel accroché au mat, mais les vagues l'empêchent de lui porter secours et l'entraînent. Après avoir nagé péniblement pendant plus d'une heure, le caï rencontre deux matelots soutenus par une épave. Le lendemain les trois survivants sont jetés à la côte où ils retrouvent un autre matelot qu'une planche avait sauvé. Le 28 le vent tombe, inquiet de ne pas voir la Surprise, le capitaine Coulon se met à sa recherche. En vain le 29 il décide de fouiller les îlots. Entre ceux de Hon Vat et de Hon Dot, il découvre le grand mât brisé de « **la Surprise** » que les haubans retiennent encore. Le bateau repose par quatorze mètres de fond. L' « **Argus** » rallie la côte et rend compte de sa découverte au premier poste de douane puis reprend la mer à la recherche des naufragés. Le 30, Coulon à la tête d'une dizaine d'hommes explore les anfractuosités de l'îlot de Hon Dot. Il découvre le cadavre de Gildas Huard.. Aussitôt une fosse est creusée avec la hache d'abordage et les pelles de chauffe. Le corps du chef mécanicien enroulé dans une toile est mis en terre. Ceux du patron Victor Juhel et de dix sept membres d'équipages ne seront jamais rendus par la mer. Pour honorer leur mémoire on élève un monument sur l'îlot en face du banc où repose La « **Surprise** »*



*La surprise (Photo Moreno) telle qu'elle figure dans le livre d'or des agents des douanes de 1913 écrit par Jean Marquet.*

## La longue et malchanceuse rénovation de la flottille

En 1918, les relations postales entre le Tonkin, Saïgon et Singapour, spécialités dévolues à

la Compagnie des Messageries Maritimes n'ont été assurées que par les paquebots-annexes « **Haiphong** » et « **Manche** », navires déjà fatigués et ayant souvent besoin de réparations ; six voyages entre Haiphong et Singapour et retour n'ont pu avoir lieu. Il est remédié en partie, à cette situation par l'emploi de vapeurs divers, entre-autres, l'avisotransport « **Manche** », le « **flailan** » et la chaloupe des Douanes « **Espadon** » qui a déjà joué ce rôle en janvier février et mars 1916 (alors entre Saigon et Bangkok).

Et depuis le 1<sup>er</sup> mars 1918 il n'y a plus également de service subventionné entre l'Indo-Chine et le Siam ; La chaloupe la « **Bonite** » des Douanes et Régies remplit ce rôle de messenger à partir du 9 mars, quittant provisoirement le service actif des douanes pour assurer le transport des correspondances entre Saigon- Poulo-Condore et le Siam (Bangkok) . La « **Bonite** » reste affectée à cette tâche pendant trois longues années jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1921. Tous les 14 jours elle transporte les correspondances sur le trajet, quelques soient les conditions météorologiques. C'est vraiment inhabituel qu'un navire de la flottille participe aussi longtemps à un service postal régulier et puisse même embarquer des passagers à titre privé et payant.



*Le Capitaine Coulon à bord de la « Bonite ». Ce bateau portera son nom après sa disparition en mer à bord de « l'Espadon ». (Photo du Musée des Douanes de Bordeaux)*

Le maintien de la surveillance douanière hauturière s'en trouve évidemment tout à fait désorganisé. L'« **Espadon** », qui ne prête son concours que pour quelques croisières postales, peut à nouveau couvrir le Golfe du Tonkin, « **la Vigilante** » le Golfe du Siam, les chaloupes plus petites comme « **l'Inga** » les jonques, les sampans et les canots stationnent eux dans les zones les plus sensibles mais au large faute de chat les souris dansent, en l'occurrence contrebandiers et pirates.

Le 21 mai 1921 la chaloupe de haute mer la « **Vigilante** » affronte elle aussi un ouragan, et sombre dans le Golfe de Siam. C'est une véritable catastrophe pour la Direction Générale: certes l'équipage est sauf, la machinerie et l'outillage récupérés en majeure partie mais on vient encore de perdre là un outil majeur de la surveillance maritime..

En juillet 1921, lorsque la « **Bonite** », fatiguée, est finalement rétrocedée aux Douanes et Régies, elle n'est plus capable de naviguer correctement et l'arsenal de Saigon envisage, évidemment à la charge de la compagnie détentrice du monopole des services postaux, la remise en état de cette chaloupe pour qu'elle puisse reprendre du service.

Seul subsiste alors l'« **Espadon** ». Aucun crédit n'est disponible pour une nouvelle acquisition, aussi l'activité opérationnelle du sud de l'Indochine est tout à fait compromise. Des études entreprises par les services de la marine de Saigon permettent d'établir un cahier des charges en vue de la mise en adjudication d'une chaloupe de haute mer destinée à remplacer la « **Vigilante** ». Mais le gouverneur ne peut disposer du budget souhaitable.

Un petit marché peut quand même être passé avec la Société des transports automobiles d' Haiphong pour la fourniture de deux canots automobiles, destinés à la

surveillance de l'Archipel. L'Administration se préoccupe aussi de doter les postes de surveillance des salines d'embarcations à moteur dont l'utilisation donne d'appréciables résultats. C'est le cas dans la région salicole de Baria (Cochinchine). L'achat de plusieurs autres canots automobiles est également envisagé pour les postes douaniers situés sur le Mékong et certaines recettes de la Cochinchine et du Cambodge. Deux de ces embarcations, une de rivière et une de mer sont livrées en 1922. Tel est, dans ses grandes lignes, l'amorçage d'un programme dont la réalisation échelonnée sur plusieurs exercices est censée permettre à l'Administration des Douanes et Régies de pourvoir ses services de surveillance et de répression côtiers et fluviaux d'embarcations modernes et rapides.. Mais on l'a bien compris sans grosses dépenses le dispositif ne peut être qu'aléatoire.

En 1926 la situation n'évolue toujours pas et les douanes sont bien démunies avec l'unique « **Espadon** » la dernière chaloupe à représenter encore une menace, dans le Golfe du Tonkin, vis-à-vis de la fraude en plein développement, d'autant plus que les réparations de La « **Bonite** » s'éternisent, faute de pièces détachées disponibles pour sa chaudière et sa coque.

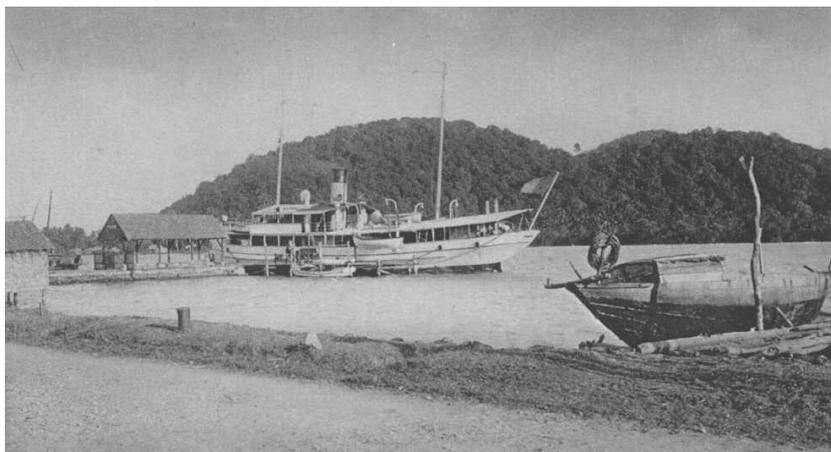
Les populations des îles et des côtes de la Cochinchine et du Cambodge ne sont plus du tout protégées. Sans liaison avec le monde civilisé, elles sont ainsi pliées à la loi du plus fort d'autant que la contrebande est l'occupation la moins répréhensible à laquelle se livrent les jonques chinoises qui fréquentent ces parages. Leurs équipages pillent, tuent et enlèvent surtout des femmes revendues comme esclaves en Chine tout en frustrant l'administration française d'au moins trois cent mille piastres de droits et taxes par an. L'administration a tout intérêt à trouver une solution. Mais cela va s'avérer difficile.

### Réarmement du « **Choben** »

Aussi en décembre 1926, la sous-direction des Douanes du Cambodge réarme-t-elle le « **Choben** », la chaloupe du fameux « Ong Cop » qui placée cette fois sous le commandement du Capitaine Coulon peut patrouiller durant deux croisières ce qui s'avère être un grand succès par le nombre de sampans et de jonques arraisonnés en état d'infraction. Mais le « **Choben** » accuse déjà 27 ans de service et ne peut affronter la mer que par temps très calme. C'est un bateau en bois de 24 mètres de long, de 4m de large construit à Hong-Kong en 1899. Avec sa machine de 65 CV, il peut tout juste filer à 6 nœuds (un peu moins qu'un voilier ordinaire). Il évolue avec sept hommes d'équipage armés de simples fusils. Pas de canon qui puisse à nouveau impressionner. On conçoit finalement que cette frêle chaloupe ne puisse plus désormais assurer son service et qu'il paraisse donc prudent de la tenir à l'abri de l'insolence des vagues.

### Trop longue indisponibilité de la **Bonite**

« **La Bonite** », est, quant à elle, une belle chaloupe à vapeur construite à Haïphong en 1912, coque en acier, longue de 42 mètres, large de 7m, actionnée par une machine de 675 CV qui lui donne une vitesse de plus de 11 nœuds. Son armement est sérieux: deux canons de 47, un de 37, dix fusils, dix revolvers. Elle possède en outre un projecteur et un poste de T. S. F. L'équipage se compose de trois Européens et trente-et-un indigènes. C'est le bateau idéal pour donner la chasse aux jonques pirates et leur ôter toute envie de se soustraire aux investigations des agents des douanes.



*La « Bonite » à l'appontement des douanes d'Hatien non loin de la frontière avec le Siam  
(Photo Collection Serge Rinkel)*

Malheureusement, l'Arsenal de Saigon la maintient toujours immobilisée la livraison de tôles d'acier et de pièces de chaudière commandées en métropole s'avérant d'une incroyable lenteur. L'Administration des Douanes (Direction de Hanoi) veut faire construire tout de suite une nouvelle chaloupe de haute mer, mais le chantier naval indochinois sélectionné suite à une offre parue dans la presse le 14 janvier 1926 retire dans les mois qui suivent, son offre mal évaluée. Pour aller plus vite, on tente l'achat d'un bateau à Singapour et à Hongkong. C'est d'ailleurs dans ce dernier port que les représentants de l'Administration des Douanes Indochinoises trouvent plusieurs bateaux qui leurs conviennent tout à fait. Le prix demandé n'est pas exagéré. Mais l'avis négatif d'un ingénieur de la marine malheureusement prévaut.

### **L'acquisition et le naufrage du Rivoli**

Sur les conseils d'un autre ingénieur de l'Arsenal, monsieur Lapicque, on va alors s'adresser à la métropole pour faire l'acquisition du « **Rivoli** » un grand et beau navire construit comme yacht de luxe en 1905 sous le nom de « **Petalis** » par les chantiers De La Brosse et Fouché de Saint-Nazaire.

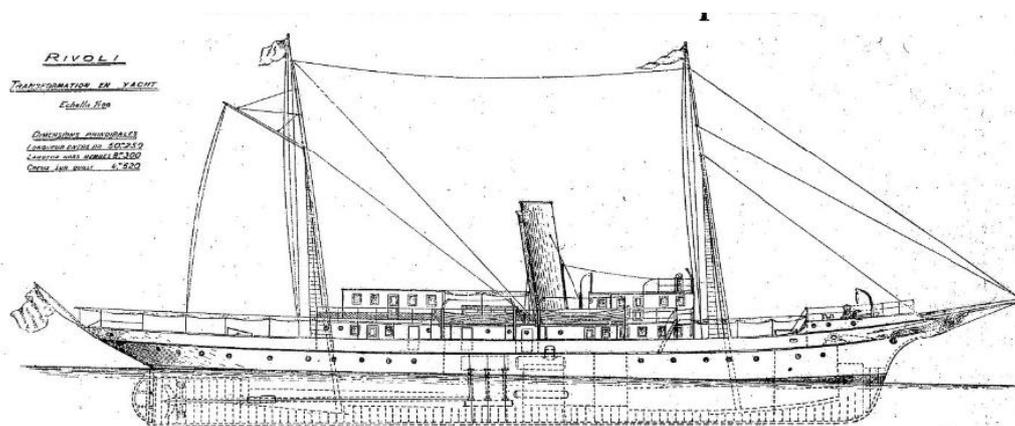


*Pacifique en escale au Havre (Collection Serge Rinkel)*

Le beau navire devient le yacht « **Pacifique** », propriété de monsieur M.Dufayel. Réquisitionné par la Marine lors de la première guerre mondiale, il remplit avec satisfaction les fonctions de croiseur auxiliaire et arbore le pavillon de l'Amiral, chef de la flottille des patrouilleurs de l'océan.

Devenu propriété de la Société Française de Travaux Sous-Marins de Paris, sous le nom de Rivoli, il est aménagé à Anvers en navire de sauvetage de 600 tonnes (62,5 x 8,30 x 3,55 m) équipé de 2 hélices, 2 machines à triple expansion. Avec ses 1200 cv, il atteint encore une vitesse de 13,2nds lors de ses essais à Boulogne.

Il arrive à Brest en 1922 où il est mouillé au port de commerce, parallèlement à la jetée sud. En décembre 1926 la société change de projet et n'a plus besoin du navire. Le « **Rivoli** » prend alors un mouillage de bateau-ventouse en décembre 1926 au Passage de Plougastel en attendant un nouvel acquéreur. Il mire la finesse de ses formes dans les eaux calmes de l'Elorn, au cœur du plus ravissant paysage, lorsque les Douanes et Régies négocient et entérinent son achat en 1928.



*Le Rivoli un beau yacht à l'origine (Plan Collection Serge Rinkel)*

Le navire est remorqué de Brest à Bordeaux pour être remis en état aux chantiers de la Gironde avant son affectation en Cochinchine. Mais la malchance de l'administration est de mise ; par forte tempête en fin Novembre 1928, la remorque se casse et le « **Rivoli** » se retrouve jeté à la côte au Sud des Sables d'Olonne, sur la plage de Jard sur Mer. C'en est fini d'une possibilité de carrière de ce magnifique navire au sein de la flottille des Douanes et Régies de l'Indochine, l'épave appartient désormais aux assurances..



*Le « Rivoli » échoué à jard sur mer en 1928. Carte postale (collection Serge Rinkel)*

### **Le naufrage de l'Espadon en 1929**

Au cours d'un grand typhon, le 30 juillet 1929, la chaloupe « **Espadon** » commandée par le Capitaine au long cours Coulon (accompagné d'un seul autre cadre métropolitain, le chef mécanicien Perrier) et armée par 23 marins des douanes indigènes, disparaît en mer,

sans trace. Ce sont toutefois quelques épaves recueillies à terre et bien identifiées comme provenant de la chaloupe à vapeur, qui ne laissent aucun doute sur le sort du bateau et de son équipage. Le huit août la presse indochinoise rend compte que le navire a dû se perdre corps et biens sur les récifs de la zone située entre les îles Norway et la Cac Ba dans les parages de la baie d'Along



*Le Capitaine Coulon à bord de l'Espadon en 1925  
(Photo argentique, Musée des Douanes de Bordeaux)*

Le Directeur des Douanes et Régies autorise le personnel à ouvrir une souscription en faveur des familles des victimes, souscription qui le 16 septembre dépassait déjà les 5000 piastres. Des recherches effectuées dans les parages par les navires « **Octant** », « **Malicieuse** » et la chaloupe « **Louis Grahlon** » ne fournissent aucun indice et ne permettent de retrouver ni l'épave, ni le corps des hommes. Le 13 août 1929 sont célébrées à la cathédrale et à la pagode de Haiphong des cérémonies à la mémoire de l'équipage.

Au cours de sa carrière l'« **Espadon** » s'est surtout distingué dans de nombreuses opérations contre les pirates et les contrebandiers principalement dans le Golfe du Tonkin (de la baie d'Along à Haiphong) dans les eaux qui jouxtent la frontière maritime chinoise ainsi qu'au large de l'enclave française de Kouang-Tchéou-Wan avec plusieurs escales dans ce territoire.



*Bureau de l'administration du territoire de Kouang Tchéou Wan (Collection Serge Rinkel)*

Pendant la première guerre mondiale, le navire a assuré de nombreuses patrouilles pour protéger l'Indochine des navires allemands, car avant-guerre il y avait de nombreux navires de ce pavillon employés au commerce Indochinois, aussi à la déclaration de la guerre les douaniers ont-ils reçus pour consigne de saisir tout navire Germanique comme de participer à de nombreuses opérations de surveillance en vue d'un possible débarquement

allemand dans un coin reculé du littoral. Puis il a fallu assurer le transport de vivres et de produits nécessaires à la défense nationale et enfin il fallait renforcer le transport local. Rappelons-nous aussi que cette chaloupe a assuré, en dépannage, le transport du courrier entre Saïgon et Bangkok.

Quant au Capitaine Coulon, il a débuté sa carrière douanière en 1907 comme capitaine de la chaloupe « **Argus** », à l'âge de vingt-sept ans. Il avait un profil marine marchande avec un diplôme de lieutenant au long cours. Il a été ensuite affecté à bord de la « **Bonite** » et du « **Cho-Ben** » avant de prendre le commandement de l'« **Espadon** ».

Dés le 6/8/1929, la chaloupe de haute mer la « Bonite » qui séjourne en Cochinchine est re-nommée « Capitaine Coulon » en sa mémoire, tandis que la chaloupe de rivière Tuyan Quang, en service au Tonkin prend le nom de « Chef Mécanicien Perrier » en la mémoire du chef du service Machine de l'Espadon. Cette décision de renommer deux bateaux des douanes avec le nom de victimes en service sera suivie de toute une autre série de nouvelles dénominations (*voir annexe 1*)

C'est vraiment pas de chance pour l'administration qui outre le fait de perdre deux cadres et un équipage de valeur, n'a plus de bâtiment hauturier de disponible. Une véritable catastrophe.

### **Le mauvais choix du patrouilleur « Bardet » (ex « Cyclop »)**

Rien ne va plus en ce qui concerne le sud indochinois. Cette fois-ci les chambres de commerce métropolitaines et locales se plaignent d'une intense contrebande sur les côtes du Golf de Siam et réclament des patrouilleurs dignes de ce nom.

