

Publié le 19 janvier 2014.
Dernière modification : 1^{er} mars 2025..
www.entreprises-coloniales.fr

PAUL-AUGUSTIN LAPICQUE

(Épinal, 16 octobre 1873—Hongay, 26 décembre 1949) ¹

CAPITAINE AU LONG COURS,

ARMATEUR,

ACTIONNAIRE DE *L'ÉVEIL ÉCONOMIQUE DE L'INDOCHINE* ²,

PROMOTEUR DE L'ABATTOIR PALCO DE BÊNTHUY,

EXPLOITANT MINIER

RECRUTEUR DE MAIN-D'ŒUVRE POUR L'OCÉANIE ET LA COCHINCHINE

RIZICULTEUR,

PLANTEUR DE THÉ

ORGANISATEUR DU TOURISME EN BAIE D'ALONG

HÔTELIER...

PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE D'EXTRÊME-ORIENT



[Coll. Olivier Galand](#)

Boîte d'allumettes tonkinoises sous marque P.-A. Lopicque & C°, Hong-Kong
5,5 x 3,5 cm

Les grands centres du Commerce et de l'Industrie au Tonkin
HAIPHONG

par H. CUCHEROUSET.

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 septembre 1918)

¹ Rens. d'état-civil : Alain Warmé.

² Fils de bonne famille, P. A. Lopicque a été mousse, puis matelot avant d'être officier, puis capitaine, puis armateur (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 18 septembre 1932). Il a eu pendant plusieurs années un intérêt dans *L'Éveil* (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 18 mars 1923), qui lui réserva toujours un traitement de faveur.

[...] Pour la navigation maritime, citons l'ancienne entreprise Marty, récemment acquise par MM. P. A. Lapique et Co, de Hongkong. Elle exploite avec deux vapeurs, le *Hanoi* et le *Song-Ma*, la ligne subventionnée de Haïphong à Hongkong par Hoi-hao et Fort-Bayard, et, en outre, les lignes : Hongkong-Baie d'Along et Hongkong-Benthuy.

Cette entreprise a mis à l'étude un important service de cabotage, comme aussi un service de bateaux frigorifiques pour le transport des viandes de ses établissements frigorifiques de Benthuy. [...]

(L'Éveil économique de l'Indochine, 3 novembre 1918)

[...] En ce qui concerne même le Tonkin et le Nord-Annam, nous avons à Hongkong une maison française d'armateurs : MM. P. A. Lapique et Cie, qui, ayant deux lignes régulières sur l'Indochine : Hongkong-Haïphong et Hongkong-Benthuy, avec de grands entrepôts à Hongkong, est admirablement outillée pour faire le transit [...].

(L'Éveil économique de l'Indochine, 10 novembre 1918)

Service subventionné
Haïphong — Hongkong
par Hoihao et Kouang-tchéoiwan
P.A. LAPICQUE ET Cie
Successeurs de A. R. MARTY

Haïphong
P. A. LAPICQUE ET C^o
SUCCESEURS DE A.-R. MARTY
(Annuaire général de l'Indochine française, 1920, I-75)

Cie de navigation tonkinoise
Service postal Haïphong-Hoihow-Quangtchéou-Hongkong.
NIPPON YUSEN KAISHA
CANADIAN PACIFIC MAIL CY
BRITISH TRADERS INSURANCE Co

23, rue Jules-Ferry

MM. P. A. LAPICQUE, associé ;
F. L. WALTHERT, associé ;
G. PILLICHEDY, fondé de pouvoirs.

DOMAINE DE DONG-SONG
(Annuaire général de l'Indochine française, 1920, I-87)

MM. P. A. LAPICQUE et Cie, propriétaires ;

M. Alex. M. GRASSMUCK ³, directeur d'exploitation.
à Đông-song par Hà-dong,

Échouage d'un vapeur
(*L'Écho annamite*, 6 mai 1920)

Le vapeur « Song-ma », armateur Lapicque, de Hongkong, a touché le samedi premier mai vers onze heures, une roche sous-marine au sud-ouest de la presqu'île de Leitchéou à Hong-Ham.

Le vapeur reste échoué sur les rochers.

Il n'y a en aucun accident de personne.

Les passagers, parmi lesquels se trouvait M. l'administrateur Krautheimer, ainsi que les sacs postaux ont été transportés à Fort-Bayard.

La chaloupe « Espadon » est partie aussitôt pour porter secours et ravitailler l'équipage.

LA FOIRE DE HANOÏ
P. A. Lapicque et Co
(*L'Écho annamite*, 21 décembre 1920)

[Éoliennes pour l'irrigation]

Ces messieurs, dans un stand à part, exposent diverses machines pour l'agriculture dont nous ne retiendrons pour aujourd'hui que les tracteurs, les charrues à plusieurs socs, faucheuses et surtout la machine à ensiler qui a fait ses preuves en Amérique et qui paraît devoir être le corollaire obligatoire de toute installation d'élevage en Indochine.

En outre, les pompes éoliennes pour distribution d'eau et l'irrigation qui paraissent être des installations bien homogènes, simples et d'un maniement facile autant que d'un entretien absolument nul. Plus d'un nha quê tiendra à s'assurer la possession d'un groupe qui pompe même quand vous dormez. Les pompes d'irrigation paraissent devoir être tout à fait à leur place dans la rizière où le brave cultivateur, au lieu d'implorer, en temps de sécheresse mais de grand vent, les Dieux par le truchement d'un cerf volant que tous nous avons entendu hululer sa plainte pendant les nuits chaudes, aura tôt fait de comprendre qu'il est plus pratique d'utiliser le vent non pas en vaines supplications, mais en force motrice gratuite.

Messieurs P. A. Lapicque et Co ont fait là un remarquable effort d'adaptation pratique dont nous estimons que tous planteurs indigènes et européens doivent tirer parti.

Le Courrier d'Haïphong.

AEC 1922-664 — P. A Lapicque et Cie, HAIPHONG (Tonkin).

Adresse à PARIS : 286, bd Raspail.

Objet. — Affrètements, transit, commission, import. et exportation générales. —
Date de fondation : 1910 (à Hongkong).

³ Alexandre Grassmück ou Grassmuck (17 avril 1884- 7 janvier 1933) : légionnaire, déserteur, agent des T.P. à Yên-Bay, employé des Tanneries de l'Indochine. Futur employé à l'Agence radiotélégraphique de l'Indochine et du Pacifique à Hanoï.

Succursales, agences ou correspondants dans les principaux centres d'Extrême-Orient.