En 1931, on décide de profiter d'une opportunité : l'acquisition d'un patrouilleur d'occasion hollandais, le « **Cyclop** » de la Régie de l'Opium des Indes Néerlandaises, navire placé en réserve à Surabaya. Le directeur des douanes Diethelm y envoie son expert maritime le sous-inspecteur des douanes de Cochinchine Chauvin. Monsieur Chauvin rend compte que 2 patrouilleurs neufs de 950 tonnes sont en service dans ce pays, le « **Volk** » à Surabaya et l'« **Arend** » détaché momentanément à Curaçao. Le « **Cyclop** » a déjà 28 ans de service et son sister-ship l'« **Angus** » a quant à lui, déjà été retiré du service et démantelé. Chauvin assure néanmoins à son directeur que le bâtiment est capable d'accomplir au moins cinq à dix ans de service au sein de la flottille, en dépit du fait que les douaniers Néerlandais ne le recommandent pas vraiment.

Très modeste, le bâtiment coûte quand même très cher, 120 000 piastres, auxquels doit-on rajouter 80 000 piastres de travaux avant qu'il ne prenne la mer. Aussi à la belle saison le fait-on convoier sur Saïgon, avec d'infinies précautions, par un équipage des Douanes et Régies. On le destine à la surveillance du Golfe de Siam où on compte le baser à Kâmpôt. A son arrivée dans les eaux territoriales indochinoises, alors qu'il prend son premier mouillage à l'abri de la houle, le « Cyclop » casse soudainement sa ligne de mouillage perdant ainsi son ancre et une bonne partie de sa chaîne ce qui l'oblige à se dérouter immédiatement sur le Cap St Jacques. L'administration doit alors louer une nouvelle ligne de mouillage pour 150 piastres par trimestre.

Après quelques semaines à Hongay, le « **Cyclop** » rebaptisé « **Bardet** » prend Haiphong pour nouveau port d'attache car on vient de lui désigner un secteur de surveillance, beaucoup plus calme : la baie d'Along. Cependant le patrouilleur se révèle très vite inutilisable, ses

tôles ne tiennent vraiment plus, le moindre coup de mer les défonçant de manière spectaculaire. Il faut alors se résigner à s'en défaire au plus vite.. On a encore perdu du temps et de l'argent et les douanes s'en trouvent ridiculisées dans la presse locale, mettant en doute l'expertise du sous-inspecteur Chauvin.

### **Le «Kâmpôt» une proposition sans suite.**

L'Administration cambodgienne, apprenant que les Douanes disposent d'un gros crédit pour acheter rapidement un autre bateau de surveillance, leur propose pour 80.000 Piastres le « **Kâmpôt** », un bateau construit il y a quelques années à l'arsenal de Saïgon comme yacht particulier de M. Baudouin, résident supérieur du Cambodge, pour une somme de 100.000 piastres à la charge du budget de ce pays. L'Arsenal suggère, moyennant 40.000 piastres, de transformer le «**Kâmpôt**». Mais chat échaudé craint l'eau froide, les douaniers renoncent à profiter de la généreuse proposition du Cambodge quand ils apprennent qu'à l'époque de sa livraison par l'Arsenal, le navire a chaviré dès avant sa réception.

### **Le Chalutier De Lanessan, un bateau piège !**

Enfin la douane trouve-t-elle une solution qui puisse lui permettre de reprendre la surveillance hauturière quelque temps, Les douaniers font régulièrement des missions d'hydrographie et d'Océanographie et appuient leurs collègues de l'Institut Océanographique de Nhatrang avec qui ils sont en très bonne relation. Aussi un capitaine de chaloupe des douanes propose-t-il à la direction qu'on puisse tenter la location du chalutier « **de Lanessan** », employé comme navire de recherche océanographique par la station maritime de Cauda (Province de Nhatrang), pour faire campagne d'étude autour des deux archipels de Hoàng Sa et Truong Sa. il pourrait être chargé de surveillance douanière pendant les périodes d'inactivité scientifique de l'institut.



*Chalutier « De Lanessan » en opération (Archives IFREMER)*

L'institut, à qui les douaniers ont rendu de nombreux services est d'accord. On concilie donc l'exécution de certaines études scientifiques avec des patrouilles de surveillance douanière. A partir de l'année 1931, le chalutier travaille alors mi- douanier / mi- océanographe. En fait en 1934 et 1935 le « **De Lanessan** » navigue 9 mois au compte des Douanes et Régies et seulement trois mois au compte de l'institut océanographique de l'Indochine. Il est même

possible à quelques occasions de concilier les deux types de missions, comme en mars 1935, lors d'une patrouille douanière dans le Golfe de Siam quand on peut conjointement à la mission de surveillance effectuer une série complète de mesures halo-thermométriques de surface.

Ce système va se révéler très efficace et permettre aux agents la constatation de nombreuses affaires en surprenant les contrebandiers dans leurs opérations illicites. Evidemment personne ne s'attend à voir ce bateau blanc et donc neutre par définition, mettre à l'eau une embarcation d'agents des douanes qui entreprennent des visites de navires et des saisies de marchandises prohibées. Le « **de Lanessan** » est devenu, sans le vouloir, un bateau piège, mais un piège ne peut fonctionner trop longtemps, au bout de quelque temps tous les patrons de jonques et de sampans fuient le navire océanographique et même si l'idée a été bonne et a dépanné le service pendant plusieurs années, il ne s'agit malheureusement que d'un pis-aller, qui ne peut perdurer.

### **Le yacht de Thakhek en 1934 : une petite embarcation originale de receveur**

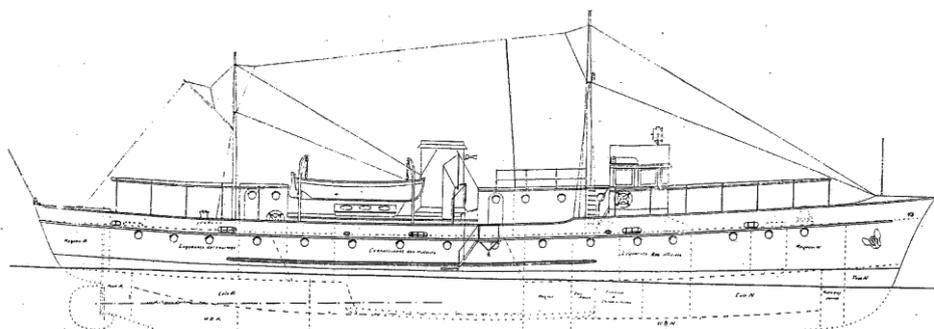
La flottille des douanes est avant tout, on l'a compris, vouée à la surveillance, à la lutte contre la contrebande et à la répression de la piraterie. Cependant dans certains endroits du littoral ou au bord des fleuves, les chefs de postes ou les receveurs ont besoin eux aussi de bateaux pour des raisons diverses : il existe donc une petite flottille secondaire qui n'est pas toujours enregistrée sur les tablettes de la flottille principale mais qui n'en demeure pas moins une propriété du Service. Plusieurs jonques et sampans sont même régulièrement loués à la journée. Voici un témoignage qui date de 1934 et qui cette fois, prête à sourire. Il s'agit d'une lettre envoyée par le receveur de Thakhek une ville du Laos, à son père en France (7). La ville de Thakhek est la capitale de la province de Khammouane, située au bord du Mékong, en face de la ville siamoise (thaïlandaise) de Nakhon Phanom, ville munie d'un bureau de poste, sur l'autre rive du Mékong, Mr May receveur des Douanes et Régies, s'y rend à bord de sa pirogue douanière pour y poster le courrier.

*« Jeudi 19 septembre 1934.....Et aujourd'hui j'ai mobilisé mon yacht ...T'ai-je déjà parlé de lui ?.Je n'en suis pas très sur et c'est pourtant la chose la plus agréable dont nous jouissions à Thakhek. Mon yacht -dont dessin et plan ci-dessus- est une grande pirogue,- un tronc d'arbre tropical, terriblement tropical creusé dans toute sa longueur- et dans laquelle on a mis un moteur de 30 CV. Quand je suis arrivé, elle était lamentable, le moteur, une paillote dessus et c'était tout. Mon prédécesseur était la dernière des brutes, au point de laisser sans emploi un crédit de 1000 piastres, qu'on avait donné pour l'aménagement de la pirogue. Quand j'arrivai à Zhakhek le crédit allait être périmé dans 15 jours. Alors au galop, je fis même des factures fictives, je dépassai le crédit. Et j'ai maintenu un petit yacht que tout le monde m'envie. A l'avant généralement ouvert aux quatre vents, une table pliante et quatre fauteuils pliants et confortables, on peut en cas de pluie rabattre des toiles imperméables. Dans la chambre à coucher luxueuse, avec des tentures de soie, deux couchettes se font vis à vis. Elles correspondent d'un côté avec le cabinet de toilette en même temps que salle de douche et WC, de l'autre avec une confortable cuisine. Derrière une autre chambre à deux lits, moins luxueuse (les fonds sont quand même limités) le moteur, la chambre du mécanicien et du barreur, enfin le poste surélevé du pilote. J'ai fait dernièrement un voyage merveilleux jusqu'à Vientiane »*

## La mise en chantier de nouvelles vedettes

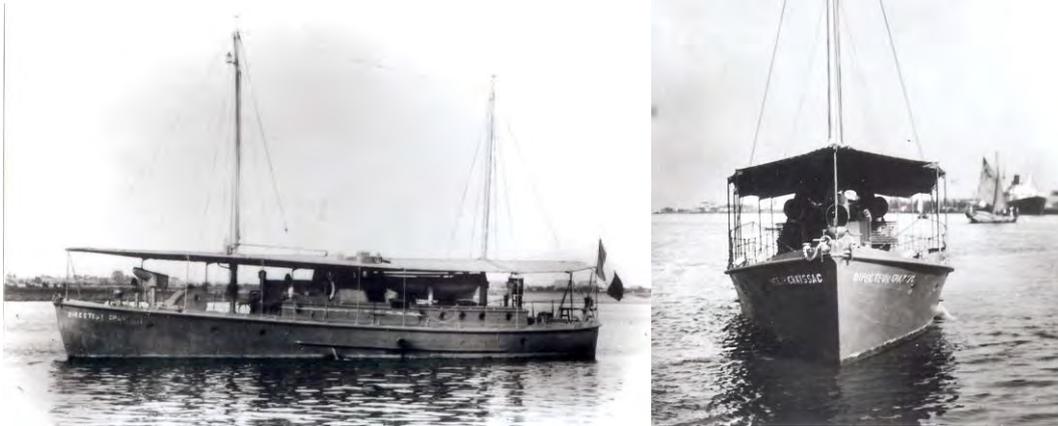
Enfin c'est à partir de l'année 1935 que le Gouvernement Général de l'Indochine entreprend l'effort financier indispensable pour rénover ses moyens de surveillance maritime douanière par une inscription de 15.000 piastres au budget et la prévision d'un montant de 700 000 piastres en réserve.

Il est vrai qu'en haute mer le service est toujours fort incapable de faire face à la multitude de contrebandiers, moitié marins, moitié pirates qui prospèrent dans leurs sampans modernisés et pourvus d'excellents moteurs, dépassant avec trop d'aisance les quelques moyens maritimes de surveillance essoufflés dont disposent les douaniers. L'administration prend pourtant cette année-là la décision de généraliser l'emploi de groupes marins diesel. Tous les moteurs des sampans, canots, jonques et vedettes fonctionnent désormais à l'huile lourde.



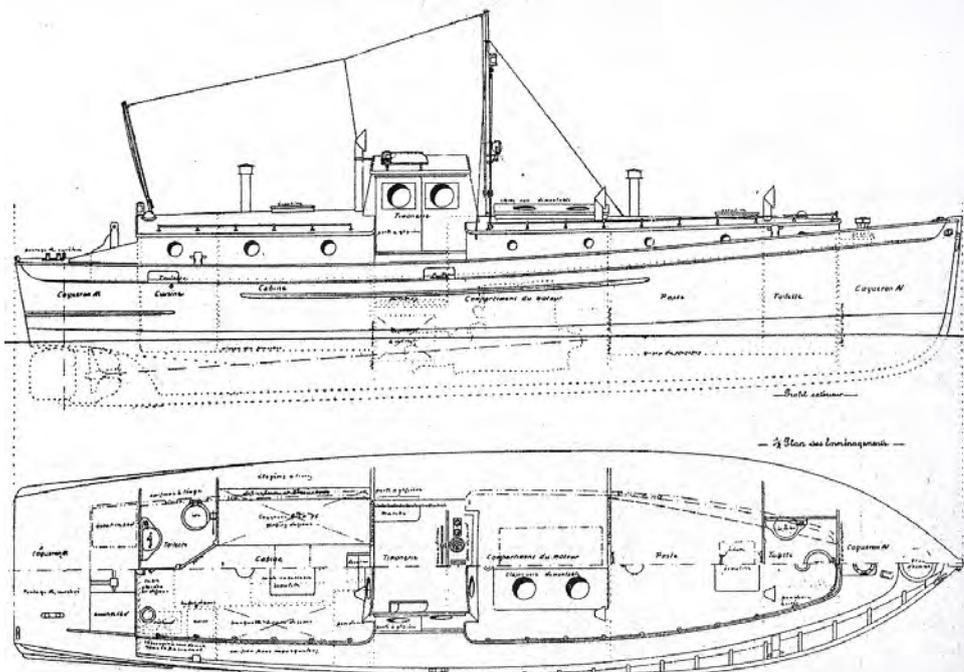
*Nouveau type de patrouilleur de 38m proposé aux Douanes en 1936, mais jugé trop cher  
(Collection Serge Rinkel)*

A défaut de pouvoir acquérir deux gros garde-côtes filant à 18 nœuds, qui coûtent trop cher, le gouvernement général de l'Indochine se décide néanmoins à passer un contrat avec la Société de Constructions Navales Mécaniques de Haiphong ; il s'agit de réaliser un plan d'acquisition, d'une série de neuf vedettes (ou patrouilleurs) de haute mer qui puissent conjuguer bonne tenue à la mer, vitesse et habitabilité. Les deux premières, « **Directeur Crayssac** » et « **Directeur Borel** » font 20m. Elles sont équipées de moteurs de 100 CV « Hille », qui proviennent d'une série acquise en 1933 par l'administration et qui autorisent une vitesse de dix nœuds. Bien que le rayon d'action des vedettes soit très élevé - puisqu'elles emportent du combustible pour 200 heures de marche à pleine puissance, elles ne sont destinées qu'à la surveillance du littoral. Elles rentrent en service en 1936.



*Le prototype des vedettes de 20 m lancées en 1936: le « Directeur Crayssac » un patrouilleur qui aura une carrière mouvementée (Photo collection SR)*

Les plans sont très bien conçus par l'architecte naval Dervin H : les formes sont bien modelées, très douces et bien ouvertes à l'avant, étrave très ronde, longue quille droite protégeant le gouvernail, très haut franc bord surtout à l'avant et pont uni avec seulement les superstructures indispensables. Toutes ces caractéristiques assurent dans la grosse mer un mouvement de tangage très doux et ce type de bateau n'a pas tendance à acculer par mauvais temps, le volume des vagues produites, même à pleine vitesse, étant très faible.



### Des Vedettes de 22m50

Faute de budget la série de neuf est abandonnée et seule l'adjudication de trois autres vedettes « **Directeur Coqui** » (1937), « **Directeur Frezouls** », « **Directeur Picanon** » est

décidé en mai 1936 cette fois-ci leur longueur atteint les 22,50 m et une puissance de 270 cv est nécessaire pour leur permettre une vitesse de 12,5 nds ou 13 nds en eau calme.

L'architecte Dervin, a prévu des formes avant plus fines, surtout près de la flottaison afin de réduire le volume des moustaches. Par contre, le pied des couples avant est beaucoup plus plein et se rapproche de la forme bulbeuse, le tulipage étant plus prononcé pour éviter à la coque d'engager par grosse mer. Toutes ces modifications permettent la vitesse prévue.

Toutes ces vedettes sont armées d'un canon de 37 mm sur l'avant et d'un armement collectif de 12 carabines.

### D'autres moyens maritimes

En ce qui concerne le reste de la flottille, depuis 1935 l'atelier douanier de Haiphong se lance lui aussi dans la construction de 5 sampans équipés de moteurs de 10cv, tandis que l'atelier de Saigon en construit deux autres. On passe des marchés pour la fourniture de bois, de moteurs et de quincaillerie afin de construire 3 canots pontés et 6 sampans supplémentaires à Haiphong.

On lance aussi la construction de plusieurs séries :

- six vedettes de mer de 12,50m voir la fiche ci-après.
- six vedettes côtières de 10 m pour la surveillance des rades et estuaires : « **Gildas Huard** », « **Paul Regnard** », « **Frédéric Chaillet** », « **Raoul Fourmié** », « **Victor Juhel** », « **Jules Locot** » ces vedettes ont une coque en teck construite à Hong-Kong par les chantiers King, moteur Diesel Deutz 4 Temps, 2 cylindres de 25/30 CV (Marché du 18 mai 1935 passé avec monsieur Lapicque, de Haiphong)



*« Frédéric Chaillet », ce nom du héros insouciant du poste de Moncay, lié à l'activité opérationnelle de la flottille, abattu par un pirate en août 1894, a été donné à une vedette de mer de 10m aux bonnes qualités nautiques. Sa belle silhouette le confirme.*

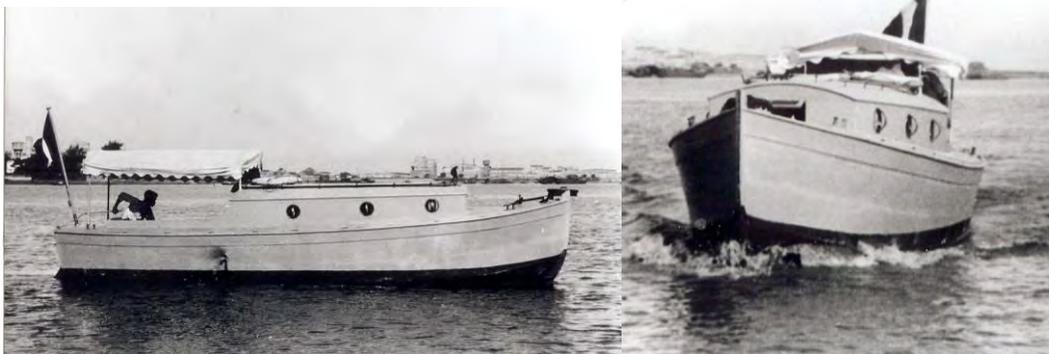
*(Photo collection Niollet-S Rinkel)*

- deux vedettes de 12m d'un autre type « **Jean Moulhaud** » (1936) et « **Charles Olivier** » (1937) pour surveillance des rades et estuaires : coque en bois, construction des Ateliers de la flottille à Haiphong (M.Légrand, chef d'Atelier) moteur diesel Baudoin 24/28 CV, 4 temps 2 cylindres.



*Vedette « Jean Moulhaud » photos Douanes et Régies d'Indochine (Collection Serge Rinkel)*

- deux pinasses de 12 m « **Maurice de Godon** » et « **Henri Grzybowski** »  
on remet sur pied une bonne soixantaine d'autres embarcations à moteur aux performances améliorées (dont 15 canots de mer, pour les recettes douanières côtières, 4 pirogues pour le Mékong, 10 sampans à moteur neufs, des jonques etc.)



*Canot de mer des douanes type Dervin ; Catalogue Douanes et Régies (collection Serge Rinkel)*

Les sampans à moteur construits par les ateliers de la flottille à Haiphong entrent en service à partir de l'année 1936. Caractéristiques= Longueur : 8m, largeur: 2 m, Tirant d'eau 0m45  
 Moteur Diesel Deutz 10 CV ; deux hommes d'équipage, matelots indigènes de la flottille. La série comprend les sampans TD1 à TD5, qui sont destinés à des postes de douane fluviaux

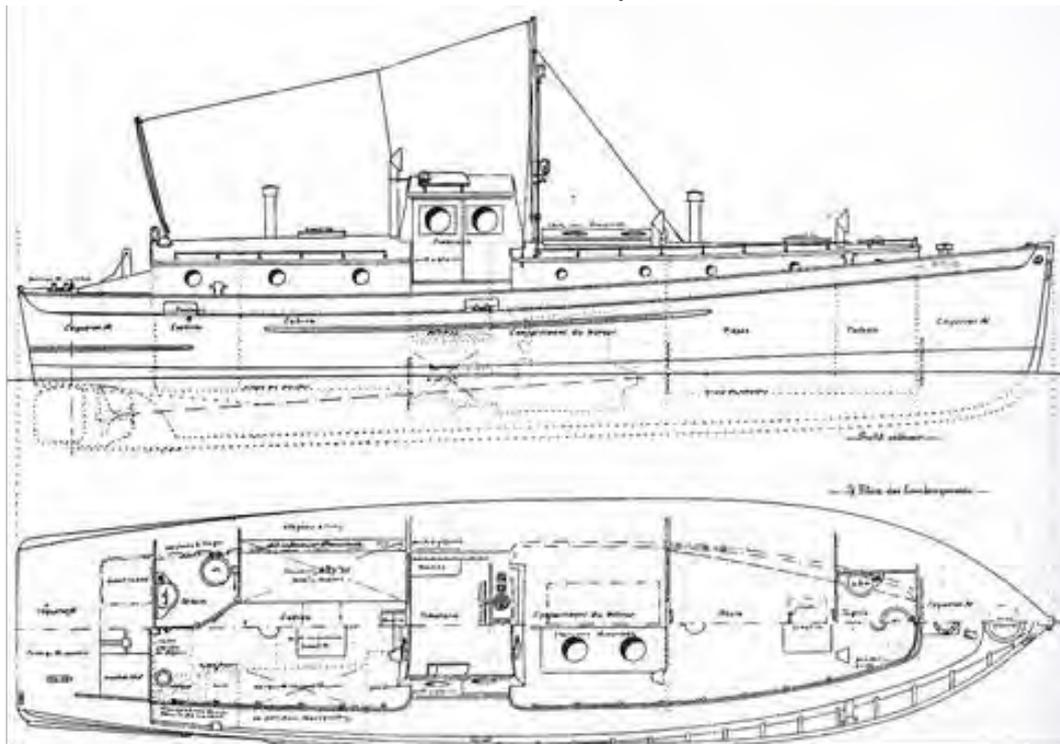


*Sampans à moteur des douanes. Extrait d'un album des douanes et régies. (Collection Serge Rinkel)*  
 Il est important de souligner les efforts des Ateliers des Douanes capables de dessiner et de fabriquer des embarcations de toute nature, faisant ainsi réaliser de grands bénéfices à l'administration. De nos jours cette technicité n'existe plus et il est impossible légalement d'imiter l'exemple de nos anciens.



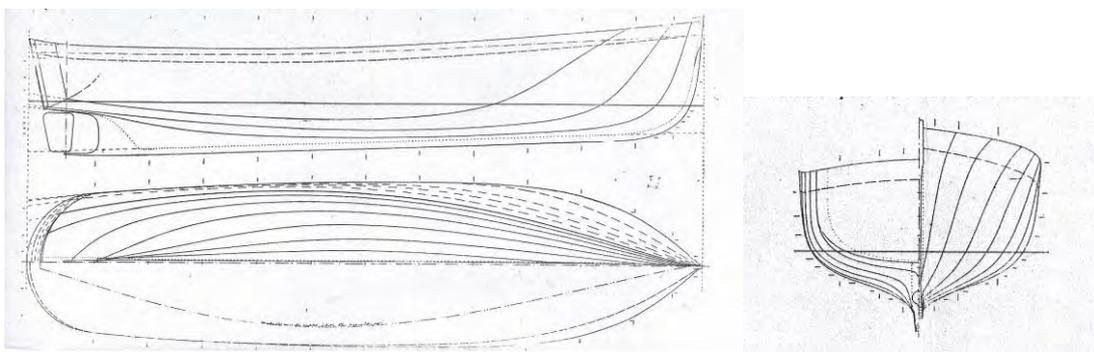
*Vedette fluviale des douanes, qui peut embarquer une escouade pour le contrôle des navires*  
 (Collection Serge Rinkel)

## Les vedettes de 12,50 m



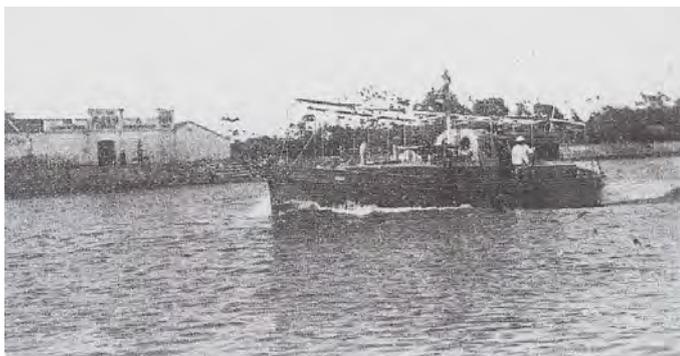
*Ces vedettes peuvent tenir la cape sans difficulté, avec le moteur à l'extrême ralenti, et sans l'aide d'aucune voilure. La construction exécutée en essences locales est conforme aux exigences du Bureau Veritas ; Les fonds sont particulièrement renforcés pour tenir compte des fréquents échouages et les serres sont reliées aux charpentes avant et arrière, pour augmenter la rigidité longitudinale. La carène est doublée en cuivre. L'appareil moteur est constitué par un diesel marin Baudoin 6 cylindres, 60/75 CV. La vitesse de 10 nds prévue au contrat est réalisée lors des essais, sans surcharge du moteur.*

*Les logements sont forcément assez embryonnaires, ils comprennent un poste à l'avant pour les matelots indigènes et une chambre à l'arrière pour les officiers mariniers européens, la partie centrale étant occupée par le compartiment du moteur que surmonte la timonerie. Les coquerons avant et arrière servent de soutes à matériel. Il est à remarquer que les ouvertures de l'embarcation, hublots et panneaux, sont complètement étanches et qu'ainsi l'inchavirabilité est presque absolue, étant donné par ailleurs l'excellente stabilité des formes.*



*Plans des vedettes de 12,50 m Architecte Dervin (Le Yacht, Juillet 1941)*

*Longueur totale :12,50m, en flottaison : 12m, largeur maximum hors bordé : 3 m 08, creux sur rablure à la ppm : 1m515, tirant d'eau arrière : 1m, déplacement correspondant : 9 tonnes, moteur de propulsion : 60 cv, vitesse de route : 10 nds.*



*Photo d'une vedette de 12,50m (Collection Serge Rinkel)*

En 1939 la flottille s'est transformée en outil de surveillance moderne et opérationnel qui bénéficie désormais de maintenance programmée sous la direction du chef mécanicien Brunel, chef de la division des ateliers. Ces ateliers fonctionnels, de petits chantiers navals, modernisés et désormais bien gérés se situent à Saigon, Tien-tsin (Haiphong), Phnom Penh, Port Wallut et Tourane.

### **Recrutement de nouveau personnel**

En ce qui concerne le personnel des décisions importantes sont prises pour recruter plus facilement et plus vite: faute de moyens hauturiers liés notamment à la malchance de l'administration et aux fortunes de mer, l'effectif des officiers de la flottille s'est considérablement réduit ces dernières années : il n'y a plus que 6 européens relevant du cadre permanent : deux officiers pont et quatre mécaniciens. Sur cet effectif au 1<sup>er</sup> juin 1936, un officier pont est en congés de longue durée en métropole et trois mécaniciens sont employés à terre (deux dans les ateliers de la flottille de Saigon et Haiphong et le troisième dans une manufacture d'opium)

Ainsi lorsqu'au cours de l'année 1936, entrent en service les deux premières vedettes de haute mer de 20 mètres qui sont affectées l'une à la surveillance maritime de La Cac Ba (**Le Directeur Crayssac**), l'autre à Ream au Cambodge (**Le Directeur Borel**), ainsi que les 6 vedettes de 10m et la première pinasse de 12m, on manque alors cruellement de personnel, aussi doit on recourir d'urgence au recrutement exceptionnel de 4 agents d'encadrement contractuels européens, trois pour le pont et un pour la machine. L'administration décide d'arrêter le recrutement statutaire de personnel d'encadrement, ce recrutement prend trop de temps. Même nécessité de recrutement accéléré pour le personnel indigène dont l'effectif atteint rapidement 276 hommes, 27 titulaires et 106 journaliers pour le pont, 27 titulaires et 116 journaliers, pour la machine. Tous les marins des petites embarcations sont essentiellement indochinois. Ils sont alors placés sous les ordres des officiers, des receveurs ou des chefs de postes côtiers ou fluviaux qui appartiennent au grade de brigadier. Quelques marins professionnels sont recrutés localement et formés comme gradés intermédiaires pour prendre la responsabilité des embarcations nécessitant un équipage réduit.

Le nouvel habillement des matelots indigènes de la flottille, décidé par le Directeur en 1929 et confirmé par le Gouverneur au 1<sup>er</sup> janvier 1934, comporte un béret de marin blanc avec pompon bleu. un complet de drap bleu de coupe européenne (veston en drap bleu pour la Cochinchine, le Cambodge et le Laos) avec 6 boutons et écussons en métal argenté, un casque du modèle de l'armée avec écussons en métal argenté ; une casquette

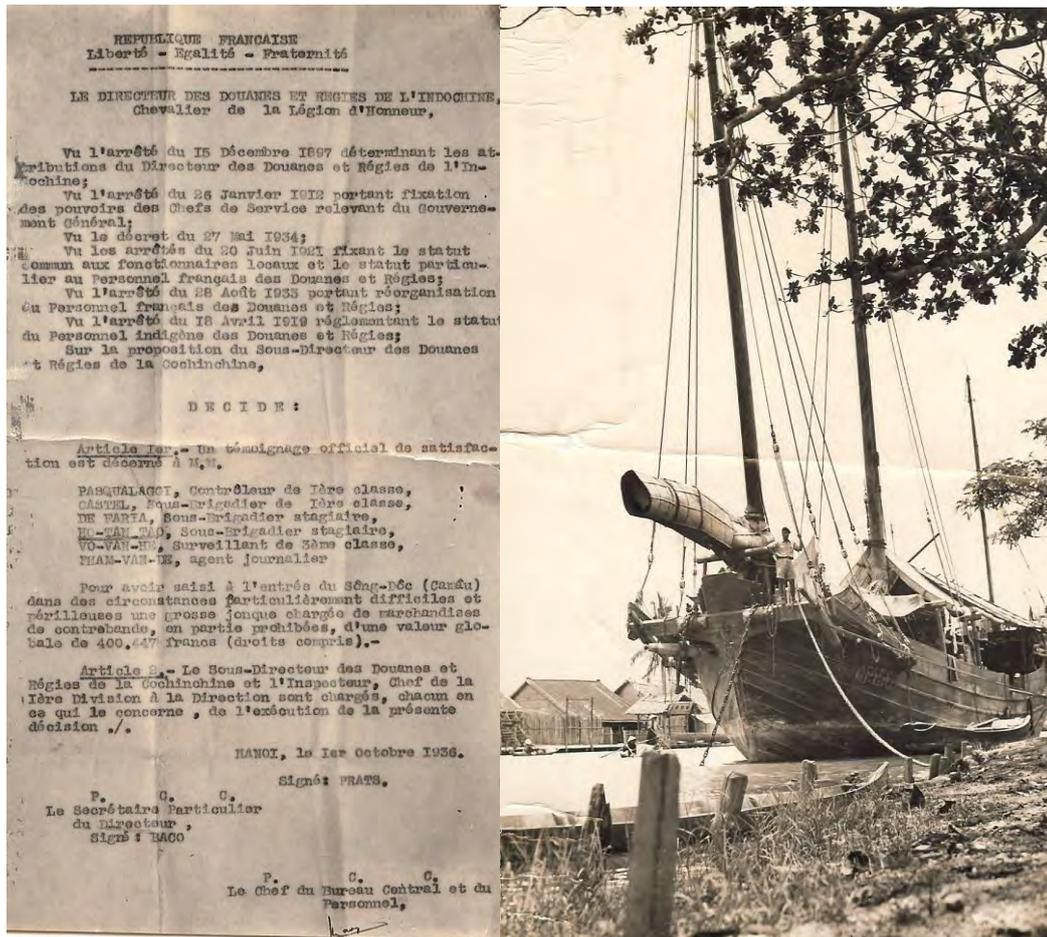
pour les chefs mécaniciens, un costume de marin en toile blanche à col bleu ouvert avec ancras et marques rapportées sur le col et les manches ; Et pour le personnel subalterne de pont: tricot rayé de marin, culotte en toile kaki casquette en drap bleu marin avec visière cuir complet de toile blanche, coupe européenne avec 6 boutons et écussons en métal argenté. Il est à noter que l' uniforme est commun à celui des équipages des Travaux publics, des Postes, des Télégraphes et des Téléphones et de la Police sanitaire maritime, mais bien sûr avec des insignes distinctives de corps et des galons différents. (\*)



*Insigne des Douanes et Régies (Collection Roland Briand)*

### **Vedettes des douanes sur le front Thaïlandais**

Toute de suite les nouvelles vedettes rentrent en action en se révélant fort utiles dans les opérations anti-contrebande. De nombreux contrebandiers tombent alors dans les filets des gabelous. L'Administration remet de l'ordre sur le littoral et récupère de nombreuses taxes qui ont fait défaut ces dernières années.



**Le 1<sup>er</sup> Octobre 1936 les douaniers du poste de Sông-Dôc (Camâu) parviennent à faire une grosse saisie en mer, grâce à une nouvelle embarcation qui leur est affectée (Collection Serge Rinkel)**

En 1939, à la déclaration de guerre, les patrouilleurs des douanes renforcent la surveillance des eaux territoriales avec la Marine. Le Directeur Borel qui était revenu sur Saïgon retourne à Hatien, en novembre 1939 et participe à la surveillance de la frontière Thaïlandaise et à la collecte du renseignement militaire. Le 17 janvier 1941, lors de la célèbre bataille navale de Koh Chang contre la Thaïlande, les patrouilleurs des Douanes sont sur la ligne de front où ils concourent à des missions délicates de reconnaissance, parfois en vue du territoire ennemi. Ainsi Jean-Baptiste Pietri, commandant du patrouilleur « Directeur Frezouls » est cité à l'ordre de la Marine en Indochine et obtient la croix de guerre, étoile de bronze: « *Au cours des hostilités contre la Thaïlande a coopéré efficacement à différentes opérations de guerre, en effectuant avec dévouement, compétence et courage des missions délicates et dangereuses qu'il a mené à bien. Au cours du bombardement de Ream, qui a suivi l'action navale de Koh Chang, a fait preuve sous les éclats des bombes aériennes, de belles qualités de sang-froid et de commandement* »

### **Flotte militaire de complément**

Mais survient la deuxième guerre mondiale. La défaite française de 1940 laisse l'Indochine dans un grand désarroi et à la merci des Japonais qui reprochent à la France d'acheminer du matériel militaire vers la Chine par le Trans-indochinois. Le 19 juin 1940, le Japon adresse un ultimatum au général Catroux, alors gouverneur général. Catroux accepte de fermer la frontière à la Chine dès le lendemain mais en demandant des renforts à la

métropole, il ose aussi demander des appuis aux britanniques et aux américains, ce qui lui vaut d'être révoqué immédiatement par le gouvernement de Vichy, qui le remplace par l'amiral Decoux. Decoux, se voit contraint à accepter l'invasion du territoire indochinois permettant au Japon de stationner ses troupes à sa guise au Tonkin, en commençant par Haiphong, tout en reconnaissant quand même l'intégrité territoriale de la colonie française.

Depuis le début de la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale, comme le prévoient les textes, tous les navires des douanes présentant un intérêt militaire sont placés sous le commandement de la Marine. Cette flotte militaire auxiliaire est tout à fait providentielle dans cette colonie, dépourvue de navires de combat et qui dépendant de Vichy puis se retrouvant sous le joug japonais se trouve fortement isolée et sans espoir de renfort. Les moyens navals douaniers renforcent parfaitement le potentiel opérationnel de la Marine Nationale qui ne dispose plus que de 13 petits avisos coloniaux et patrouilleurs.

Spécialistes de la surveillance maritime, les douaniers forment aussi des réservistes de qualité, véritables éclaireurs du littoral, des embouchures et des eaux territoriales. Il n'est pas étonnant de voir la plupart des agents d'encadrement et des agents indochinois, conserver leurs fonctions à bord en endossant l'uniforme militaire. Leurs faits d'armes durant la deuxième guerre mondiale, sont ainsi attribués au personnel de la Marine Nationale dans lequel ils sont intégrés mais nous allons le voir, certains d'entre eux vont faire honneur à leur service, tandis que leurs moyens vont permettre à la Colonie de maintenir une activité militaire à la mer relativement soutenue, même pendant la tutelle japonaise ainsi qu'après le coup de force nippon.