Sté en nom collectif comprenant deux associés : MM. P[aul] A[ugustin] Lapicque, capitaine au long cours, et F. Walthert, ingénieur.

La Géographie, organe de la Sté de géographie, sept.-oct. 1921
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 février 1922)

Le capitaine au long cours P. A. Lapicque, armateur et industriel en Indochine, l'un des compagnons de Pierre Duchesne-Fournet dans son voyage « A travers la Chine » en 1909, a, depuis 1907, publié de nombreuses études hydrographiques sur les canaux et les fleuves de la Chine méridionale, notamment sur le haut Yang-Tseu, pour lequel il a fait un « Guide du Voyageur », et aussi sur les cours d'eau du Nord de l'Annam.

Principal initiateur du port de Benthuy (Annam), où il a pu faire entrer des navires de 1.800 tonnes, il a, depuis 1912, sans cesse étudié la région laotienne de la rive gauche du Mékong, relevant de nombreux itinéraires aboutissant à ce port, établissant sur plus de 300 km, une ligne de gîtes d'étapes où ses agents pratiquent l'élevage des troupeaux destinés au très important établissement qu'il a installé à Benthuy pour la préparation des conserves et des viandes frigorifiées que ses navires exportent.

La commission des prix, en lui attribuant la médaille Armand Rousseau, récompense les travaux et l'initiative au Laos d'un des Français qui connaissent le mieux le sud de la Chine et le nord de l'Indochine.

Compagnie de navigation tonkinoise
(*Cahiers coloniaux*, 28 mars 1922)

La maison P.-A. Lapicque et Cie vient de remettre en service son transport « Hongkong » de 5.000 tonnes. Cette Compagnie projette l'ouverture d'une nouvelle ligne de navigation qui, partant de Hongkong, irait aboutir à Saint-Denis (Réunion) éventuellement à Tamatave (Madagascar) en passant par Haïphong, Saïgon, Singapour, Colombo, Bombay, Maurice et retour. Ce vapeur toucherait éventuellement Sabang (Sumatra) à l'aller comme au retour.

Facilités accordées au commerce
(*France Indochine*, 3 avril 1922)

Des pourparlers sont actuellement en cours entre la Compagnie du Yunnan et la maison Lapicque en vue d'arriver à un accord susceptible de donner de grandes facilités au commerce et de développer le transit à travers le Tonkin des marchandises à destination de la Chine.

Si les pourparlers réussissent, des connaissements directs seront alors délivrés de Canton pour le Yunnan et réciproquement, permettant ainsi aux commerçants d'éviter tous les inconvénients qui découlent des opérations de transit et de transbordement.

Pour rendre les avantages encore plus réels, la maison Lapicque se propose en outre, quand elle aura reçu ses nouveaux bateaux, de modifier son service de Hong-kong qui irait jusqu'à Canton, ce qui permettrait au port de Haïphong d'avoir des relations directes, sans rompre charge, avec le grand port chinois.

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 avril 1922)
par H. C. [Henri Cucherousset]

[...] Pendant ce temps, notre brave Paul Augustin Lopicque fait à Paris, avec son unique secrétaire annamite, de bien bonne besogne. Malgré l'Administration, malgré la crise industrielle, malgré toutes espèces de circonstances adverses, il constitue patiemment une petite flotte indochinoise de cinq navires avec lesquels, si l'Administration ne leur interdit pas l'accès de nos ports, il espère faire en Indochine de belle et bonne besogne. Et pendant ce temps aussi, de braves petits armateurs, tant français qu'annamites, font du cabotage sur les côtes indochinoises une rude concurrence aux Messageries maritimes et apportent une aide formidable au commerce dans les ports d'Annam qui, grâce à eux, se développent rapidement. À ces vaillants raffiots : le *Cochinchine*, le *Douaumont*, le *Verdun*, le *Nguyên-Trai*, l'*Annam*, le *Jade*, le *Pierre-Michel* et quelques autres, le commerce local doit une rude reconnaissance. Voilà, voilà la vraie flotte Indochinoise et la seule condition qu'elle demande pour se développer, c'est que les ronds-de-cuir du boulevard Jauréguiberry lui fichent la paix.

Et si Monsieur le gouverneur général était sage, il demanderait à ces armateurs de se grouper pour lui racheter, aux conditions auxquelles les armateurs de France ont acheté la flotte commerciale d'État, les quatre vapeurs dont il est si fort embarrassé.

Solidarité française
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 23 avril 1922)

Nous recevons la communication suivante :

Tout dernièrement arrivait à Haïphong un grand vapeur, le « Bosnia », battant pavillon anglais, qui apportait de Bombay 12.000 et quelques balles de coton pour la Société Cotonnière du Tonkin*. Or nous apprenons, par une correspondance de France, que ces balles devaient être chargées par des bateaux battant pavillon français, ceux justement achetés en France par la Maison Lopicque et Cie et qui viennent si heureusement augmenter ce que nous appelons la vraie flotte Indochinoise.

Les pourparlers étaient en cours et l'affaire paraissait en ordre, les armateurs ayant offert le tonnage à 10 % au-dessous du prix qui pouvait être fait par des compagnies étrangères.

Voici la lettre, que nous citons en entier, par laquelle la Maison Lopicque accuse réception de la fin de non-recevoir de l'agent de la Cotonnière à Bombay.

P. A. LAPICQUE & Cie
268, boulevard Raspail — Fleurus 28-54.

Paris le 3 mars 1922.
Monsieur Paul LANDRIAU
Minocher Villa
Sasson Docks-Cross Road
GOLABA BOMBAY

« Monsieur,

Je vous confirme mon dernier câble ainsi conçu : « Obligeriez câbler prix fret » et vous accuse réception de votre câble de ce jour : « Sans réponse télégraphique seize, ai dû traiter fret ici. Votre télégramme du 16 se terminait ainsi : « Indiquerai fret bientôt »

« Je ne pouvais rien faire d'autre que d'attendre ce *bientôt* annoncé et en attendant, j'agissais au mieux pour hâter l'arrivée du vapeur à Bombay puisque vous demandiez première quinzaine avril, alors que nous avions offert 2^e quinzaine. La différence n'était pas bien grande, il est probable que, en hâtant les opérations en Europe, nous aurions pu gagner ces quelques jours et ainsi vous donner satisfaction ; cela eût nécessité quelques frais supplémentaires en travaux de nuit, mais pour ce faire, il nous fallait l'indication annoncée du prix, indication qui n'est jamais parvenue.