Les dernières vedettes qu'on appelle désormais « patrouilleurs de haute mer » sont toutes incorporées en premier rang dans la Marine car effectivement cette série se révèle de bonne qualité à la mer.

- **Le « Directeur Picanon »**, un patrouilleur de 22m réquisitionné le 25/10/39 est transformé en arraisonneur-dragueur (No de coque militaire **AD318**), où il rend de bons services au sein de la 56<sup>ème</sup> division de dragage avec le « **Béryl** » et le bâtiment hydrographe « **Astrolable** ». Cependant le 26 février 1944 il est coulé par un raid de bombardiers ennemis américains Mitchell, à l'apportement de Tourane (aujourd'hui Da Nang) en même temps que l'« **Astrolabe** » et la **grosse drague à godets** du port d'Haiphong. Renfloué et réparé, le patrouilleur retrouve sa place au service opérationnel sous le commandement de l'Enseigne de Vaisseau Vanssay et vient en renfort au Tonkin. Malheureusement le 3 octobre 1944 il est pris dans un typhon dans les parages de l'île du Tigre. Son moteur est immobilisé par suite d'une entrée d'eau dans le carter. Il est alors roulé à la côte dans le sud de Cua Tung, et définitivement perdu. Toutefois l'équipage s'en sort et sauve les armes et du menu matériel.
- A la frontière du Siam, le « **Directeur Borel** », est affecté aux forces navales de la Marine au Cambodge, alors qu'en Cochinchine le patrouilleur « **Directeur Coqui** » est intégré au dispositif naval.
- Deux patrouilleurs rejoignent Vatchay : le « **Directeur Crayssac** » qui en 1942 participe aux opérations de dragage (57<sup>ème</sup> division), en raison des nombreuses mines larguées par la marine américaine (désormais dans le camp ennemi) et le « **Directeur Frézouls** », qui lui est affecté le 1<sup>er</sup> septembre 1943 à la lutte contre la piraterie dans le Golfe du Tonkin.

- Notre ex-champion du temps de réparation en Arsenal, le « **Capitaine Coulon** » (ex « la Bonite ») devient dragueur de mines, (immatriculation **AD314**) réquisitionné le 31 août 1939 sous les ordres de son commandant titulaire, le capitaine des douanes La Barrière, lieutenant de vaisseau de réserve. Il conserve son équipage douanier indochinois. Le patrouilleur appartient à compter de décembre 1942 à la 57<sup>ème</sup> division de dragage avec le « **Directeur Crayssac** ». Il assume désormais l'escorte de navires marchands ; Entre avril 1942 et 1945, les navires français qui n'ont pas été réquisitionnés par les japonais, le paquebot Khaïdinh et une quinzaine de petits caboteurs, sont mis à la disposition du gouverneur général de l'Indochine, le vice-amiral d'Escadre Decoux, et relèvent de la Marine Nationale. Ils ont pour mission d'échanger le riz et le charbon entre la Cochinchine et le Tonkin, échanges vitaux pour l'Indochine. Le « Capitaine Coulon » participe à l'escorte de ces missions et se distingue notamment le 20 février 1944 alors qu'il accompagne le vapeur français « **Francis Garnier** » et que ce dernier saute sur une mine américaine et sombre immédiatement dans le sud, à 6 milles nautiques de la pointe Lagan. L'équipage du « **Capitaine Coulon** » parvient à sauver 31 hommes d'équipage du « **F Garnier** », réduisant ainsi le nombre de victimes à vingt-cinq.



Patrouilleur « Capitaine Coulon » 1936 en Indochine (collection S.R.)

- D'autres vedettes plus petites sont également réquisitionnées dans la Marine, comme les vedettes « **Honé-Cohé** » et celles de la série « **Victor Juhel** »

MARINE EN INDOCHINE

ETAT-MAJOR

MARINE NATIONALE

-o-o-o-o-o-o-o-o-

Bâtiment  
militariséORDRE DE REQUISITION

-o-o-o-o-

LE CONTRE AMIRAL TERRAUX  
Commandant la Marine en IndochineVu l'article 35 de la Loi du 3 Juillet 1877 modifié  
en dernier lieu par la loi du 30 Avril 1921Vu les articles 65 et suivants du Décret portant  
règlement d'administration publique du 8 Août 1877 modifié  
en dernier lieu le 2 Avril 1916Vu le Décret du 24 Avril 1918 et notamment l'article  
2 dudit DécretVu la délégation de ses pouvoirs de réquisition donnée  
par le Gouverneur Général de l'Indochine (Arrêté du 28 Août  
1939 signalé par télégramme n° 2785 du 27-8-39).REQUIERT :-Monsieur le Sous-Directeur des DOUANES & REGIES  
de la Cochinchine

SAIGON

de mettre à sa disposition la "vedette HONÉ-COHE" à compter  
du 28 Mars 1940 à 08 heures locales.EXECUTION DE LA REQUISITIONRemise du bâtiment .- Le bâtiment sera remis avec tous  
ses appareils et avec tout son matériel consommable et non  
consommable existant à bord au jour de la réquisition .Visite .- Il sera procédé à une visite contradictoire à  
l'effet de constater l'état du bâtiment (coque, aménagement,  
machine, appareils et matériels divers).

.....

PORT DE SAIGON  
 Direction  
 de  
 l'Intendance Maritime  
 -----  
 Approvisionnements  
 de la Flotte  
 -----

REQUISITION  
 de Matériel flottant  
 -----  
 Modèle n° 3  
 -----

REQUISITION de la Vedette " HONÉ-COHE"  
 ARMATEUR : Sous-Direction des Douanes & Régies  
 de Cochinchine - SAIGON.

E T A T   D E S   C R I P T I F

--:--

Caractéristiques principales :

Longueur : 9 m 60  
Largeur : 2 m 60  
Creux : 1 m 10  
Tirant d'eau : 0 m 60

Chambre moteur pontée avec panneau de 1m45 x 0m75 .  
 Chambre arrière avec cabriolet rabattable .  
 Moteur à essence Renault de 40 CV.

Coque et accessoires :

Coque: en bois , doublé cuivre = en bon état.  
Gouvernail : En bon état.  
 La drosse trop faible est à remplacer.  
Hélice : En bon état .

Moteur :

Moteur : En bon état, sauf couvercle pompe à essence fêlé.  
 Bloc cylindre neuf.

NOTA :- A signaler qu'une protection de la coque est nécessaire pour permettre l'accostage par gros temps.

.....

-2-

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

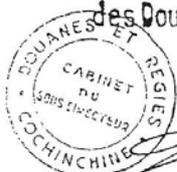
- a)- Propriétaire du navire : Sous-Direction des Douanes  
Nom et adresse et Régies de Cochinchine  
SAIGON.
- b)- Armateur ou affrêteur : -id-  
Nom et adresse
- c)- Age du navire : Moteur 6 ans  
Coque 6 mois
- d)- Tonnage du navire : //
- e)- Force des machines : 40 CV.
- f)- Valeur initiale : 5.000 \$ 00
- g)- Valeur actuelle : 5.244 \$ 00
- h)- Valeur pour laquelle : Pas assuré .  
le navire est assuré

-----

Fait en double à Saigon, le 14 Mai 1940

Les Membres de la Commission,

   
Le prestataire ou son représentant,  
Le Sous-Directeur  
des Douanes et Régies en Cochinchine



  
M. MAYBARGUE, Inspecteur de 1ère classe des D&R

Pour renforcer les vides ainsi créés au sein de la flottille par ces réquisitions militaires, des sampans et des jonques sont achetés ou construits dans les ateliers à partir de 1941 alors qu'un chalutier saisi est transformé et intégré au dispositif douanier. Evidemment ces renforts n'ont pas vocation à être réquisitionnés à leur tour. On loue également de petites chaloupes chinoises pour transporter des escouades et effectuer des contrôles fluviaux particuliers ou des opérations spéciales. Ces locations, parfois à la journée, ont cours depuis très longtemps. N'oublions pas que l'Indochine est un pays de cours d'eaux et qu'il n'est pas possible à l'administration d'entretenir partout des embarcations et des patrouilleurs, surtout en temps de guerre quand l'administration doit continuer à percevoir malgré tout, les droits et taxes et à faire fonctionner les régies.



*Exemple de petite chaloupe fréquemment louée par les Douanes et Régies  
(Collection SR)*

et évidemment pour le personnel embarqué à réprimer la contrebande et à surveiller encore mieux les îles, le littoral et les fleuves. Mais progressivement les japonais contrôlent l'administration et surveillent ses cadres en qui, ils n'ont qu'une confiance limitée.



*Courrier envoyé d'Haiphong en novembre 1943 et destiné à Monsieur Colas inspecteur à Hanoi, censuré par les japonais. © copyright jean goanvic (16)*

Au cours de la seconde guerre mondiale, les japonais tentent de surveiller la flottille et l'organisation de ses croisières, de même qu'ils souhaitent s'approprier ses appontements et ses ateliers qui seraient utiles à leurs petits bâtiments de guerre. Ils n'apprécient guère le prestige d'une telle administration bien organisée et implantée sur le littoral et dans les ports. Ils recourent souvent à la violence et aux intimidations sur l'ensemble du territoire indochinois. Ils vont ainsi tenter de réquisitionner l'atelier de Saigon. En 1941, les marins japonais y viennent d'abord laver leur linge, prétextes pour fréquenter et visiter les locaux, ce qui fait réagir le sous-directeur Munsch et le directeur Ginestou qui protestent auprès du Gouverneur Général, mais rien n'y fait et en novembre la Marine nippone ose demander officiellement de pouvoir utiliser l'Atelier au gouverneur Decoux qui n'y voit à priori pas

d'objection, conseillant même de réaliser les opérations de grand carénage et d'entretien technique auprès de sociétés privées. Cependant compte tenu de la protestation du directeur des douanes il répond quand même négativement à l'ambassadeur Yochizawa en ces termes : « *Il n'échappe certainement pas à votre excellence, que l'action du service des douanes est étroitement liée à l'exercice de notre souveraineté et que le gouvernement japonais avait assuré que l'armée japonaise éviterait d'apporter le trouble dans la marche de nos services* ». Par la suite l'ensemble des unités de la flottille se fera discret et saura résister habilement aux tentatives japonaises de s'immiscer dans l'exercice de leurs fonctions. Il est vrai que les plus grands moyens maritimes des douanes sont intégrés dans la Marine, qui par conséquent a elle aussi besoin des ateliers douaniers et des appontements et ne laisse pas les japonais s'en emparer.

### **Les suites du coup de force Japonais**

L'administration coloniale de l'amiral Decoux, mise en place par le gouvernement de Vichy, est toujours en fonction en 1945, bien que le régime du maréchal Pétain ait, dans les faits, cessé d'exister en France. La Colonie est donc totalement repliée sur elle-même. La situation militaire du Japon, dans le cadre de la guerre du Pacifique, devient particulièrement critique. Les Japonais, craignent que les Alliés ne pénètrent en force en Indochine pour s'en servir comme voie de passage pour leurs troupes, aussi décident-ils d'éliminer l'administration coloniale française et de s'emparer totalement de la colonie. C'est l'opération Mei, au cours de laquelle ils occupent par surprise et par trahison, toute l'Indochine par le coup de force du 9 mars 1945 mettant fin à la souveraineté française tout en facilitant la proclamation de l'indépendance du Viet Nam, sous l'autorité de l'empereur Bao Dai. Les japonais se montrent particulièrement atroces et vont dans les jours qui suivent commettre d'abominables crimes contre l'humanité en priorité sur les militaires et les fonctionnaires français : plusieurs douaniers sont ainsi lâchement décapités.



***Image très connue de la décapitation d'un prisonnier de guerre néo-Zélandais par les japonais. N'oublions jamais les crimes atroces des japonais en Indochine et les lamentables décapitations de militaires, fonctionnaires y compris plusieurs douaniers et même des civils innocents. De l'honneur des Samourais on passe aux crimes contre l'humanité.***

La veille du coup de force japonais, le 8 mars, le « **Directeur Frézouls** » se trouve disponible à Vatchay tandis que le « **Directeur Crayssac** » patrouille dans la région de Port Wallut où il

apporte des munitions. En apprenant le coup de force, les patrouilleurs appareillent et se tiennent sur leur garde..

### **Sabordage du Capitaine Coulon**

Le 10 mars 1945, le « **Capitaine Coulon** » alors sous les ordres du lieutenant de vaisseau Noël, son commandant militaire, appareille de Vinh-Long pour échapper aux japonais. Le 12 mars le commandant s'entretient avec le capitaine de corvette Mienville, commandant du navire La « **Marne** » sabordé le 10. D'accord avec lui, comme avec le 1<sup>er</sup> maître Rohellec commandant du La « **Pérouse** » il décide de saborder à son tour les deux navires dans le Trans-Bassac, à Cantho, puis de rallier l'équipage de La « **Marne** » qui attend à bord de chaloupes et de jonques sur le Xano, cours d'eau de la Plantation Gressier. Le sabordage se termine à 23h00. Ainsi le célèbre navire-amiral des douanes qui a commencé sa carrière en 1912 à Haiphong sous le nom de la « **Bonite** » disparaît alors sous les flots. Son équipage devient un des éléments constitutifs du groupement mixte du Trans-Bassac, qui contre les forces japonaises jusqu'au 26 mars, et dont la plus grande partie du personnel finit tout de même par se rendre à l'ennemi.

### **Fuite des jonques « Gracieuse » et « Audacieuse »**

Le 10 mars à 06h35 du matin, le sous-brigadier des douanes Pelletay reçoit l'ordre de l'inspecteur des douanes Babaud du Lac de sauver les deux jonques à moteur des douanes « **La Gracieuse** » et « **l'Audacieuse** ». Elles ne doivent pas tomber aux mains des japonais avec leur cargaison de mitrailleuses Hotchkiss et un nombre important de pistolets automatiques 7,65mm, embarqués la veille. Les deux embarcations appareillent aussitôt à destination des ateliers douaniers de Tien-An. Sur place un certain nombre de vedettes des douanes en réparation technique doivent être sabordées pour échapper aux japonais : « **Sous-Directeur Bonnaud** » « **Sous Directeur Ricquebourg** » « **Sous Directeur Greterin** » ainsi que la jonque à moteur « **Brugidon** ».

« **Gracieuse** » et « **Audacieuse** » remontent le cours du Song-Lach-Tray, avec à bord de chacune trois européens et trois matelots annamites, tous agents non réquisitionnés militaires de la flottille des douanes.

Le 11 mars, les deux jonques franchissent les bancs de Song-Thai-Binh et toute la nuit naviguent à l'Est. En fin d'après-midi elles mouillent en baie des pêcheurs dans l'île de la Cac-Ba. Le sous-brigadier Pelletay descend à terre accompagné de son collègue le sous-brigadier indochinois Tran-Ngoc-Tran : les troupes de la garnison y ont été évacuées. Il réquisitionne quatre fûts de mazout et le groupe repart en mer alors que la visibilité est nulle. Les jonques mouillent dans la passe Henriette, et lorsque la brume se lève, elles continuent leur route jusqu'au mardi 13 mars 1945 quand elles s'amarrent à Port Wallut.

### **Deux autres jonques échappent aux japonais**

Le douanier Four rallie lui aussi Port-Wallut à bord de la jonque des douanes la « **Rieuse** » avec son équipage de douaniers tonkinois leur armement et du précieux matériel, tandis que la jonque « **Malicieuse** » touche les îles Gao Tao et se place sous les ordres du Brigadier Ambrosi qui fait fonction de délégué administratif à l'île de la Cac-Ba.

Le samedi 17 mars, le commandement Marine donne l'ordre de procéder au large de la rivière de Moncay, au sabordage des embarcations militaires fatiguées ou inutiles pour le futur : la « **Marguerite** », le « **Sergent-chef Lafosse** » et la vedette « **Paracels** », Les équipages se réfugient à bord des jonques douanières l' « **Audacieuse** » et la « **Gracieuse** ». Le dimanche 18 mars les deux jonques patrouillent dans les parages des îles de Kersaint et de Château Renauld à la recherche d'éventuels survivants du coup de force japonais. Dans l'après-midi la « **Gracieuse** » livre à Moncay un chargement de vivres et surtout son impressionnant stock d'armes : 80 pistolets 7,65mm, 30 mousquetons et une mitrailleuse Hotchkiss de 8mm. A 4h30 du matin, l'évacuation de Moncay est décidée pour échapper à une attaque japonaise imminente et pour pouvoir se replier en territoire chinois à Tong Hing. Mais suite à de longues tergiversations des officiers mariniers en charge, la « **Gracieuse** » s'ensable malencontreusement à marée basse et seul son sabordage peut lui permettre d'échapper aux japonais.

L' « **Audacieuse** » appareille à destination de l'île Kersaint à la voile sous les ordres du maître principal Lavallée, un pilote réserviste, deux douaniers européens étant présents à bord : le sous-brigadier Pellety que nous avons déjà évoqué et le brigadier Haag ancien chef du poste de Nui-Nuog. La jonque fait route au Nord Est pour doubler le rocher de l'Aréquier qui marque la frontière de Chine. Ne sachant quel accueil on leur réserve, Lavallée propose une prudente escale préalable à l'île française des sangliers, puis la jonque patrouille dans la Baie d'Along à la recherche des deux patrouilleurs des douanes « **Directeur Frézouls** » et « **Directeur Crayssac** », qui de leur côté naviguent également d'île en île, à la recherche des jonques.

### **Vedettes et jonques des douanes au service de la Marine des Français libres**

Les deux groupes finissent par se rencontrer le 27 mars dans les îles Gao-Tao. Le capitaine de vaisseau Commentry, qui navigue à bord du « **Directeur Frézouls** », prend la responsabilité du groupe naval. Le douanier Charles Haag, bien que dégagé des obligations militaires, signe un engagement volontaire pour la durée de la guerre dans son ancien grade d'officier marinier : 1<sup>er</sup> maître Electricien Torpilleur, les autres douaniers dont Pellety sont eux réservistes et donc reprennent du service dans la Marine. Militaires et douaniers réquisitionnés finissent par être contactés par les chinois, ennemis des japonais et donc désormais leurs alliés. Les chinois envoient une jonque pour inviter les trois bateaux à se réfugier dans leur pays.

Là, les français peuvent rentrer en contact avec le Lieutenant de vaisseau Flichy, de la mission M5, mission des forces françaises libres installée à Kun-Ming et dépendant des services secrets français. Flichy reçoit en avril 1945, un nouveau chef Jean Roger alias Jean Sainteny.



*Insigne de la mission militaire  
des Forces Françaises libres de Kun-Ming (Collection SR)*

La mission militaire des Forces Françaises Libres de Kun-Ming, décide d'utiliser le groupe maritime au sein de la mission Maroc, une mission de renseignements, de liaison, de transport militaires et de contrôle de la côte nord-ouest du Tonkin. Les trois moyens navals des douanes sont alors rattachés opérationnellement à la mission et les équipages deviennent un mélange de personnel de l'Armée, de la Marine et de douaniers désormais incorporés.

### **Pelletey, commandant du « Blue Bird », Haag, instructeur**

La flottille est renforcée aussitôt par l'achat de trois jonques à voiles dont l'une, le « Blue Bird » est confiée au commandement du douanier intrépide Pelletey, brigadier des douanes et quartier maître de réserve. Une quatrième jonque est louée localement. En dehors des bateaux des douanes, la flottille des français libres de Chine comprend au fur et à mesure des acquisitions, les jonques « **Fégaf** », « **Vieux Charles** » (surnom du Capitaine de Vaisseau Commentry, commandant la Marine au Tonkin avant le 9 mars 1945), « **Blue Bird** », « **Etoile** », « **Belle Poule** », « **Jocelyne** », « **Anne-Marie** » et « **Joelle** », une jonque prise récemment aux pirates. Ces jonques militarisées vont avoir une activité intense de patrouille et de lutte contre la piraterie, dans la baie d'Along, la baie des Fai-Tsi-Long, l'archipel des Gao-Tao et les abords de Moncay. Plusieurs douaniers-marins incorporés officiellement ou non dans la marine y sont embarqués.

Véritable spécialiste de la lutte contre la contrebande maritime, et des visites approfondies de navires, le brigadier des douanes Charles Haag forme aussitôt ses collègues, dans le cadre du combat à mener contre la piraterie chinoise, qui participe au ravitaillement des japonais, car les « samourais » s'accoquinent aux pirates chinois pour éviter les bombardements ou mitraillages de leurs navires par des avions américains.

Le 15 juillet il rejoint Pakhoi par avion Dakota de l'US Air Force pour s'installer au consulat de France et gérer le délicat dossier des français internés par les japonais à Fort Bayard (ancien territoire français de Kouang Tchéou Wan) puis il achète des jonques pour rapatrier au Tonkin, le moment venu, les militaires français réfugiés en chine



*Photo du douanier Haag, ancien premier maître électricien torpilleur  
Négociateur, Instructeur de la flottille de Chine et spécialiste du chiffre (photo Dominique Niollet)*

### Neutralisation d'une base aérienne japonaise

Le groupe maritime, « **Directeur Crayssac** », « **Directeur Frezouls** » embarque des soldats de l'Infanterie Coloniale sous le commandement du Sous-lieutenant de Beaucorps. Objectif : l'attaque d'une base aérienne japonaise dans la petite île chinoise de Ouai-Tchao (à 25 km au sud de Pakhoi). De cette base décollent régulièrement des avions japonais qui portent des coups sérieux à l'aviation américaine. Bien entraîné aux opérations commandos le groupe va neutraliser la garnison japonaise et détruire toutes les installations, hangars, ateliers et plusieurs parties de la piste.

### Les vedettes des douanes de retour en Indochine pour négociations

Le 10 août 1945, alors que la jonque des douanes « **Audacieuse** » séjourne à Packoï. le commandant Blanchard reçoit ordre de se porter sur le Tonkin et de pénétrer clandestinement jusqu'à Hanoï.

Il appareille le 12 août avec les patrouilleurs « **Directeur Crayssac** » et « **Directeur Frezouls** » malgré un violent typhon. Le brigadier des douanes Haag l'accompagne. La mission est préparée à l'abri des vagues, au mouillage de l'île de la Table, en baie d'Along, les 14 et 15 août puis avec de meilleures conditions météo, les 2 patrouilleurs font route à destination d'Haiphong où grâce à eux vont flotter à nouveau les couleurs françaises en Indochine. Le Cua-Cam (Rivière d'Haiphong) étant miné, les patrouilleurs remontent par Quang Yen et le 15 août à 14h00 les deux patrouilleurs sont mouillés au milieu du port d'Haiphong, face au Bac de Quang Yen, à la stupéfaction de la population bien disposée et surtout des japonais, qui ne s'attendent pas à voir des français juste au moment de la signature de l'armistice. Le commandant Blanchard, devenu commandant de la marine en Indochine (en remplacement de Commentry revenu à Paris) y prend contact avec les autorités nippones ; Le lendemain il signifie au général Yuichi Tshuchihashi, gouverneur par intérim à Hanoï depuis le coup de force, les buts de sa mission : préparer l'arrivée de la délégation alliée de reddition, assurer la sécurité de la population française, s'occuper du sort des prisonniers de guerre. En attendant la réponse des autorités militaires, les deux patrouilleurs restent à quai, ravitaillés par l'armée japonaise.

Blanchard parvient à faire prendre un certain nombre de mesures de sécurité en faveur de la population française du Tonkin et rend compte de la situation par radio à sa base de Kun Ming en Chine. Le 18 août les autorités japonaises donnent enfin leur accord pour qu'un avion allié puisse atterrir à une date convenue, après échange de signaux conventionnels. Blanchard, laisse à Haiphong, un officier de liaison auprès des japonais, pour assurer sur place le maintien de la sécurité des français.

### Haag à bord du « **Directeur Crayssac** » : sous la mitraille

Le 19 août le « **Directeur Crayssac** » appareille pour Hanoï ; Le brigadier des douanes Haag est toujours à bord, comme s'il était en quelque sorte le représentant de l'administration propriétaire des patrouilleurs. A Ninh-giang une fusillade accueille le patrouilleur tandis qu'une chaloupe armée lui barre la route. Les digues des maisons dissimulent de nombreux hommes armés. Des canons de 37 sont en batterie. Les drapeaux du Viet Minh flottent partout. On intime au patrouilleur français l'ordre d'accoster et de débarquer l'équipage. Le chef du détachement parlemente en expliquant le but pacifique de sa mission. On répond

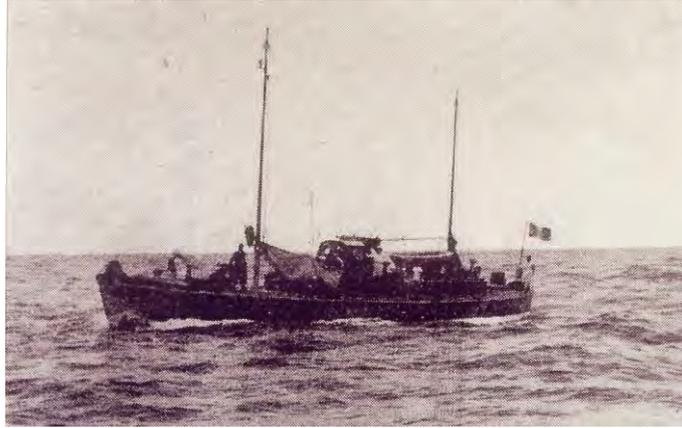
par des coups de fusil. Ayant l'ordre de ne pas créer d'incident et ayant tout lieu de croire qu'ils vont être ainsi attaqués tout le long du canal des bambous, craignant par ailleurs des représailles sur la population française s'il engage le combat, Blanchard donne l'ordre de battre en arrière et de faire demi-tour.

Bien que de nombreuses balles traversent le « **Directeur Crayssac** » de part en part, il n'y a pas de blessés à bord. L'équipage aux postes de combat, garde son sang-froid, et applique la discipline du feu. Lors du retour vers Haiphong le patrouilleur passe à allure maximum devant Kien-An, là où est normalement implanté l'atelier de la flottille des Douanes et Régies. L'équipage abrité à l'intérieur, sous la ligne de flottaison, les deux pilotes protégés par une plaque de blindage, le commandant Vilar et Blanchard se sont eux couchés sur le pont. Ces précautions ne sont pas inutiles, une fusillade nourrie les accueille et les accompagne jusqu'à leur retour à quai, à couple du « **Directeur Frézouls** », dans les docks d'Haiphong. Pas un blessé à bord. C'est une grande chance. Le commandant Blanchard va insister auprès des japonais pour que maintenant ils escortent sa délégation (y compris le douanier Haag) par voie terrestre vers Hanoi. La mission se passe dans de bonnes conditions, malgré de nombreuses difficultés sur l'itinéraire.

Charles Haag débarque définitivement il est affecté à Hanoi, au service du Chiffre, le 22 août. D'après son chef, Jean Sainteny, Il en devient vite le responsable, ne cessant de donner l'exemple du calme complet et de la confiance absolue.

### **Le « Directeur Frézouls » liquide 62 pirates !**

Dans l'après-midi du 3 septembre 1945, à 16h30, le « **Directeur Frézouls** », sous le commandement de l'Enseigne de Vaisseau MAS, est à 5 milles dans le 41 du Cap Quan Lan, en patrouille, lorsqu'il aperçoit une jonque à deux mats, quittant Van Hai (Ile des Sangliers) sous voiles. C'est une jonque pirate coupable de pillages dont les habitants se sont plaints. Le « **Directeur Frézouls** » tire un coup de semonce à 50 mètres sur son avant. La jonque réplique en ouvrant un feu nourri. S'ensuit la riposte du « **Directeur Frézouls** » qui utilise mitrailleuses et canon et même bazooka dont trois coups successifs au but vont ébranler tragiquement la jonque. Les cales de la jonque sont nettoyées à la grenade et on dénombre 62 pirates tués, 56 à bord de la jonque et 6 qui, jetés à l'eau, entendaient néanmoins continuer à se servir de leurs revolvers. 22 fusils, 14 revolvers sont saisis avec 1200 cartouches. 4 pirates ont pu s'échapper à la nage, avant l'ouverture du feu. Pour clôturer l'opération les corps des pirates chinois sont conformément à l'usage, alignés sur la plage et le butin des pirates restitué aux habitants (Buffle, porc, vivres, objets domestiques et papiers d'identités). Différents documents retrouvés à bord prouvent que ces pirates étaient tous des miliciens chinois chargés par le Colonel Sony, commandant la milice de Phong-Senh d'attaquer l'ennemi d'Indochine. L'ordre de service est daté du 24 juillet.



« **Directeur Frezouls** » en mission de guerre (Photo Marine Nationale)

### Evacuation sanitaire du lieutenant de Beaucorps et assassinat du commandant du « **Dir. Crayssac** »

Dans ce véritable combat naval seul un français a été blessé très sérieusement à la face, il s'agit du lieutenant de Beaucorps, le chef du commando qui a détruit la base aérienne japonaise. Il nécessite une hospitalisation à Hongay. C'est l'autre patrouilleur, le « **Directeur Crayssac** » qui est chargée du transport sanitaire avec un officier américain à bord. Au mouillage devant Hongay, le 4 septembre, le patrouilleur débarque son blessé et le transporte à l'hôpital où l'officier blessé est pris en charge sans difficulté. Mais à l'appareillage le « **Directeur Crayssac** » est pris en chasse par un remorqueur civil, le « **Tigre** » qui émet soudainement des coups de sirène et finit par tirer des coups de feu. Pour respecter les consignes d'extrême conciliation qu'ils doivent appliquer, par peur de représailles sur les 162 résidents français de la ville, le commandant, le Lieutenant de Vaisseau Vilar, et l'officier de liaison américain Ettinger décident de stopper et d'obtempérer à l'ordre qui leur est donné de retourner au port. D'interminables palabres s'échangent avec les Viêt Minh « sourds » et peu enclins au dialogue. Finalement l'équipage puis les deux officiers sont débarqués de force et emprisonnés sans ménagement. Le bateau est pillé. Quelques jours plus tard, le 10 septembre un officier américain fait libérer son compatriote ; les français doivent, eux, attendre.

Le « **Directeur Crayssac** » deviendra dans les jours qui suivent la pièce maîtresse de la flottille du Viêt Minh, qui se compose en outre de trois remorqueurs dont le « **Tigre** » et le « **Diamant** ».

Lorsque la jonque des douanes l'« **Audacieuse** » envoyée aux nouvelles à Hongay est prise en chasse par le « **Directeur Crayssac** » arborant le pavillon du Viet Minh et accompagné de deux « Gazogènes », son patron le maître principal Lavallée comprend tout de suite la situation, en rend compte par radio et sur ordre jette à la mer, armes, munitions, équipement tout en sabotant le moteur de la jonque. Les Viêt Minh arraisonnent le bateau inutilisable et l'équipage rejoint celui du « **Directeur Crayssac** » en captivité.

Le 16 septembre, quand les chinois s'emparent de Hongay suite aux accords entre alliés qui prévoient le remplacement des japonais par les chinois du Maréchal Tchang Kai Check dans la partie Nord du 16ème parallèle, les deux équipages sont relâchés sauf Vilar, le commandant du Crayssac. Il est emmené à Vatchay et délibérément assassiné le 19 septembre **dans des conditions lamentables** : on le force à s'agenouiller au bord de sa

tombe et on lui tire deux balles de révolver. L'un des meurtriers Viêt Minh est un matelot annamite déserteur de la Marine, le matelot pilote Lau.

### **L'action du sous-brigadier Roger Morel**

Il faut également mentionner le travail d'un autre douanier, le sous-brigadier Morel à bord de la vedette des douanes « **Sous-Directeur Duhoux** » et son équipage douanier (1 matelot Européen et 1 annamite complété par un auxiliaire chinois) qui rejoignent Le 19 mars 1945 le céleste empire avec les 5 jonques de munitions soustraites aux nippons.

Le 12 juin assisté lui aussi financièrement par la mission 5 de Kun Ming, il parvient à acheter un sampan qu'il baptise « **Corsaire** ». Il va entreprendre une navigation de patrouille et de renseignement le long des côtes tonkinoises ; Il récupère ainsi des militaires cachés sur le littoral notamment le groupe du lieutenant Nguyen Van Vy le 12 août, puis recueille ensuite dans l'île de Ba-Mun, les lieutenants Cossette, Le Comte et leurs tirailleurs.

Jusqu'en février 1946 il va assurer des missions de liaison et de surveillance entre Port Wallut et les îles Gao-Tao, missions qui comprennent quelques escarmouches avec les pirates. Roger Morel échappera également à un traquenard du Viêt Minh. Décoré de la croix de guerre, Morel reprend son travail aux douanes en mars 1946 avec croix de guerre et promotion exceptionnelle récompensant ses faits de guerre.

### **L'après-guerre : les douanes toujours françaises**

C'est la conférence de Postdam en juillet 1946, qui a prévu le partage de la colonie à hauteur du 16<sup>ème</sup> parallèle, entre chinois et anglais, en attendant le rétablissement de la souveraineté française. La réorganisation de l'administration doit suivre mais le personnel fait défaut et les règlements ne peuvent être remis en application.

Il faut tenir compte désormais de l'émergence du Viet Minh et du fait que l'indépendance a été déclarée par son chef Nguyen Ai Quoc, devenu Ho Chi Minh le 2 septembre 1945, en présence du général Leclerc, chargé par de Gaulle de réoccuper l'Indochine.

Le nouveau gouvernement vietnamien, a peu de ressources et les droits indirects sont pour lui une source essentielle de profits. Il n'entend donc pas renoncer à sa souveraineté douanière, ce que la France refuse, tout à fait pour la même raison : le budget d'une colonie dépendant largement des apports budgétaires douaniers. C'est ainsi que 40 douaniers métropolitains arrivent en renfort en Indochine au début de l'année 1946.

Le 6 mars 1946, Hô Chi Minh devenu et reconnu président du gouvernement vietnamien, signe des accords qui reconnaissent la République du Vietnam comme un état libre à l'intérieur de la fédération indochinoise et de l'Union française. Cet Etat libre dispose de son gouvernement, de son parlement, de son armée et de ses finances. Les divers services administratifs sont alors progressivement transférés par la France aux autorités nationales du Vietnam, du Cambodge et du Laos, pays devenus indépendants dans le cadre de l'Union Française. Ainsi que nous l'avons évoqué, les vietnamiens accordent aux douanes une importance capitale, ainsi Trinh Van Binh le directeur des douanes et des régies de la république du Viêt Nam participe à la conférence préliminaire de Dalat entre le Viêt Nam et la France qui se tient du 19 avril au 11 mai 1946. Cette conférence se passe mal, le Général Giap la quitte en claquant la porte mais cependant Français et Vietnamiens parviennent à s'entendre sur la participation de la France au développement du Viêt Nam, la libre circulation des personnes et des marchandises dans la Fédération, et la création d'unions

douanière et monétaire, même si Français et Vietnamiens s'entre-déchirent pour la perception des droits de douanes aux frontières et en ce qui concerne les contrôles terrestres et maritimes. Mais c'est décidé, le service des douanes couvre l'Indochine et voit sa gestion confiée à la France.



*Pour mémoire, l'émblème du gouvernement général de l'Indochine (BNF)*

### **L'affaire d'Haiphong début de la guerre d'Indochine**

Il n'est donc pas étonnant que la moindre affaire de contrebande enflamme tout de suite les rapports entre français et vietnamiens. Le 19 novembre les douaniers français qui sont de retour à Haiphong appuient la Marine et la sécurité navale dans une saisie de deux embarcations Viêt qui s'opposaient à l'arraisonnement d'une jonque chinoise de contrebande chargée de fûts d'essence. Le lendemain 20 novembre, dès 8 h 30 à terre, un détachement militaire commandé par le lieutenant Jumeau tente de récupérer les fûts d'essence déchargés de la jonque pendant la nuit tandis qu'une péniche de débarquement du type **LCI** tente d'arraisonner ladite embarcation. Riposte et réplique. Les Viêt attaquent un Dodge censé se rendre au marché en mission de ravitaillement, faisant trois prisonniers dont deux blessés. Intervention des blindés français. Barricades. à Haiphong ce qui déclenche des incidents très graves entre les deux communautés : fusillade, tirs au mortier, action de blindés, tirs d'artillerie... Quelques milliers de morts. Cette affaire va déclencher la guerre d'Indochine. Indépendantistes Viêt Minh et délégués métropolitains ne pourront plus s'entendre. Le 19 décembre 1946, le gouvernement vietnamien dirigé par Ho Chi Minh doit abandonner Hanoi pour le « maquis » tonkinois.