L'affaire est donc réglée mais pas comme nous l'espérions évidemment ; cette conclusion me suggère quelques réflexions que je vous demanderai la permission de vous exposer

N'existe-t-il pas entre Français une solidarité qui, tout au moins à prix égal, devrait faire préférer, dans un cas comme le présent, un vapeur battant notre pavillon à un vapeur étranger ? Mais où je ne comprends plus la préférence donnée à l'étranger sur le Français, c'est que même obtenant par ce dernier un avantage comme prix (10 % de moins), vous le négligez. Cela est encore plus incompréhensible quand il s'agit d'une affaire indochinoise comme la vôtre, tellement privilégiée, justement au nom de cette solidarité que vous méconnaissiez, vis-à-vis d'une affaire de navigation comme la nôtre qui a besoin, pour exister, de pouvoir compter sur l'aide de tous les intérêts indochinois ; ces intérêts commerciaux, industriels, politiques peuvent à leur tour avoir besoin d'une ligne de navigation sous pavillon français, donc pour ceux que vous représentez, il ne semble pas que, moralement ou matériellement, il soit de bonne politique de nous traiter aussi sévèrement que vous venez de le faire.

Avec mes regrets, je vous prie d'accepter, Monsieur, mes salutations empressées.

Signé : P. A. LAPICQUE & Cie

Aucun commentaire, n'est-ce pas ? Mais au fait, cette façon de procéder est-elle si étonnante ? La Cotonnière du Tonkin, si privilégiée, peut-elle vraiment se laisser aller à un acte de solidarité si simple ?... Mieux vaut payer 10 % plus cher par ailleurs. C'est donc que cette société gagne trop d'argent ! Si, pour commencer, on faisait payer au coton importé un droit de douane raisonnable, cela ne pourrait que donner un revenu supplémentaire au budget qui en a bien besoin et aussi pousser de la bonne façon au développement de la culture du coton en Indochine.

N. D. L. R. — Si les faits que signale notre correspondant sont exacts, il y a, en effet, lieu de s'étonner d'un manque de solidarité de la part d'une société qui fait tellement appel à la solidarité française qu'on peut dire qu'elle en vit. — Nous faisons allusion surtout à ces extraordinaires droits de transit sur les cotonnades étrangères transportées au Yunnan par notre Cie des Chemins de fer du Yunnan.

Ces droits, dont le but est de protéger jusque chez l'étranger certaines marchandises françaises, grâce à la possibilité que la traversée de notre territoire par la voie ferrée nous donne d'établir ce péage, va directement à l'encontre des intérêts de ce chemin de fer.

Celui-ci, de ce fait, transporte moins de marchandises et se voit menacé, à une échéance plus ou moins lointaine, d'une ligne concurrente en territoire chinois. On sait, en effet, que le projet de cette ligne existe. D'autre part, les entraves que, pour plaire à la Société Cotonnière et à d'autres, nous mettons au transit des marchandises étrangères par notre chemin de fer ont assuré la survie du "transit par caravanes" du Yunnan vers les terminus des chemins de fer birmans et siamois.

L'énorme manque à gagner qui résulte pour la Compagnie et pour le Protectorat de ces mesures de « solidarité » est-il seulement compensé par une augmentation sensible

de nos importations de cotonnades du Yunnan ? C'est douteux car, malgré cela, beaucoup de cotonnades étrangères montent au Yunnan par notre chemin de fer sans parler de celles qui, écartées de notre route par les droits de transit, en prennent une autre, partant de Canton par la rivière de l'Ouest, de Bangkok par le chemin de fer du Haut-Laos, de Rangoum par Lachio et à Myikynia.

Si, au contraire, l'on renonçait à cet excès de protectionnisme, si, au lieu de droits de transit, on ménageait aux docks de Haïphong un entrepôt chinois, entrepôt d'où les wagons partiraient scellés par notre douane sans autre intervention de sa part — pas même pour des statistiques, qu'il n'y aurait qu'à demander aux Douanes chinoises —, la plus grosse partie des marchandises étrangères à destination du Yunnan passerait par le Tonkin, les caravanes sur Xiêng-Mai et Lachio n'auraient plus de raison d'être et le projet de voie ferrée de Yunnanfou à Yamtchéou serait fort compromis.

D'où gros profits à partager entre la Cie du Yunnan et le Protectorat, augmentation de matériel roulant importé de France, activité plus grande au port de Haïphong.

À Haïphong
(*France Indochine*, 8 juin 1922)

Un beau navire

On sait que la maison Lapicque et Cie a pu acquérir quatre navires provenant de la liquidation de la flotte allemande.

Le premier de ces vapeurs est arrivé au port mercredi matin, venant de Marseille ; il s'appelle « Le Song-Ma », ex Nheka-Bohlen.

En voici les principales spécifications : Jauge brute 2.239 tonneaux ; Jauge nette 1.416 tonneaux ; portée en lourd 3.300 t. La capacité totale de ses trois cales est de 7.473 mètres cubes. Ses dimensions sont de 88 m 62 de long, 11 m. 60 de large ; 7 m 22 de creux ; le tirant d'eau en lège de 2 m. 95, puis de 5 m. 98 en charge.

Il dispose de 3 embarcations dont une à vapeur ; 4 surfboats et 10 couchettes pour passagers de 1^{re} classe.

Nous y avons également remarqué cinq treuils à vapeur de 1.500 kg ; l'éclairage électrique et un poste de T.S.F.

Promotions dans l'ordre du mérite
(*L'Écho annamite*, 4 juillet 1922)

Sont nommés dans l'ordre du mérite :

2^o avec attribution de la croix de 3^e classe bronze : M. Phan-kim-Ban, shipping clerk de la maison P. A. Lapicque et Cie à Haïphong.

Le nouveau service de la côte d'Annam
(*France Indochine*, 19 août 1922)

Le Gouverneur général vient d'approuver un contrat passé entre la direction des services économiques et la maison Lapicque et Cie pour l'affrètement, pendant une durée de trois mois, du vapeur « Hongkheng ». Cet ancien paquebot de la Peninsular et Oriental Co, remis en état de recevoir des passagers par son armateur, sera affecté au

service de la ligne annexe de Haïphong à Saïgon durant l'indisponibilité de l'« Orénoque », auquel il est d'ailleurs supérieur comme dimensions.

Le « Hongkheng » sera consigné à la Compagnie des Messageries Maritimes, à laquelle on devra continuer à s'adresser pour les passages et le fret. Son premier départ aura lieu de Haïphong vers le 25 août.