### **Union douanière et flottille sous pavillon français**

Le sept décembre 1947, suite à la rencontre entre Monsieur Bollaert, haut-commissaire de la République en Indochine et l'empereur Bao Dai, il est confirmé que le Viet Nam forme avec les autres pays de l'Indochine une union douanière. Ce texte capital pour les Français, lève toute ambiguïté, puisque ne subsiste aucune barrière douanière intérieure et que les mêmes tarifs douaniers doivent être partout appliqués à l'entrée et à la sortie du territoire Indochinois. Les douanes constituent un service commun aux différents états de l'Indochine et sont désormais placées sous l'autorité du Haut-Commissaire de France.

La flottille des douanes est maintenue sous commandement des douanes indochinoises avec un encadrement français. Ses moyens de surveillance maritime peuvent continuer à arborer le pavillon français.

## Qu'est devenue la flottille et le personnel?

En décembre 1946, le ministre de la France d'Outre-mer souligne : « *l'inspecteur en chef Babaud-Dulac, a lutté très efficacement contre le trafic clandestin japonais. Après avoir sérieusement réorganisé la flottille, dans son secteur de Cochinchine, il en a fait un instrument extrêmement efficace qui a permis d'entraver sensiblement les activités des organismes agissant pour le compte de l'Armée et de la Marine nipponne, qui subirent de ce fait de nombreux échecs* ». Babaud-Dulac a lui aussi subi la torture et plusieurs mois d'emprisonnement inhumain par les nippons comme ses collègues des douanes qui ont payé leur tribut de sang et de souffrance à la résistance antijaponaise.



**Babaud-Dulac** (Photo Collection Dominique Niollet)

Il meurt en Novembre 1948, victime des séquelles de tortures japonaises et par décision ministre des Anciens Combattants la mention « Mort pour la France » figure à son acte de décès.

On recrute de nouveaux spécialistes pour la gestion de la flottille, un technicien radariste à Saigon et des chefs de quart et mécaniciens. Le bureau de la flottille à Saigon est confié à partir de 1948 à Monsieur Camille Barquisseau, qui sera assisté pour les opérations maritimes par le Capitaine La Barrière, et pour l'aspect logistique et technique par le chef mécanicien Daubas qui provient de la flottille des douanes de Méditerranée.

En 1946 les patrouilleurs et les autres embarcations liées aux coups de main militaires depuis la chine sont toujours là, les petites embarcations douanières sont progressivement restituées à l'administration des douanes. Le « **Directeur Crayssac** » rebaptisé « **Ky-Con** » navigue sous pavillon Viet Minh. Il a participé à l'attaque de Port Wallut le 8 novembre. Le renseignement militaire apprend en janvier 1946 qu'en compagnie du remorqueur « **Tigre** » il escorte trois anciens porteurs des travaux publics le « **Fayot** » le « **Riquet** » et le « **Delay** » chargés d'armes. Il finit par être coulé par un raid de l'aviation française, tandis que les troupes françaises s'emparent du « **Hai Au** », une des première vedettes de la Douane Vietnamienne.

Le "**Directeur Frezouls**", participe dans son secteur de la Baie d'Along à l'opération Bentré, opération de débarquement des troupes françaises au Tonkin le 6 mars 1946 (en liaison avec l'escorteur « **Sénégalais** »).

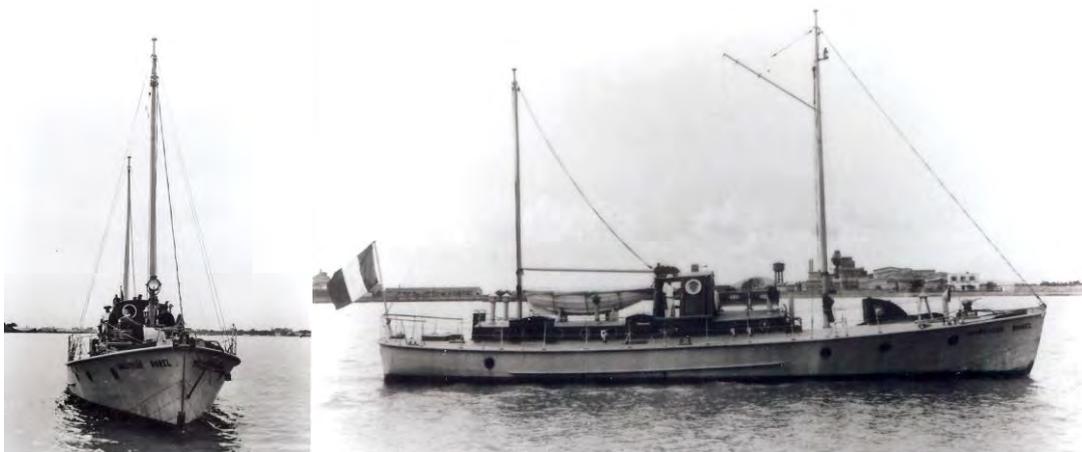


*On voit sur cette photo du 6 mars 1946 (Photo ECPA), les Jonques FNFL qui constituaient le groupe naval « Maroc » de Kun-Ming, créé ainsi que nous l'avons vu plus haut, avec quelques douaniers, leurs vedettes, sampans et jonques armées et les patrouilleurs des douanes armés par la Marine « Directeur Crayssac » et « Directeur Frezouls ». Le 6 mars c'est le débarquement à Haiphong des premiers éléments de la 2<sup>ème</sup> Division Blindée et de la 9<sup>ème</sup> Division d'Infanterie Coloniale, les jonques participent aux opérations, elles sont vues d'un « Dunk » du Colonel britannique Simpson-Jones. La vedette des douanes « Directeur Frezouls » qui participe le même jour à la protection du secteur de la baie d'Along, embarque à Haiphong le 8 mai au soir le Général Vô Nguyen Giap, chef de la délégation officielle vietnamienne, pour le conduire à bord du Destroyer d'Escorte « Sénégalais » pour des négociations officielles avec le Général Leclerc.*

Le « **directeur Frezouls** », très fatigué par sa participation à des faits de guerre, appareille de Port Wallut, d'où il assurait de nouveau des missions de surveillance et de lutte contre le Viet Minh, le 18 octobre 1946 pour Hong Kong de conserve avec un cargo anglais et un escorteur britannique. Le voyage dure 60 jours à cause de diverses circonstances défavorables. Après un grand carénage et quelques transformations, il revient dans les eaux indochinoises le 17 décembre en baie d'Along et reprend ses activités de guerre et à la disposition des détachements français de Port Wallut et de Sha-Pak-Wan. Le 26 décembre il se porte au secours de jonques employées au ravitaillement du poste de Sha-Pak-Wan, attaquées par des pirates. Il participe encore à quelques opérations de guerre jusqu'à ce qu'il soit ensuite restitué aux Douanes et Régies en 1947, mais fatigué par la guerre et en avarie, il attendra sa réforme pendant quelques années dans le canal du Haly face à l'unité marine d'Haiphong.

Sur le Mékong le « **Directeur Borel** » est la seule des vedettes des douanes de la nouvelle série « des Directeurs » d'avant-guerre, qui poursuit son activité dans ce secteur, toujours incorporée dans la Marine Nationale au sein de la "Flottille Marine du Cambodge" basée à Phnom-Penh, dont en fait, elle constitue le plus beau fleuron. La mission principale de cette flottille est la réorganisation, la régulation et le contrôle du trafic fluvial sur le Mékong (vers l'amont comme vers l'aval). Avec ce patrouilleur on compte d'autres embarcations du service des Douanes, des engins japonais récupérés ainsi que de moyens nautiques loués à des particuliers. Ces embarcations ont toutes une qualité commune, un faible tirant d'eau et une bonne vitesse (pour vaincre les courants souvent très forts). En octobre 1946, cette petite flottille cambodgienne compte treize unités ; encore sept en mai 1949, dont le « **Directeur Borel** » toujours présent comme navire amiral. En octobre et en novembre 1949, cet excellent patrouilleur des douanes participe d'ailleurs à deux opérations de guerre importantes :

- l'Opération Meso le 27 octobre 1949 avec le concours de l'aviation, dans la région de Loek Dek, entre Bassac et Mékong, au cours de laquelle **150 Viêt Minh** sont tués, et de nombreuses embarcations détruites
- l'opération Potanie, avec également un concours aérien les 1er et 2 novembre 1949, dans la région Nord-Ouest de la plaine des joncs (Sud Ouest de Kompong Trabek) le patrouilleur intervenant avec la 11<sup>ème</sup> section de LCVP, et participant à la destruction de nombreuses embarcations rebelles.



*Le « Directeur Borel », patrouilleur des douanes de la première génération, 20 m de très bonne facture (ici lors de ses essais en 1936) a su étaler à la mer comme à la guerre ; il est celui des patrouilleurs douaniers qui a eu la carrière militaire la plus longue en Indochine. (Collection Dominique Niollet-SR)*



*Insigne marine du Borel (Collection SR)*

### **L'organisation de la surveillance maritime générale.**

Les services de renseignement civils et militaires signalent que depuis mars 1946 de nombreux émissaires du Viet Minh, venant du Nord, en général par voie de mer, s'infiltrèrent en Cochinchine où ils déploient une intense activité de propagande en faveur du rattachement de la Cochinchine au Tonkin. De nombreuses jonques se livrent d'autre part à des trafics clandestins de tous ordres (armes, munitions et ravitaillement divers destinés à alimenter les bandes Vietminh dans le sud de la Cochinchine). Une réglementation existe alors depuis longtemps pour l'identification des personnes (cartes d'identité, cartes d'impôts, laissez-passer visé par les autorités françaises) et pour celle des jonques (livret de barque de mer délivré par le service des douanes, rôle d'équipage, laissez-passer collectif, permis de pêche etc..)

Mais ce début de la réorganisation de l'administration tarde d'être réalisé correctement et les règlements ne sont pas tous remis en application. Il paraît donc bien difficile que les commandants de Marine puissent faire seuls une discrimination exacte des personnels ou des jonques en règle de ceux ou celles qui ne le sont pas. C'est ainsi que l'instruction du gouverneur du 20 avril 46, prévoit que chaque bâtiment de surveillance de la Marine embarque un agent du service de sûreté et un agent du service des douanes qui servent en même temps d'interprètes, cependant qu'il est demandé aux commandants, d'opérer en liaison très étroite avec les autorités civiles et militaires des secteurs côtiers de patrouille dont évidemment les douaniers chefs de poste.

Bien que désorganisés, les agents des douanes n'en restent pas moins efficaces et tatillons : En décembre 1946, dans le Golfe de Siam, une vingtaine de grosses jonques et une cinquantaine de jonques de dix tonnes sont rassemblées à l'îlot Cône immobilisés par la douane cambodgienne qui réclame un arriéré de taxes sur le sel importé du Siam. Ce rassemblement de plus de 500 siamois et chinois, représente un danger dans cette région défendue par le seul poste militaire de l'îlot Cône, composé d'un lieutenant, d'un sergent métropolitain et de 39 cambodgiens. Mais les douaniers savent maintenir la situation au plus calme, et obtiennent le règlement du litige.

Il apparaît rapidement, dès la fin des opérations combinées d'envergure sur les côtes d'Annam en mai 1947, que les règles de la navigation maritime, de sa surveillance et de son contrôle ont besoin d'être révisées, uniformisées et codifiées avec précision.

Une commission nommée par Mr le Haut-Commissaire de France pour l'Indochine, présidée par l'amiral Grazziani, et comprenant des représentants du général commandant supérieur, du Directeur des douanes, de la sûreté fédérale et du directeur des services de l'Inscription maritime, est chargée de soumettre à la signature du Haut-Commissaire un projet d'arrêté relatif à l'exercice de la navigation et des pêches maritimes en Indochine.

Le 13 juin 1947, l'Amiral commandant la Marine en Indochine publie quant à lui, une première instruction relative aux dispositions transitoires concernant le contrôle de la navigation dans les eaux de la fédération indochinoise. Dans ces instructions l'emploi des armes est limité à l'acte criminel flagrant de piraterie, à l'acte hostile caractérisé ou à la nature hostile évidente du navire. Une première bande de 0 à 3 milles marins représente les eaux territoriales alors que les eaux littorales s'étendent à 20 km du rivage et sont soumises à réglementation des douanes indochinoises. La réglementation diffère selon les secteurs géographiques. Elle précise par exemple d'une part que dans la zone frontalière Cochinchine Annam, les navires français ou autochtones allant de l'Ouest vers l'Est doivent être en possession d'une autorisation établie par l'inscription maritime de Saïgon alors que tous les navires de moins de 160 tonnes doivent se faire établir cette autorisation par les services des douanes. D'autre part les saisies de bateau ou d'embarcation de moins de 160 tonnes en infraction, entraînent la remise des marchandises, des infracteurs et du navire au poste des douanes le plus proche.

### **1948 Contrôle des importations maritimes par les douanes**

Le Viêt Minh continue néanmoins à être ravitaillé par la mer. Des sampans et des jonques transfèrent des cargaisons d'armes, de munitions et de vivres pour alimenter les foyers de rébellion.

Le Haut-Commissaire et ses conseillers prévoient d'autres mesures de contrôle de l'espace maritime indochinois et de ses abords immédiats afin de réprimer les opérations de

contrebande. C'est ainsi que désormais toute opération d'importation ou d'exportation doit être couverte par une licence délivrée par les services économiques du Haut-Commissariat.

Tout navire important régulièrement des marchandises par la mer doit le faire par la route la plus directe à partir de son entrée dans la zone contiguë pour se rendre au poste des douanes auquel sa provenance l'amène naturellement à se présenter. Les transbordements en mer sont interdits. Les marchandises transportées par cabotage ou bornage (munitions, carburants, appareils radio, médicaments, numéraires, métaux précieux, opium, cannelle..) sont soumises au visa obligatoire des douanes.

### **Les douanes participent à la police de la navigation**

La division navale d'Extrême Orient publie le 19 mars 1948, une autre instruction générale sur la surveillance maritime en Indochine, dans laquelle il est précisé : « Sur le plan international, le conflit actuel n'est pas une guerre, mais une affaire de police contre des rebelles à l'autorité française ». Ce préambule affiche la position officielle des autorités françaises qui cherchent à légitimer leur action et de ce fait donnent à la réglementation douanière un rôle primordial. En effet les contrôles en mer visent surtout à déceler les différentes opérations de contrebande douanière qui profitent aux rebelles du Vietminh.

Sans licence d'importation ou d'exportation le commerce maritime est interdit. La preuve de la licence d'exportation est soumise à production de manifestes ou livrets de barques délivrés par la Douane, alors que les licences d'importation consistent en manifestes visés par les consuls de France. Dès son arrivée dans la zone contiguë tout navire doit faire route comme précédemment pour se rendre au poste de douanes auquel sa provenance l'amène naturellement à se présenter. Les opérations de cabotage ou de bornage sont toujours soumises à autorisation douanière. Mais désormais les visas de la douane doivent indiquer l'acquittement de taxes sur les marchandises soumises au tarif douanier et comporter une attestation par laquelle ces marchandises ne sont pas frappées d'interdiction de circulation.

Les instructions énoncent clairement « Vous rechercherez particulièrement au cours des opérations de visite les marchandises qui présentent par leur utilisation directe ou leur valeur d'échange, une importance spéciale pour l'effort de guerre rebelle telles que les armes, munitions, carburants, appareils radio, médicaments, numéraires, métaux précieux, opium, cannelle etc.. »

### **Le rôle de la flottille**

L'arrêté du 13 avril 1948 intègre clairement la flottille des Douanes dans la police de la navigation. Il interdit en effet tout trafic maritime entre les côtes contrôlées par les forces maritimes et les zones non contrôlées. Tout navire non pourvu d'un rôle d'équipage doit posséder un sauf conduit. La coordination de la police et de la navigation en mer relève dorénavant du Vice-Amiral commandant les forces maritimes en Extrême Orient. Cette police est exercée par les bâtiments de la Marine Nationale et par ceux de l'Administration des Douanes et Régies.

Dans une zone contiguë de deux myriamètres au large des eaux territoriales, les navires sont soumis à la réglementation douanière et fiscale de l'Indochine, et peuvent être pris à partie après semonce par les bâtiments de guerre et ceux des Douanes et Régies. Les infractions peuvent être constatées par les administrateurs de l'Inscription Maritime, les

officiers et officiers marinières, les agents des douanes et régies embarqués sur les bâtiments de guerre et par les bâtiments armés par l'administration des douanes et régies, ainsi que les agents des douanes et régies des postes à terre.

ANNEXE

## Modèle de procès-verbal de saisie

(Ce modèle annule et remplace celui qui est donné en annexe de l'Instruction n° 567 EM 3 Marine Indochine du 5 novembre 1946)

Marine nationale

Nom du bâtiment

### Procès-verbal

L'an mil neuf cent quarante ..... et le ..... du mois de ....., à la requête du directeur des douanes et régies de l'Indochine dont le bureau central est à Saïgon lequel fait élection de domicile au bureau de

M .....  
à ..... (1) y demeurant, chargé des poursuites aux fins du présent, nous soussignés X..... et Y..... (enseigne de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe et maître timonier à bord du .....) tous deux citoyens français assistés des officiers et marins dudit bâtiment certifions qu'étant ce jour à ..... heures ..... en patrouille au large de ..... ; à moins de vingt kilomètres des côtes nous avons constaté un ..... (2) de ..... tonnes environ qui louvoyait sans nécessité. Par application des dispositions de l'article 311 du code des douanes indochinoises, nous avons procédé à la visite du bâtiment et constaté qu'il transportait les marchandises suivantes qui n'étaient pas inscrites sur le manifeste ni sur le livret de barque et pour lesquelles aucune autorisation de la douane n'a pu être présentée :

1. — ..... sacs (ou caisses) contenant .....  
d'origine ..... ; d'une valeur de .....

2. — ..... piastres de la banque d'Indochine (ou V.M.) ou toute autre monnaie etc.

Interrogé sur cette irrégularité le capitaine du bâtiment a déclaré se nommer ..... né le ..... à .....  
(marié, célibataire) .... enfants, a précisé qu'il avait chargé ces marchandises à ..... pour les transporter à ....., et a déclaré aussi que ..... (3)

(1) Noms, prénoms, grade et siège du receveur des douanes du lieu de remise de la marchandise saisie.

(2) Type de l'embarcation arraisonnée.

(3) Mentionner les explications données par le contrevenant, par exemple : a déclaré ignorer la réglementation.

Vu le décret du 2 décembre 1931, les mesures générales et prohibition d'importation et d'exportation, l'article 311 du code des douanes indochinoises, nous avons déclaré à haute intelligible voix au Sieur ..... présent la saisie de son bâtiment et des marchandises avec sommation de nous suivre (4) par devant M ..... à (1) ..... pour entendre lecture de notre rapport et y faire insérer ses dires.

Arrivée au dit lieu ce jour à .... heures nous avons constaté en présence de M ..... et du contrevenant que les marchandises consistaient bien en ..... que les moyens de transport consistaient en une ..... immatriculée à ..... sous le n° ..... d'un tonnage de ..... tonnes et d'une valeur de ..... piastres dont le Sieur ..... a été constitué dépositaire.

Fait en 4 originaux (4) (6) à ..... le ..... à ..... heures.

Le premier pour M ..... (5) le deuxième pour le contre-amiral commandant la division navale d'Extrême-Orient (le troisième pour le chef des services de l'inscription maritime en Indochine) (6), le dernier aux archives.

Signé : .....

(4) Variantes devront être justifiées par la mission du bâtiment : Nous avons enjoint au navire de se rendre à ..... et avons saisi la cargaison.

(5) Eventuellement lorsque la prise a dû être remise à une autre autorité que la douane, indiquer ici ses nom, grade et fonctions.

(6) Un original n'est adressé à l'inscription maritime que lorsque l'infraction concerne un bâtiment de plus de 160 tonneaux.

### Les garde-côtes d'Indochine : un service officiellement confié aux douanes.

Le Haut-Commissaire crée le 14 mai 1949, les garde-côtes d'Indochine, dont l'administration est confiée au service des douanes. Ce service est chargé d'assurer la surveillance douanière des eaux indochinoises jusqu'à la limite du rayon douanier maritime, d'y exercer le contrôle de la navigation, de veiller à la stricte observation des règlements propres à la Marine marchande et d'une manière plus générale, à l'application des dispositions législatives ou réglementaires concernant la sécurité et la police en mer.

En fait ce nouvel organisme, est principalement composé de personnel de la Marine, mais toutes les charges d'entretien et de fonctionnement sont supportées par la direction des Douanes, qui est désormais placée pour emploi aux ordres de l'autorité maritime française, en l'espèce la flottille des avisos et dragueurs de l'Amiral D.N.E.O. (Division Navale d'Extrême Orient)

Cette gymnastique administrative vise d'une part à légitimer l'action militaire en s'appuyant sur la réglementation douanière et d'autre part à obtenir le financement du nouveau potentiel naval nécessaire à la surveillance maritime par le biais d'un budget autre que celui des forces armées. Mais nous allons le voir, la flottille des Douanes qui se réorganise aussi va quand même, de ce montage, tirer son épingle du jeu.

Au 15 décembre 1949, on affecte ainsi au groupe des garde-côtes d'Indochine, les bâtiments de la direction des douanes d'Indochine. Il s'agit de 3 patrouilleurs côtiers les « **Pnom Penh** » (PC 796) « **Hué** » (PC 797), « **Luang Prabang** » (PC 798) armés à Seattle, aux Etats-Unis où ils étaient en réserve sous cocon. Ils quittent San Francisco le 16 septembre 1949 et font route à travers le Pacifique, (escales à Pearl Harbour et Kwajadein) pour rejoindre Saigon où ils débutent leur carrière française.

Ces patrouilleurs côtiers possèdent les caractéristiques suivantes Longueur 53 m, 325 tonnes, Propulsion 2 moteurs diesel de chacun 2 880 ch, Vitesse 20 nœuds, Armement 1 canon AA de 76 mm, 1 canon de 40 mm Bofors, 5 × 1 canon de 20 mm Oerlikon, grenades anti-sous-marines, Rayon d'action 3 000 milles nautiques à 12 nœuds (49 tonnes de fuel), Électronique, radar, sonar, Équipage 59 hommes.



*Le patrouilleur côtier « Hué » (Photo Marine Nationale)*



*Insigne non officielle du « Hué »  
(Collection Serge Rinkel)*



*Les trois Patrouilleurs avant leur départ de Seattle (Photo US Navy)*



*Le « Pnom Penh » en 1952 au mouillage en Indochine (Photo Marine Nationale), à gauche son insigne non officielle (Collection de l'Auteur).*

Progressivement à partir de janvier 1950, suivront 5 Vedettes Garde-Côtes provenant également des Etats-Unis.. Les vedettes garde-côtes américaines, anciens chasseurs de mines, ont un déplacement de 110 tonnes, 138 tonnes pleine charge. Dimensions : 33,70m (83 pieds) largeur 5,70. Propulsion : 2 moteurs diesels General Motors, 2 hélices, puissance 1000 CV. Vitesse : 15 nœuds, distance franchissable : 2000 nautiques à 10 nœuds, 1150 nautiques à 15 nœuds. Armement: 1 canon de 40 mm AA, 2 canons de 20 mm AA, grenadeur. Equipage : 25 hommes.



*Insigne du GC 2 affecté à la Marine (Collection de l'auteur)*

Successivement parviennent à Saigon les « **GC3** » (qui devient plus tard « **CH 733** »), « **GC5** » (« **CH 735** »), et « **GC6** » (« **CH 736** »). Le « **GC6** » est admis au service actif le 15 janvier 1950. Les « **GC1** » (« **CH 731** ») et « **GC2** » (« **CH 732** »), les rejoignent ensuite. Ils seront condamnés en 1954. Seul le « **CH736** » parvient à continuer sa carrière marine jusqu'en 1956.



*Le GC 3 de la Marine en sale état après avoir talonné lors d'une poursuite en Baie d'Along (Photo Quartier Maître René Lechevallier, Marine Nationale)*

Les Douanes obtiennent l'achat et la mise en service à leur profit exclusif de trois de ces patrouilleurs garde-côtes : les **GC7** et **GC8** qui sont affectés à Haiphong et Saigon et le **GC4** dernier à rallier la flottille pour être affecté au Cap St Jacques, à la nouvelle base maritime des douanes de Rach Dua (7 kilomètres de Dep Ben) située en bordure du Song Dinh sur un terrain de plus de cinq hectares. Cette base va permettre aux douanes le renforcement de la police maritime et fluviale jusque-là insuffisante. Il s'y trouve désormais, l'Atelier principal de la flottille des douanes, précédemment installé en bordure du canal de la dérivation à Saigon et dont le transfert a lieu au cours de l'année 1949. En plus de ses missions traditionnelles, la flottille se charge de la surveillance et de la protection des navires de commerce ou des transports de troupes (comme les paquebots « *Marseillaise* » « *Pasteur* »..) lors de leur atterrissage sur le Cap Jacques et de leur chenalage sur Saigon, car le Viet Minh met en jeu toutes les ressources de la guérilla : Il infeste les cours d'eau en utilisant au mieux l'innombrable flottille de jonques et de sampans locaux, s'insinuant partout, il encombre les cours d'eau de barrages massifs, pose des mines, observe le trafic

fluvial et attaque fréquemment les navires de commerce ou les petits navires auxiliaires, qui passent sans escorte.



***Paquebot « La Marseillaise » des Messageries Maritimes lancé en 1944 à La Ciotat sous le nom de « Maréchal Pétain », il assure la ligne d'Extrême-Orient de 1949 à 1956. On le voit ici dans la rivière de Saïgon où l'escortent régulièrement des embarcations ou patrouilleurs militaires renforcés par quelques moyens des Douanes et Régies car un paquebot constitue bien évidemment une cible de luxe. (Collection Serge Rinkel)***



L'avant du patrouilleur des douanes GC 7 basé à Haiphong (Collection Serge Rinkel) sur lequel on aperçoit son canon de 40 mm Beaufort. Ce canon pointé à bras, sans avoir de brillantes performances, est néanmoins une excellente arme de contre-embuscade, redoutée du Viet Minh. Aussi les embarcations rebelles ou pirates appréhendent-elles ses coups de semonces, qui encadrent immédiatement leur fuite.

Par contre on notera qu'une vitesse correcte, surtout courant de bout, est incompatible avec une allure silencieuse. La surveillance maritime douanière est surtout rentable la nuit, mais le bruit avertit les clandestins et l'effet de surprise n'est plus de mise, c'est pourtant le meilleur facteur de succès car les jonquiers fraudeurs ont l'ordre de jeter à

la mer caisses d'armes et munitions quand ils se sentent sur le point d'être saisis. Au moindre bruit caractéristique de ces Garde Côtes ou d'un navire de guerre, sampans et jonques se replient à toute vitesse, les uns trainés sur le sable jusqu'à la dune sont camouflés dans les feuillages, les autres embouquent les rivières et fondent dans les rachs et les canaux d'irrigation où ils ne bougent plus, l'équipage s'enfuyant à terre. Le « Tram » est un système de guet perfectionné entre Viet Minh et pêcheurs. Il comporte une grande case avec un mât en haut duquel est hissé un panier : un guetteur avec casque et fusil remue derrière un buisson.

Donc en dehors des missions d'escorte, l'utilisation de ce type de navire ne convient pas aux missions douanières (ni à celles de la Marine). Les vedettes plus petites de la flottille voire même les sampans remplacent avantageusement ces gros garde-côtes bruyants. Elles peuvent explorer les criques pour y débusquer les embarcations de contrebande qui naviguent lentement très près de la terre mais qui essaient de se joindre aux flottilles de pêche quand elles en rencontrent.

D.S.  
 ADMINISTRATION DES DOUANES  
 ET REGIES.  
 -|-|-|-|-|-|-|-  
 BUREAU CENTRAL ET DU PERSONNEL  
 -|-|-|-|-|-|-|-

ORDRE DE SERVICE

N° 54 PE

Il est prescrit au Patrouilleur G.C.8 "ex DANIEL PIQUET" sous le commandement de M. ANDRE, Officier des Flottes, de se rendre le jeudi 17 Février 1949 au CAP Saint JACQUES en mission.

Equipage et armement habituels.

MISSION.-

a) Le G.C.8 qui aura à son bord, au départ M. MATHIEU DE FOSSEY, Inspecteur des Douanes et Régies, se tiendra à la disposition de cet agent supérieur jusqu'à la veille de l'arrivée du s/s "PASTEUR" et s'il y a lieu, pendant le séjour de ce navire au Tonkin.

b) Surveillance générale du s/s "PASTEUR" dont l'arrivée au CAP St JACQUES est prévue pour le 20 Février au matin (surveillance des opérations de transbordement, surveillance du plan d'eau et, le cas échéant, des embarcations reliant le navire à la terre.

c) Le G.C.8 ramènera à SAIGON M. MATHIEU DE FOSSEY après le départ du s/s "PASTEUR" sur le Tonkin.

Dans le cas où M. MATHIEU DE FOSSEY reviendrait à SAIGON par un autre moyen, le G.C.8 resterait au CAP Saint JACQUES jusqu'au départ du s/s "PASTEUR" sur la France pour continuer à assurer la surveillance.

d) A l'allier et au retour, surveillance et contrôle de la navigation fluviale./.

DESTINATAIRES:

- Dir- Fers
- B.C.P.
- Same Bureau
- Insp. Ceions
- Same Bureau
- M. ANDRE
- Amiralité (38 Bur. Opérations)
- Insp. Sédent
- Archives.

SAIGON, le 16 FEVRIER 1949.

LE SOUS DIRECTEUR DES DOUANES ET REGIES EN CHINE  
 CHINE.

BURGAIN.

P. G. C.  
 LE CHEF DU BUREAU CENTRAL ET DU PERSONNEL.

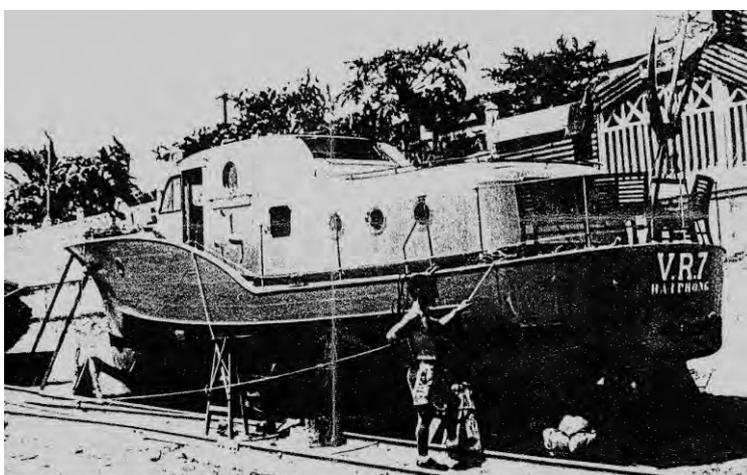
rc  
 N° 457/16.2.49



Les douaniers vont aussi acquérir quelques vedettes fluviales de construction locale ou d'origine américaine, qui seront présentes dans les grands fleuves et les embouchures.



*Photo de la Vedette fluviale VF2 en 1949 (offerte par Mr Mathieu de Fossey à Serge Rinkel)*



*Vedette de rade des douanes VR7 de la nouvelle génération d'après-guerre (Collection Serge Rinkel)*  
*Les deux vedettes ci-dessus sont basées à Haiphong comme le patrouilleur garde-côtes GC7, elles sont spécialement affectées au contrôle du Cua-Cam (Rivière d'Haiphong) ainsi que de la baie d'Along jusqu'à Moncay. Elles protègent et contrôlent aussi les cargos lors de leur conduite en douane alors que le patrouilleur GC7 contrôle la navigation hauturière de Pakhoi à l'embouchure du Day. Toutefois souvent en panne faute de pièces de rechange, le patrouilleur GC7 devient de moins en moins fiable à partir de 1950.*

Progressivement les diverses embarcations réquisitionnées sont restituées par la Marine et reprennent leur service douanier ci et là. Le service se réorganise rapidement. Ainsi par exemple au 31/7/1949 la partie de la flottille affectée en Cochinchine est composée des vedettes suivantes qui perdent leurs noms d'anciens agents du Service ou de l'Administration ou de noms locaux francisés pour éviter la susceptibilité des indochinois : **GC8 ex Daniel Piquet, VA1 ex Sous-Directeur Castanet, VA2 ex Sous-Directeur Faciolle, VF3, VF4, VF6, VF71 ex « Victor Juhel », VF72 ex « Chioa », VF73 ex « Phnom-Penh », VF74 ex « Soirap », VF75 ex « CD3 »,**

Enfin en 1950, le service des douanes finance pour la Marine l'achat de 6 anciens hydravions amphibie « **Supermarine Sea Otter Mark 1** » au surplus de la Royal Air Force à la base de Trincomalee (aujourd'hui au Sri Lanka) afin d'équiper une nouvelle escadrille de

l'aéronautique navale : la « **9.S** » Le financement de cet achat vise à éclairer dans les eaux territoriales, les patrouilleurs de la marine et ceux des douanes dans leur chasse à la contrebande et aux trafics connectés à l'activité de ravitaillement du Viet Minh. Malheureusement cette escadrille d'hydravions connaît une très brève existence au sein de la Base de l'Aéronautique Navale de Cat-Lai. Elle est dissoute le 30 mars 1952 les vieux « **Sea Otter** » qui manquent de pièces détachées, connaissent trop de problèmes mécaniques L'aéronautique navale constate en effet, la perte accidentelle d'un appareil de ce type affecté à l'escadrille 8S et de deux appareils de la 9S :

- le « **Sea Otter 9S-1** » qui, le 18/11/1950 se perd à l'amerrissage à Cochien, lors d'une mission opérationnelle : 4 blessés
- le « **Sea Otter 9S-8** » qui coule le 10/2/1952 en amerrissant à Ream lors d'une mission de liaison: un tué et deux blessés.



*Photos Marine Nationale (ECPA)*

« **Sea Otter** » (*Loutre de mer*) : fabrication Supermarine LTD Royaume Uni. Longueur: 12,16 m, Envergure : 14,02 m, Hauteur: 4,61 m, Surface alaire: 56,7 m<sup>2</sup>, Masse à vide : 3093 kg, Poids en charge: 4545 kg, Vitesse maximale : 262 km/h à 1370 m, Rayon action:1111 km et 1480 km avec réservoir supplémentaires. Plafond pratique : 5180 m, Armement : Une mitrailleuse Vickers K de calibre .303 (7.7 mm) dans le nez et deux autres Vickers K à l'arrière, Img 500.

### **Les douanes traquent l'économie clandestine du Viet Minh**

Précisons ici qu'aucun bâtiment de la Marine, ni ces hydravions ne conviennent aux missions de surveillance maritime en Indochine, le tirant d'eau des navires de guerre est trop important pour qu'ils puissent s'aventurer dans les petits fonds, leurs moteurs sont trop bruyants et les radars trop modestes en performances. Et bien entendu aucun matériel n'est adapté au climat tropical, ce qui a de graves conséquences non seulement pour l'endurance du personnel mais aussi pour la disponibilité des moyens soumis à un rythme d'activités particulièrement éprouvant. Les hydravions sont fatigués et ne peuvent tenir sans pièces de rechange.

Les douanes et régies qui disposent de 3 patrouilleurs garde-côtes manquent elles aussi de pièces de rechange et ces patrouilleurs, comme nous l'avons vu, ne sont guère opérationnels. Le service réarme et répare sa flottille disparate et fatiguée par la guerre mais doit aussi acheter et construire de nouveaux moyens maritimes.

La situation est grave : les rebelles ont rappelons-le, un système de détection des patrouilles sur les rives des fleuves, des rivières et sur le littoral. Les sampans Viet Minh chargés d'armes ou de contrebande naviguent à quelques mètres de la côte et sont éclairés par des sampans vides de marchandises. Au grand large évoluent de grosses jonques isolées

ayant des chances d'échapper à la surveillance de la Marine, loin d'être omniprésente, ni dans l'espace, ni dans le temps. Les guetteurs Viet-Minh rendent compte des mouvements de navires de la Marine Nationale comme de ceux des Douanes car les douaniers sont aussi des cibles privilégiées.