Un typhon accompagné d'un raz-de-marée détruit la ville de Swatow
par S.B.

(L'Écho annamite, 29 août 1922)

.....
Le vapeur *Choy Sang*, de la Cie Jardine, est à la côte, sur Fort Island à 13 kilomètres de Swatow en remontant vers le nord ; on craint qu'il soit totalement perdu.

Le vapeur *Sung Ma*, battant pavillon français, de la Cie. P. A. Lopicque, ancien bateau boche de la Wœrmann Line et de 2.349 tonnes, se trouvait à Swatow pendant la tourmente. Il put s'en tirer avec de légères avaries.

Haïphong

Conseil municipal

(France Indochine, 19 août 1922)

Proposition Lopicque et Cie. — MM. Lopicque et Cie ont demandé le prolongement du quai de la Liberté au droit de leurs établissements et la construction d'un poste d'amarrage. M. l'ingénieur Filoche a répondu que le poste d'amarrage ne pouvait être installé que par MM. Lopicque et Cie après en avoir demandé et obtenu l'autorisation.

À Haïphong

(France Indochine, 30 septembre 1922)

Un courrier qui a failli ne pas arriver

Le *Song-Hoi*, courrier annexe arrivé hier à Haïphong, a quitté Saïgon avec vingt quatre heures de retard par suite d'une saisie-arrêt pratiquée sur le navire quelques heures avant son appareillage.

La cause initiale du conflit serait la suivante :

À son dernier voyage, le chef mécanicien du *Song-Hoi* aurait embarqué, de sa propre initiative, une importante quantité de charbon japonais, de première qualité, fourni par la Cie Sino-Française,

La maison Lopicque refusant de le payer, une saisie-arrêt de navire fût effectuée par le ministère d'huissier.

Telle est l'histoire racontée par les journaux saïgonnais, mais en cette affaire, on se demande un peu ce que vient faire la maison Lopicque. Cet armateur a son bateau, le *Song-Hoi*, affrété par la direction de Services économiques, lesquels Services économiques l'ont donné en gestion aux Messageries maritimes. Il semble que, dans ces conditions, l'armateur doit être dégagé de toute responsabilité et qu'il n'a rien à voir dans toutes les difficultés pouvant surgir du fait de l'exploitation de son navire par des tiers. C'est sans doute ce qui fut reconnu puisque la saisie a été levée et que le courrier est enfin arrivé à bon port.

Les Coloniaux et la France
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 15 octobre 1922)

Voici ce que, avec plaisir, nous extrayons du *Bulletin de la Société nationale d'acclimatation de France* au sujet de M. Marius Borel* et du *Bulletin de la Société de géographie commerciale* au sujet de M. P. A. Lopicque.

[...] Après avoir navigué comme capitaine au long cours, le commandant P. A. Lopicque s'en vint en 1904 représenter en Extrême-Orient les intérêts d'une grande société commerciale française.

En 1911, jeune encore, il s'établit armateur à Hongkong.

Ses voyages, ses études professionnelles, la pratique des affaires l'avaient conduit en Indochine. Épris de ses beautés et pénétré d'une foi raisonnée dans l'avenir brillant de ce vaste champ d'action, sa perspicace initiative y jette successivement les bases de grandes entreprises commerciales et industrielles qui marquent comme des étapes dans la mise en valeur de la colonie. Exploitation forestière dans le Nord-Annam ; organisation de lignes de grand cabotage dans les mers de Chine ; création d'industries frigorifiques sur le cheptel de l'Annam et du Laos ; tels sont quelques aspects d'une activité inlassable et féconde dont les résultats sont à l'honneur trop souvent méconnu, de la colonisation française en Extrême-Orient.

Le commandant Lopicque n'a jamais cessé d'être un explorateur scientifique. Dès 1907, il est l'auteur d'un rapport sur les possibilités de la navigation sur le haut Si-Kiang dont il avait relevé le cours ; en 1909, il publie une première note sur le Haut Yang-Tzeu contenant quantité de précisions inédites. Depuis ses études d'hydrographie sur l'accès des fleuves du Golfe du Tonkin, ses itinéraires nouveaux dans la chaîne Annamitique sont des contributions précieuses à la connaissance géographique de l'Indochine.

Le *Bulletin* de notre société en a publié une étude économique remarquable.

Eu témoignage de la haute estime en laquelle la Société de Géographie Commerciale tient le mérite de ce bon artisan de l'influence française en Extrême-Orient, elle offre au commandant Lopicque la médaille de la Navigation et des Transports.

(Avril 1922 — G. CAPUS, rapporteur).

Ces éloges adressés par ces grandes Associations métropolitaines à deux des plus sympathiques Tonkinois sont trop mérités pour que nous ne nous empressions pas de les reproduire, persuadés que leurs nombreux amis seront heureux d'en prendre connaissance mais c'est un bon symptôme de voir en France rendre enfin justice à de bons et loyaux coloniaux qui ont été assez souvent à la peine pour être enfin à l'honneur.

COLONISEZ !
par CATON [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 août 1923)

Le bruit court que la maison P. A. Lopicque et Cie demanderait la liquidation, comme tant d'autres compagnies d'armement de la métropole dont certaines, les Messageries maritimes et les Chargeurs réunis entre autres, n'ont été sauvées que par l'intervention de l'État.

L'État, par contre, est pour un peu dans les revers de la maison Lopicque, faute par l'État français de payer certaines dettes, faute par l'État Indochinois d'agir à temps intelligemment. Alors que les courageux armateurs avaient une planche de salut : leur contrat de transport de calcaires sur Hongkong, pour une vague question d'esthétique et dans l'intérêt d'un tourisme problématique, on leur enlevait cette dernière ressource ; d'autre part, on traînait jusqu'à ces derniers mois le règlement d'une subvention due depuis des années, pour laquelle on leur avait proposé un abondement dérisoire.

Rien de plus démoralisant que ce qui arrive maintenant à l'armateur P. A. Lopicque et à ses collaborateurs, quand on songe à tant d'enrichis sans peine qui, grâce aux spéculations, aux permis de sortie de riz, etc., firent « Charlemagne », exportant de la Colonie tout ce qu'ils en avaient extorqué égoïstement pour leur profit seul.

P. A. Lopicque, faisant le sacrifice d'un repos mérité, engagea tout ce qu'il avait gagné, en grande partie en dehors de la Colonie, dans des entreprises maritimes et industrielles au Tonkin, dans le Nord-Annam et au Laos.