Cependant les douanes vont quand même enregistrer quelques bons résultats dans la lutte contre les réseaux Viet Minh de contrebande. Principalement en ce qui concerne la contrebande d'opium à destination de la Chine et de la Thaïlande où cet opium est échangé contre des armes, des munitions, des explosifs, de l'essence, des matières premières et des vivres qui transitent en retour par la voie maritime. Les armes en provenance de Thaïlande débarquent sur les plages de l'île de Phu Quoc, Kampot, Hatien et Rachgia, tandis que celles de Chine envoyées de Canton, Hong-Kong ou Pakhoï, sont débarquées sur le littoral entre Campha et Tuy Hoa dans le Nord Est du Golfe du Tonkin.

Dès leur mise à terre les armes sont cachées dans des anfractuosités ou transférées à bord de sampans, pour être progressivement acheminées à terre, par petites quantités, à destination des unités Viet Minh.

Dès 1949 les rebelles changent de tactique en privilégiant l'acheminement des armes par les canaux intérieurs et la voie terrestre, ce qui est attesté par des documents rebelles saisis qui déplorent les interceptions fréquentes des cargaisons en mer d'autant plus que l'armée de Mao Tsé Toung arrive désormais aux frontières terrestres pour livrer les armes destinées aux « cousins » communistes vietnamiens. Seuls quelques petits sampans sont encore nécessaires le long de la côte.

A partir de 1951, le deuxième bureau dirige une vraie guerre économique qui vise cette fois-ci à saisir les cargaisons de riz, d'étain et de thé, pour mettre fin aux opérations de troc du Vietminh à l'étranger. Les équipages douaniers sont habitués à ces opérations côtières de contrôle, le personnel, même récemment embarqué est de recrutement local et connaît bien les zones du littoral qui lui sont affectées. Ils ont aussi l'habitude des visites de navires de tous types et de tout tonnage et connaissent bien les fourberies des pirates chinois ou les ruses des sampaniers Viêt Minh.

Mais nous sommes en temps de guerre, les douaniers sont civils, ceux de la flottille sont des anciens de la Marine Nationale et ont déjà combattu dans les parages. Il faut donc être courageux et très aventurier pour continuer un travail quotidien dans une telle atmosphère de guerre, car les éléments Viet Minh infiltrés partout sont tous impliqués dans les réseaux de contrebande, et tous redoutablement armés. Les douaniers sont des adversaires à abattre surtout les gradés vietnamiens que le Viet Minh condamne à mort en tant que « traîtres à la patrie ». On peut se rendre compte que les agents métropolitains comme leurs collègues indochinois évoluent ainsi sur des sables mouvants, toujours sur leur garde, souvent sans famille en raison du danger permanent de leur environnement.



*Piastre du Viet Minh, type de billet souvent découvert lors de visites à bord. En 1946, la tension n'est pas seulement militaire, mais aussi économique. Aucun accord n'étant trouvé à Fontainebleau, Français et Vietnamiens s'entre-déchirent pour la perception des droits*

*de douanes aux frontières, et Hanoi commence à frapper une nouvelle monnaie à l'effigie d'Ho Chi Min, qui évidemment sert aux transactions du Vietminh. Cet argent est systématiquement saisi par les agents de la flottille lors de leurs contrôles.*

A partir de 1950, les responsables de la flottille augmentent leurs achats et les nouvelles constructions de moyens maritimes tout en recrutant du personnel pour pouvoir suppléer la marine en ce qui concerne les contrôles douaniers dans les îles et dans les eaux resserrées et bien sûr à proximité des grands ports. Ils ont des plans de redéploiement. C'est sans compter sur la dislocation annoncée du service. Effectivement à partir du 23/12/1950 un nouvel accord transforme la communauté douanière en simple union douanière entre les états associés d'Indochine, qui veulent chacun leur autonomie douanière à l'image de leur indépendance politique. Le service fédéral des douanes ne va plus tenir longtemps et le désengagement des douanes françaises prévoit progressivement la disparition de la flottille maritime dont les moyens doivent être remis aux différentes douanes nationales. Cependant les négociations douanières entre les états traînent en longueur et la plupart des vedettes continuent à patrouiller. Toutefois devant l'ampleur des faits de guerre et la généralisation des attaques Viet Minh, les douanes et régies voient les effectifs européens s'amoinrir et les moyens nautiques et maritimes se désagréger peu à peu. En tout cas ils vont se replier les derniers temps à proximité des grands ports, au cœur de leur métier : le dédouanement et la sécurité des opérations portuaires et des chenaux d'accès. La priorité des nouveaux états c'est le dédouanement, la lutte contre la contrebande maritime peut attendre. Seuls les navires de guerre peuvent désormais patrouiller au large et dans les îles. La flottille condamnée et démotivée a abandonné ses plans d'équipement. L'aventure indochinoise se termine. Mais les équipages de la flottille des douanes peuvent être fiers de leurs engagements.

En guise de conclusion, saluons simplement la mémoire de ces volontaires au service de la flottille des douanes et régies. Rappelons leur dynamisme et leur abnégation : toujours en première ligne et constituant donc des cibles permanentes, pour les contrebandiers et les pirates chinois, pour les premiers rebelles indochinois, pour les siamois devenus thaïlandais et pour les japonais, pour les troupes chinoises d'occupation et celles du Viêt Minh et pour les typhons, car beaucoup ont été victimes de naufrages. D'autre part soulignons qu'ils ont constamment dû faire face à une insuffisance de crédits de fonctionnement, à un déficit d'effectifs et de moyens et surtout à une mauvaise presse alors qu'ils assistent en permanence les populations côtières contre pirates et malfrats mais aussi dans des opérations de sauvetage, de remorquage, d'hydrographie, d'assistance aux pêches, ce qu'on appelle aujourd'hui : des missions de service public.



12 Pendant les Inondations du Fleuve Rouge  
Maitresses et élèves se rendent en barque à l'ÉCOLE DE PHU-XA-HA (Banc de sable)

**Une mission de service public pendant les inondations**  
(Carte Collection Serge Rinkel)

Rappelons nous aussi, que les européens ont tous plus ou moins été intensément atteints du "mal jaune", ce véritable mal d'amour de l'Asie. Le quotidien de ces pittoresques marins des douanes, qui vivent dangereusement et partagent leur vie à bord, en bonne relation avec leurs collègues indochinois et dont on vient de rappeler quelques épisodes marquants, fait partie de ce qui demeure la geste d'une Indochine légendaire dont l'histoire est aujourd'hui oubliée. Car comment dire mieux les élans contradictoires de leur attachement complexe à cette Indochine sinon qu'en écoutant une musique orientale, qui n'a jamais vraiment commencé et qui, quand elle se termine, on se demande pourquoi.

En tout cas, souhaitons aujourd'hui, qu'en France on puisse leur rendre hommage. Nous venons de le voir en partie, non seulement les marins mais l'ensemble des agents des Douanes et Régies a amplement mérité une digne reconnaissance de la nation. Il est grand temps de rappeler leurs sacrifices, en leur élevant, au moins, un monument.



(Photo de 1955 collection Serge Rinkel)



**Cette photo qui date de 1955, montre la direction des douanes du Sud-Vietnam, construite sous l'appellation d'hôtel des Douanes et Régies en 1903 (le bâtiment blanc, à droite du boulevard principal au premier plan, donnant sur le port) telle qu'elle est laissée aux vietnamiens par les derniers douaniers français qui quittent définitivement le Viet Nam en Mai 1954, (ceux qui sont restés affectés au Laos et au Cambodge quittent leurs résidences un peu plus tard à partir de 1955). Au cœur de Saïgon cette direction des douanes a de l'allure, elle est située à l'angle du quai Le Myre de Villers (appelé aujourd'hui Tôñ Duc Thang) et du boulevard de la Somme (aujourd'hui Hàñ Nghi)..On voit aussi une carte couleur de cette direction en 1957.**



***Un grand nombre de douaniers métropolitains ou indochinois affectés dans les équipages de la flottille ou dans les unités à terre sont morts victimes de leur devoir comme ici Joseph Antoine Chenevier, dont le corps repose à Hué (Photo Ambassade de France au Vietnam)***



***Une des dernières médailles des douanes coloniales au titre de l'Indochine délivrée en 1957 au Brigadier Hors Classe Sivelse Henri (Photo Binoche et Giquello)***

### **Notes :**

(1) L'auteur de cette étude, Serge Rinkel, membre de l'AHAD et ancien du service garde-côtes des douanes est actuellement expert de la criminalité transfrontalière en Afrique, pour le compte notamment de l'organisation mondiale des frontières BORDERPOL et de la Commission Européenne. Tout témoignage au sujet de la flottille d'Indochine peut encore lui être adressé :

Contact : [sergerinkel@gmail.com](mailto:sergerinkel@gmail.com)

(2) Auteur du livre d'or des agents des Douanes et Régies de l'Indochine morts au champ d'honneur.1913. Rappelons que le contrôleur de 1<sup>ère</sup> classe Jean Marquet, au moment de l'écriture de ce premier livre, est lui-même victime du champ d'honneur, un grand blessé de guerre, il a été trépané deux fois et il lui manque un œil ! Après ce premier livre, Il devient progressivement écrivain reconnu pour ses livres sur l'Indochine. De la rizière à la montagne (1920- Grand prix de littérature coloniale et prix Corrad de la Société des gens de lettres en 1921) ; Du village à la cité : mœurs Annamites (1920) ; La Jaune et le blanc (1926) ; Lettres d'Annamites, Lettres de Guerre, Lettres de Paix (1929).

(3) Excepté Dominique Niollet dans son excellent livre : « L'épopée des douaniers en Indochine » {Editions Kailash} dont l'auteur recommande la lecture (ce livre est toujours disponible, auprès de l'AHAD- Association pour l'Histoire de l'Administration des douanes : [ahad-enbd@douane.finances.gouv.fr](mailto:ahad-enbd@douane.finances.gouv.fr)). Lorsqu'il

est allé au Vietnam, il y a déjà bien longtemps, Niollet a eu la gentillesse de récupérer pour l'auteur quelques archives et quelques notes sur la flottille. Il a aimablement autorisé l'auteur à citer quelques extraits de son livre dans cette étude. Qu'il en soit ici remercié.

(4) Fils du Directeur Général des Douanes Françaises de l'époque.

(5) Les travaux publics (Phares et balises), et certains autres services du Gouverneur (les huissiers) sont plus ouverts aux indigènes. Plus tard à partir de 1935, l'administration s'ouvre plus largement aux autochtones, il y a des brigadiers et des commis indochinois. L'ancien élève d'H.E.C., Trinh Van Binh est promu inspecteur des Douanes et Régies (Toutefois le seul pour le Vietnam) Il finit par être membre du gouvernement Ho-Chi Minh pendant la guerre d'Indochine et 1<sup>er</sup> DG des douanes vietnamiennes.

(6) Duy Tân devenu Prince Vin Sanh a été déposé (comme son père) en 1916, pour son refus de jouer la carte de la collaboration et pour sa participation à des manifestations anti-françaises. Ce dernier empereur emprunte une chaloupe des douanes pour son dernier voyage en Indochine. Y- a –t-il une relation de cause à effet avec la décision de son fils aîné Nguyễn Phúc Bảo Ngọc, alias prince Georges Vinh-San, (né à Saint-Denis de La Réunion) de faire une carrière dans les Douanes Françaises de 1969 à 1996 ? Ce clin d'œil vaut d'être mentionné.

(7) Document récupéré par Dominique Niollet auprès du Colonel Jacques May, fils de ce receveur. Il l'a adressé à l'auteur en août 1996. Qu'il en soit remercié.

(8) Arrêté du Gouvernement général de l'Indochine en date du 27 décembre 1933, relatif aux conditions d'habillement des fonctionnaires indigènes

(9) Personne ne peut oublier ces crimes atroces de l'armée japonaise, comme l'exécution de centaines de prisonniers de la garnison de Langson en mars 1945, ou les traitements inhumains infligés à des milliers d'Indochinois et de Français (y compris des douaniers), notamment dans les camps de Hoah Binh au Tonkin ou de Pakson au Laos, homologués après la guerre comme camps de concentration (ainsi que dans une douzaine d'autres centres de torture). L'exemple de Thakhek est édifiant : les 15 et 27 mars 1945 six douaniers sont assassinés. Sont-ce là les manifestations de l'honneur légendaire des Samourai ?

(10) L'un des inspecteurs de la direction de Saigon, Mathieu de Fossey quitte l'Indochine le 31 mai 1954, et reprend le service dans les douanes françaises pour terminer sa carrière à Bordeaux comme Chef de Service Interrégional des Douanes. L'auteur apprécie son assistance et son témoignage.

#### Références :

- Association Citadelles et Maquis d'Indochine 1939-1945, « L'Indochine dans le Second Conflit Mondial : 1939-1945 » Publi-Offset, Mercuries, 1996.
- Association nationale des anciens prisonniers-internés d'Indochine (ANAPI), Indochine 9 mars 1945 : « Le coup de force japonais » CDG Créations, Paris, 1993.
- Auphan, Paul (Amiral) et Mordal Jacques, « La Marine française pendant la Seconde Guerre mondiale » Hachette, 1953.
- Bail René avec le concours du Contre-Amiral Favin-Leveque ; « Qui tient le Tonkin » in Cols Bleus du 14 décembre 1996.
- Beau, Jean Baptiste Paul. « Situation de l'Indo-Chine de 1902 à 1907 » en deux tomes. imprimerie M. Rey (Saïgon) 1908
- Durteste Louis, (Capitaine de Corvette) Tonkin, 1945, « Survie et retour de la Marine ».
- Estival Bernard, (Amiral)« la Surveillance maritime en Indochine ». Revue historique des armées. Mars 1994.
- Giard Michel, « les Corsaires de la Baie d'Along » Editions Cheminement 2004
- Goanvic Jean, la philatélie, témoin de l'histoire, Site internet "Philatélie Française" : <http://www.histoire-et-philatelie.fr>
- Fenwick Jean René, « Tribord c'est la droite » éditions La Pensée Universelle
- « Histoire budgétaire de l'Indochine » Hanoi 1930, imprimerie d'Extrême Orient
- Long Albert. Contentieux des régies indo-chinoises. Perquisitions – Procès-verbaux – Répression. Imprimerie Ménard, Saïgon 1900
- Magueur Bertrand, « Répertoire des bâtiments de combat français des FNFL à nos jours ».
- Marquet Jean, Livre d'or des agents des Douanes et Régies de l'Indochine morts au champ d'honneur. Hanoi-Haiphong, Imprimerie d'Extreme-Orient, 1913
- Mas Roland, Commandant, «Le Frezouls au Tonkin 9 mars 1945», Neptunia N°112, 4ème trimestre 1973.

- Michel Jacques, (Capitaine de vaisseau).- « La marine française en Indochine de 1939 à 1955 »- Etat-major de la Marine, service historique, 1972-1977.
  - Mordal, Jacques, « Marine-Indochine » Amiot-Dumont, 1953.
  - Niollet Dominique « L'épopée des douaniers en Indochine » {Editions Kailash} 1998 (Livre disponible auprès de l'Association pour l'Histoire de l'Administration des Douanes, voir contact ci-dessus)
  - Pietri J.B, Voiliers d'Indochine 1943 ; Société des Imprimeries et Librairies Indochinoises Editeurs, Saigon
  - Romé Paul, (Contre-Amiral FNEO 1939-1945), « Les oubliés du bout du monde : Journal d'un marin d'Indochine de 1939 à 1946 » Éditions Danclau, Dinard, 1998.
  - Valette Jacques, La Guerre d'Indochine 1945-1954, Armand Colin, 1994.
  - Vellard, Georges (FNEO 1939-1945), « Histoire méconnue: 1939-1946 Marine Indochine (Mémoires) » Éditions Canope, Chamalières, 1999.
  - Collection de journaux « l'Eveil Economique de l'Indochine » Saigon. Bibliothèque Nationale de France. Paris
- 
- La photo du CG3 (partie émergée) a été prise fin octobre 1951 par René Lechevallier ancien Quartier Maître de manœuvre à bord du « Pnom Penh » de mars 1951 à août 1952. Le GC3 est alors assisté par les remorqueurs Moineau et Martin-Pêcheur ; Cette image et d'autres figurent sur le site [www.lefringant.net](http://www.lefringant.net) de JM Viguzzi.
  - Les documents sur la réquisition du bateau Hohé Coné ont été adressé à l'auteur, par monsieur François Bréchat, historien de la seconde guerre mondiale et ami de l'auteur.

## Annexe 1

### Changement de noms des unités de la flottille des Douanes et Régies

In « Bulletin trimestriel de l'association amicale des agents indigènes des douanes et régies à Hanoi. 4ème trimestre 1929 »

Au 6/8/1929

La chaloupe de haute mer la « **Bonite** » en service en Cochinchine est dénommée « **Capitaine Coulon** »

La Chaloupe de rivière « **Tuyân Quan** » en service au Tonkin est dénommée « **Chef Mécanicien Perrier** »

Au 5/10/1929

Le canot à moteur en service à « **Quang Yen** » est dénommé « **Jean Dujon** »

Le canot à moteur en service à « **Kien-An** » est dénommé « **Louis Dolet** » ,

Les chaloupes « **Lao Kay** », « **Inga** » , « **Ixcra** » sont respectivement dénommées « **Louis Boyer** », « **Théophile Nadeau** », « **Francisque Jean** »

Au 10/10/1929

**Au Tonkin**

La chaloupe « **Vinh** » est dénommée « **Louis Graltin** »

**En Cochinchine**

La chaloupe « **Lynx** » est dénommée « **Marcel Pichonnat** »

La chaloupe « **Samit** » est dénommée « **Jean Chevrier** »

Le Canot à moteur « **Mouette** » est dénommé « **Edouara Manfredi** »

Le Canot à moteur « **Faucette** » est dénommé « **Emile Fustier** »

Le Canot à moteur « **Ibis** » est dénommé « **Joseph Gabrielli** »

Le Canot à moteur « **Pluvier** » est dénommé « **Marius Guillemain** »

Le Canot à moteur « **Epervier** » est dénommé « **Aimé Denni** »

Le Canot à moteur « **Curieuse** » est dénommé « **Maurice Delacroix** »

Le Canot à moteur « **Petrel** » est dénommé « **Ernest Uteza** »

Le Canot à moteur « **Furet** » est dénommé « **François Grisoni** »

Le Canot à moteur « **La Vigie** » est dénommé « **Maurice Lagisquet** »

**Au Cambodge**

La chaloupe « **Ondine** » est dénommée « **Yves de Villele** »

Le canot à moteur « **Dragon** » est dénommé « **Charles Marchal** »

**En Annam**

Le canot à moteur « **Zélée** » est dénommé « **Lucien Drenard** »