Ce ne fut pas l'amour du gain qui détermina ses résolutions, ce ne fut pas par imprévoyance qu'il ne réalisa pas au bon moment ; il crut de son devoir de continuer à servir, même une fois démobilisé, en agissant dans la Colonie, en y employant sa réelle fortune.

En avril 1917, averti comme il l'était des questions de navigation, il écrivait dans le *Bulletin* n° 3 de la Chambre de commerce française de Canton, ces lignes prophétiques :

« Pour les sociétés, pour les armateurs, à notre sens, la bonne tactique serait de vendre aux prix pratiqués actuellement en y ajoutant pour nos régions le taux du dollar. Quels bénéfiques ! et quelle assurance contre les risques de toutes sortes !

Si certaines compagnies, si des initiés suffisamment avertis ne le font pas, c'est qu'ils sont liés par des contrats ou agissent par sentiment, par devoir envers le pavillon.

Dans ce cas, il n'y a pas lieu de parler affaires... »

Ceci fut écrit, soulignons-le, en 1917.

Au maximum de la courbe du prix des bateaux, Lopicque disait : c'est le moment de vendre ; au moment d'ailleurs où la flotte indochinoise se portait acquéreur du « 15 millions Maru » revendu il y a quelques mois, 300.000 francs

Il voyait juste mais, sans profiter de sa clairvoyance, il suivait la ligne de conduite qu'il s'était tracée ; agir et produire dans la Colonie avec tous ses moyens, en y employant toutes ses ressources. Il en fut mal récompensé ; des circonstances de change adverses, des difficultés administratives insensées et le déséquilibre général aidant, le voilà acculé à une liquidation sans avoir pu accomplir ses projets qui présentent tous un intérêt de premier ordre pour la Colonie.

Quoiqu'il advienne, constater pareil résultat est, nous le répétons, démoralisant, car c'est la négation de l'effort utile, en partie désintéressé, en vue de la réalisation d'une idée.

Tandis qu'en dépensant près de quarante millions en achats et constructions de navires, et Dieu sait combien en créant tout une organisation de fonctionnaires armateurs-amateurs, le Gouvernement Indochinois aboutissait en fin de compte à n'avoir que deux petits cargos de 1.500 tonnes, la maison Lopicque, au milieu des difficultés que lui causaient et l'échec de son affaire de frigorifiques de Benthuy [Palco*], et l'attitude de la grotesque Commission des sites, et la crise mondiale sur l'armement, réussissait à constituer une flottille locale comme jamais armateur indochinois n'en avait constitué, de 5 unités jaugeant en tout 15.000 tonnes, et créait, avec un navire approprié, cette ligne Haïphong-Canton, si utile.

Dans quelques mois sans doute, ces navires dissimuleront, sous le pavillon chinois, des armateurs allemands, qui viendront reprendre au Tonkin une plus belle place qu'avant la guerre.

Résultat que les esthètes de la commission des sites n'ont certes pas voulu, mais qu'ils auraient pu prévoir s'ils avaient vu un peu plus loin que leur nez.

Et cela se passe au moment où l'on commence à s'apercevoir, à comprendre que la métropole entend laisser à l'Indochine le soin de se débrouiller seule pour assurer ses communications avec les pays voisins.

L'Indochine a trouvé le joint ; elle fait appel aux Boches. Ce n'était pas plus difficile que cela, encore fallait-il y penser.

Les transports postaux du Tonkin à Saïgon
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 août 1923)

[...] La maison P.-A. Lopicque est en liquidation : ses [six] navires sont ancrés en rade de Haïphong à côté de ceux de la flotte indochinoise [...]

CHRONIQUE DE HAIPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 août 1923)

LIQUIDATION LAPICQUE ET Cie. — Aujourd'hui, 21 août à 15 heures, dans la salle d'audience du tribunal mixte de commerce de Haïphong, a eu lieu la réunion des créanciers de la maison Lopicque et Cie.

M. Fauquet, liquidateur provisoire, a donné lecture d'un rapport sur la situation de la société.

MM. Fauquet et Fafart ont été nommés liquidateurs définitifs et pourront continuer l'exploitation si les circonstances ne s'y opposent.

La Banque industrielle de Chine et la Hong Kong Shanghai Bank sont nommées contrôleurs.

Une réunion affirmative des créanciers aura lieu le 15 octobre 1923.

La vie indochinoise
TONKIN
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 5 octobre 1923)

Le tribunal de commerce de Haïphong siégeant en audience extraordinaire sous la présidence de M. Jalade, assisté de MM. Godelu et Vidry⁴, juges consulaires, vient de déclarer en état de liquidation judiciaire la firme « Lopicque et Cie ».

Tous les bateaux de cette compagnie sont actuellement au port.

[Faillite Lopicque]
(*Les Annales coloniales*, 12 octobre 1923)

⁴ Fernand Vidry : gendre de Briffaud (charbons et briquettes, Haïphong), concessionnaire des Docks de Haïphong. Plus tard administrateur de la Manufacture de tapis Hang-Kên et de l'Imprimerie d'Extrême-Orient (IDEO).

Le 21 août, à 15 heures, dans la salle d'audience du tribunal mixte de commerce de Haïphong, a eu lieu la réunion des créanciers de la Maison Lopicque et Cie.

M. Fauquet, liquidateur provisoire, a donné lecture d'un rapport sur la situation de la société.

MM. Fauquet et Fafart ont été nommés liquidateurs définitifs et pourront continuer l'exploitation si les circonstances ne s'y opposent.

La Banque Industrielle de Chine et la Hong-Kong Shanghai Bank [HSBC] sont nommées contrôleurs.

ÉTUDE DE MAITRES LOUIS LARRE
ET
JEAN COUESLANT
AVOCATS-DÉFENSEURS À HAÏPHONG
42, BOULEVARD HENRI-RIVIÈRE

VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES
par expropriation
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 novembre 1923)

Du vapeur à hélice *Song-Ma*, ex-« Tekla Borlen », immatriculé au port de Haïphong, actuellement désarmé et amarré audit port, pourvu d'un acte de francisation n° 16, en date du 1^{er} juillet 1922, jaugeant officiellement brut deux mille cent trente neuf tonneaux et net mille quatre cent seize tonneaux, ayant une machine principale à triple expansion de neuf cents H. P.

La saisie a été faite au nom de la Banque de l'Indochine, société anonyme au capital de 72.000.000 francs, dont le siège social est à Paris, 96j, boulevard Haussmann, agissant aux poursuites et diligences de M. de L'Hortet, directeur, et de M. Tijoux, contrôleur de la succursale de Haïphong, MM. de L'Hortet et Tijoux domiciliés à Haïphong ;

La Banque de l'Indochine ayant M^{es} Larre et Coueslant pour avocats-défenseurs,

Contre la Société P. A. Lopicque et Compagnie, société en nom collectif, dont le siège est à Haïphong, rue Jules-Ferry, ladite société admise au bénéfice de la liquidation judiciaire par jugement du tribunal de commerce de Haïphong en date du 6 août 1923, enregistré, et ayant MM. Fafart et Fauquet comme liquidateurs ;

Pour une somme principale de 25.939 p. 81, dont la condamnation a été prononcée contre la Société P. A. Lopicque et Compagnie, au profit de la Banque de l'Indochine, par jugement du tribunal de commerce de Haïphong en date du 4 octobre 1923, enregistré ;

Étant fait observer que suivant acte en date du 25 janvier 1923, enregistré à Haïphong le lendemain f° 35, case 161, la Société P. A. Lopicque et Compagnie avait consenti hypothèque à la Banque de l'Indochine sur le vapeur « Song-Ma » en garantie la créance dont s'agit, et que cette hypothèque avait été inscrite au bureau de la recette comptable des Douanes et Régies de Haïphong le 27 janvier 1923, volume 1, folios 146 et 148, n° 27.

Le vapeur « Song-Ma » sera vendu avec ses agrès, voiles, appareils, dépendances et accessoires tels qu'ils sont désignés au cahier des charges, clauses et conditions de la vente, lequel cahier des charges, fait et rédigé par l'avocat-défenseur poursuivant, est déposé au greffe du tribunal civil de Haïphong ;

La mise à prix a été fixée, par jugement du tribunal civil de Haïphong en date du sept novembre 1923 à la somme de quatre cent cinquante mille francs, ci 450.000 francs ;

Les enchères seront reçues à l'audience des criées du tribunal civil de Haïphong le mercredi vingt huit novembre mil neuf cent vingt trois, à huit heures du matin.

Fait et rédigé par l'avocat-défenseur

.....
sept novembre 1923.

Signé : Jean COUESLANT

Pour tous renseignements concernant la vente s'adresser :

1°) au greffe du tribunal civil de Haïphong ;

2°) en l'étude de M^{es} Larre et Coueslant, avocats-défenseurs, 42, boulevard Henri -Rivière à Haïphong.

Enregistre à Haïphong folio 13, case 19, le 7 novembre 1923. Reçu soixante cents,

Signé : A. PAOLETTI.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 29 novembre 1923)

VENTE AUX ENCHÈRES. — Aujourd'hui 28 novembre, à 9 heures, dans la salle d'audience du tribunal de commerce, a eu lieu la vente aux enchère du vapeur *Song-Ma* de la maison Lapique.

La mise à prix était de 450.000 francs.

Ce vapeur, d'une image brute de 5.200 tonneaux, a été adjugé à MM. Pannier et Cie, représentés par M^e Coueslant, pour la somme de 1.550 000 francs. Le navire sera destiné à un service de passager et de marchandises entre Haïphong et Hong-kong et le ports intermédiaires de Chine.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 28 août 1924)

SANS NOUVELLES DU « HANOI » — On est toujours sans nouvelles du *Hanoi*, de la maison Lapique et Cie, parti pour Hongkong, via Packhoi, dimanche dernier. On espère encore que le capitaine Morvan, excellent marin, aura pu abriter son navire, en un lieu quelconque de la côte.

Le *Hanoi* n'a été signalé nulle part et aucun radio n'a encore été reçu. Pourtant, ce navire possède la T. S. F.

À la maison Lapique on espère recevoir ce soir un télégramme apportant quelques renseignements qui, nous l'espérons, seront rassurants.

LIQUIDATION LAPIQUE (*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-54)

armateur pour le cabotage,
23, rue Jules-Ferry, Haïphong

M. FAUQUET, directeur.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 avril 1925)

LA VENTE DU « HANOÏ ». — Ce matin, à 8 heures, au tribunal, en audience des criées, sous la présidence de M. Roule de la Hellière, il a été procédé à la vente du vapeur *Hanoi*, de la liquidation Lopicque et Cie.

La mise à prix était de 680.000 francs, avec enchères de 20 000. Un seul acheteur se présenta, la [Compagnie de commerce et de navigation](#), qui obtint le *Hanoi* pour 700.000.

LE REBOND

FIN 1924 : LAPICQUE SE FAIT RECRUTEUR POUR L'OCÉANIE ET LA COCHINCHINE

À l'*Officiel*
DEMANDES DE CONCESSIONS
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 mai 1926)

M. Lopicque, qui est devenu propriétaire de la mine Paul, couvrant 784 ha. dans l'île au Buisson, sud de Port-Courbet, demande concession de 100 ha. de terrains domaniaux dans le nord de l'île, une partie devant servir aux besoins de la mine et l'autre devant être endiguée et transformée en rizières.

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

M. P.-A. Lopicque, l'armateur et industriel tonkinois bien connu, est arrivé en France la semaine dernière, venant du Tonkin par terre en passant par le Siam, la Birmanie, l'Inde anglaise et Bagdad. Il a bien voulu nous promettre un récit de son voyage.

Dans les Terres Rouges du Nord-Annam
Ce qui pourrait devenir la plus grande plantation de café d'Indochine
[Walthert à Phu-Qui]
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 janvier 1928)

[...] À l'origine, nous trouvons la plantation de Tram Lui (Relais de Louille), ainsi nommé du tram (relais postal annamite) au village de Khé-Lui (Ruisseau de Louille). Cette concession de 350 hectares avait été acquise en 1914 de M. Collet par la société P.-A. Lopicque et Cie. Dix sept hectares étaient déjà en valeur lorsque survint la liquidation de cette maison. La Cie forestière [SIFA*] s'en rendit acquéreur et donna une option à M. Fr. Walthert qui reprit les travaux en mai 1926 et planta 50.000 pieds de café dont une partie commencera à produire cette année. [...]

[Le rachat de l'armement fluvial Bach Thai Buoï, d'Haïphong, par la
Sté anonyme de Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 mai 1928)

11° — La ligne côtière de Haïphong à Bênthuy, Quang-Khê (Badon) et Đông-Hoï
Cette ligne devait prendre vers 1920 une importance considérable, avec l'affectation au
service côtier de caboteurs de 5 à 600 tonnes, puis avec l'affrètement de navires
comme l'*Albert-Sarraut*, qui fit des voyages sur la Chine, puis, finalement, l'achat d'un
des vapeurs les plus intéressants de la flottille de la Maison P. A. Lopicque et Cie, le
Song-Giang.

A l'Officiel d'Indochine
CONCESSIONS ACCORDÉES
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 janvier 1929)

La mine Églantine, de 196 ha., sise dans la province de Quang-Yen, est concédée à
M. Lopicque.

Ordre du jour
de la séance du 26 juillet 1929
de la commission permanente du conseil du gouvernement (Saïgon)
(*L'Écho annamite*, 27 juillet 1929)

ANNAM

.....
12° Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 16-4-17 autorisant MM. Lopicque et Cie à
occuper temporairement une portion de chemin de halage longeant les rives du fleuve
Song Ca à Ben-thuy.

[Îles Paracels]
(*Le Colon français*, 24 août 1929)

Le numéro 38 d'*Extrême Asie (Revue indochinoise illustrée)* d'août 1929 est des plus
intéressants. [...] L'article de M. P. A. LAPICQUE, « À propos des îles Paracels », prouve
que l'auteur possède une riche documentation historique qui, alliée à ses souvenirs
personnels, en font un tout qui retient l'attention du lecteur profane et passionné le
lettré indochinois.

Le port de Bênthuy.
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 novembre 1929)

Notre confrère l'*Avenir du Tonkin* du 30 août 1912, fait part dans sa chronique
régionale d'un événement maritime qui vient de se produire à Bênthuy, en ces termes :

« Jusqu'à ce jour, on n'avait jamais vu à Bênthuy, mouillées dans le Sông-Ca, que des chaloupes de modeste importance et jamais un navire réellement digne de ce nom ne s'était hasardé à franchir les passes. Depuis là semaine dernière, la preuve est faite, et avec éloquence, que des bateaux d'un tonnage assez important peuvent se hasarder à remonter la rivière.

C'est le *Tao-sui*, un navire de 981 tonneaux, affrété par M. Lopicque qui, venant de Manille pour prendre un chargement de bois à là Société forestière, a accompli cet exploit de venir mouiller juste en face des bâtiments de cette compagnie. La manœuvre, dirigée par un pilote formé par M. Lopicque, s'est effectuée avec une aisance parfaite et sans le moindre accroc. Toutes nos félicitations à l'audacieux armateur. »

Complétons les renseignements de notre confrère : C'est le quatrième bateau que, depuis quatre mois, la maison P. A. Lopicque et Cie, de Hongkong, fait entrer sur lest à peu de choses près et ressortir avec plein chargement, composé presque exclusivement de bois du port de Bênthuy. En mai, juin et juillet, ce fut le vapeur *Profit*, de 715 tonnes net, qui fut affecté à ce service. En août, le *Tao Sui* l'a continué.

Pour les personnes peu familiarisées avec ces questions de jauge, ajoutons que les 715 tonneaux du *Profit* lui permettent d'emporter 1.200 tonneaux en lourd et d'avoir un espace utilisable de 2.100 m³ et pour le *Tao Sui* ses 981 lui font 1.400 tonnes en lourd, soutes non comprises, et 2.600 m³ de volume.

Ces résultats ont une importance énorme, au point de vue économique pour toute la région du Nord-Annam dépendant du port de Bênthuy. Cependant, d'après un ami du capitaine Lopicque, ce dernier réserverait son opinion sur la suite que ses essais pourront avoir. Les observations des eaux et les études des fonds de la rivière et de la barre n'ayant été commencées qu'il y a cinq mois environ, M. Lopicque estime qu'il lui faut au moins un an pour être fixé sur les changements pouvant survenir, qui peuvent restreindre les possibilités actuelles.

Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons que joindre à celles de noire confrère nos félicitations pour cette initiative hardie, mais non téméraire, car tous sondages et cartes avaient été faits avant d'entreprendre la chose, et cette initiative privée, dont on voit trop peu d'exemple, n'en est que plus intéressante puisque sérieuse et productive.

Courrier d'Haïphong, septembre 1912.

LE RETOUR DU « GIA-LONG » (*L'Avenir du Tonkin*, 29 mars 1930)

Le vapeur « Gia-Long », de la maison Lopicque, et commandé par le capitaine Charlot, est arrivé à Haïphong dans la soirée de mercredi, avec 459 [travailleurs indochinois](#) provenant de la Nouvelle-Calédonie et Tahiti.

.....
M. Robin a été reçu à bord du « Gia-Long » par M. Mouart, fondé de pouvoirs de M. Lopicque, M. Chariot commandant le navire, et ses officiers, et le Dr Adoue, médecin du bord.

.....

LE SERVICE HAÏPHONG-HONGKONG par CATON [Henri Cucherousset] (*L'Éveil de l'Indochine*, 30 mars 1930)

S'il est un port avec lequel le Tonkin a tout intérêt à être relié par un service confortable et rapide, c'est bien Hongkong. [...]

Après la conclusion de la paix, MM. P. A. Lopicque et Cie voulurent mettre sur la ligne de magnifiques paquebots du type *Mustapha*, qui desservent la ligne de Marseille à Oran et qu'une option obtenue à Paris eût permis d'acquérir dans d'excellentes conditions. Si la ligne Haïphong-Hongkong était desservie aujourd'hui par de tels paquebots, nous ferions, dans le grand port anglais, un peu moins piètre figure. Mais cette combinaison si intéressante n'eût pas l'heur de plaire au grand maître d'alors de notre marine marchande et MM. P. A. Lopicque et Cie durent, à leur grand regret, laisser tomber l'option.

D'ailleurs, comme tant d'autres maisons, qui avaient fait preuve d'initiative pendant les dernières années de la guerre, cette maison n'allait pas tarder à être victime de la crise qui se produisit, au lieu du boum généralement attendu ; elle fut mise en liquidation au moment où les affaires d'armement auraient pu lui permettre de se relever et ce fut une bien bonne aubaine pour ceux qui guettaient cette occasion d'acquérir dans les meilleures conditions la flottille, et, par le fait, la subvention pour la ligne Hongkong-Haïphong. [...]

Bibliographie

(*Bulletin de la Société de géographie de Paris*, mai 1930)

LAPICQUE (P.-A.). A) *De Hanoï à Paris par terre, et retour*. Saïgon, Les éditions d'Extrême-Asie, 1929, in-4°, II + 16 p., 4 cartes h. t. — B) *À propos des îles Paracels*. Saïgon, Les éditions d'Extrême-Asie, 1929, in-4°, 16 p., 4 cartes, 6 fotogr.

Îles situées à égale distance du port le plus au sud de l'île de Hainan et du port de Tourane (Côte d'Annam).

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

M. P.-A. Lopicque a été élu délégué de Quang-Yên au Conseil des intérêts français du Tonkin.

Au Conseil du Protectorat du Tonkin
(*Les Annales coloniales*, 12 janvier 1932)

Le Conseil du protectorat du Tonkin s'est réuni à la résidence supérieure, sous la présidence du résident supérieur, M. Tholance.

L'ordre du jour comportait les affaires suivantes :

.....
projet d'arrêté faisant concession provisoire à M. Lopicque d'un terrain domanial sis à l'île aux Buissons.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
LE DUC ET LA DUCHESSE DE BRABANT À HAÏPHONG

(L'Avenir du Tonkin, 10 mars 1932)

.....
M. Jaspard présenta ... à L. L. A. A. R. R. les membres de la colonie belge, parmi
lesquels nous avons remarqué : M^{me} et M. Mouart, de la maison Lopicque...

TONKIN

(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 1^{er} juillet 1933)

Sont repartis en France :

M. Mouart, fondé de pouvoirs de la maison P. A. Lopicque et Cie.

Bao-Dai au Tonkin

(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 1^{er} janvier 1934)

.....
La journée fut consacrée à la visite des charbonnages et de la baie d'Along sous la
conduite du commandant Lopicque dont la fameuse « Princesse-Turandot » abrita le
dîner de l'empereur.

Causerie intime

(À propos d'un homme)

par C.-L. ACHARD

(Chantecler, 24 juin 1934)

.....
Je vais donc vous causer de cet homme en vous assurant que je le connais fort peu
personnellement ; que je lui ai à peine causé quelques minutes, à deux reprises, depuis
vingt ans et plus que je l'observé et que je n'attends de lui rien autre chose que le
paiement régulier de son abonnement au journal, s'il veut bien, à son gré, le conserver.

C'est homme est M. Lopicque.

M. Lopicque est un rude lutteur ; ardent, tenace et courageux, comme j'en ai peu
connu. Je ne m'embarrasse pas des détails de son existence ; ni de la valeur, contestée
par beaucoup, de certaines idées, dont il poursuit la réalisation avec une persévérance
qui lui a valu ma sympathie, ce qui l'étonnera probablement.

Je retiens l'homme, le travailleur, le lutteur qu'on a assailli, démoli, ruiné, qui a failli
toucher des deux épaules mais qui s'est relevé et a repris victorieusement le combat
avant d'avoir été mis *knock out*.

M. Lopicque ne dédaigne pas d'employer sa plume pour se défendre ; il s'en sert fort
convenablement du reste. Et c'est avec plaisir que j'ai lu, dans le dernier n° du *Colon
français*, la reproduction d'une réponse particulièrement édifiante, qu'il aurait, dit-on,
adressée à l'*Éveil économique* et que Cucherousset n'a pas voulu insérer, pour des
raisons que je n'ai pas à connaître, et encore moins à juger.

Voici donc cette réponse. Il s'agit d'une discussion à propos du port de Haïphong et
du projet, de port en eau profonde en baie d'Along, que M. Lopicque préconise depuis
si longtemps, ainsi qu'on sait

.....

« Mais me comparer à Monsieur Porchet, le vénéré président de la chambre de commerce de Haïphong pendant une trentaine d'années, qui fut le meilleur associé (j'allais dire complice) de M. Briffaud, le richissime exploitateur des Docks de Haïphong, cette fois je ne salue pas, car c'est faux.

Entre ce que je tente de faire à Va-tchai, à mes frais, à mes dépens, dont chacun peut profiter, tel le Cercle nautique, etc., et ce qu'ont fait les précités, aux frais de la collectivité, pour arriver à prélever une dîme sur tout ce qui entre ou sort de Haïphong, il y a un abîme, tout aussi profond que celui existant entre les efforts que je fais pour éclairer l'opinion publique, pour que l'avenir des ports du Tonkin ne soit pas plus longtemps compromis, et les agissements, pendant tant d'années, de MM. Porchet, Briffaud et consorts, qui, pour conserver la mainmise sur les recettes des Docks, (combien exagérées !) ont défendu, envers et contre tous, le port indéfendable de Haïphong. Se défendant par tous les moyens, j'en sais quelque chose.

[Retour sur sa faillite de 1923]

En 1923, par suite de question de change, de procès au Conseil d'État, j'étais dans une position difficile, financièrement parlant, qui m'a acculé à une liquidation, que je me suis vu forcé de demander. Ce sont les Établissements Porchet, dont le chef était président de la chambre de commerce, M. Giqueaux [directeur de Denis frères], secrétaire de cette chambre, et messieurs les-pilotes, ce sont eux seuls qui ont manifesté, parmi mes créanciers, de façon à m'acculer à une demande de liquidation. Et qui s'arrangea pour être nommé juge-commissaire ? Ce fut M. Vidry, entrepreneur des Docks, fondé de pouvoir de M. Briffaud.

Cela, par le seul fait que j'avais déjà posé la question du port en eau profonde, et à ce moment Va-tchai n'existait pas. M. X., ne pouvant répondre aux arguments exposés de bonne foi par moi, les bénéficiaires de l'état de choses existant ont tout fait pour me faire disparaître commercialement parlant.

Sans y réussir d'ailleurs ; et, sans s'en douter, ils m'ont rendu un fier service. Quelques années plus tard, non sans peine, il est vrai, ayant obtenu mon concordat et des reçus pour solde de tous comptes de mes créanciers, j'ai pu recommencer, ne devant rien à personne. Sans l'intervention des précités, il est probable que j'aurais duré péniblement, et, selon toutes probabilités, je serais actuellement, comme tant d'autres, au lieu d'avoir reconquis une pleine et entière indépendance, qui me permet de dire ce que je sais, ce que je pense et ce que je crois devoir dire, même aux bénéficiaires des situations acquises, de Haïphong.

[Nécessité d'un port en eau profonde]

Et j'ai l'intention de continuer, car je crois que le point de vue que je défends est d'un intérêt général : encore que, pour le moment, cela ne présente pour moi qu'un intérêt sentimental, ou d'un avenir lointain, qui m'intéresse pourtant, quoi qu'en puissent croire certains qui, jugeant les autres à leur aune, ne peuvent s'imaginer qu'on ne puisse agir que dans un but d'intérêt personnel ?

Pauvres bougres, va ! »

L'homme se défend énergiquement. Et il a bigrement raison.

La ville de Haïphong a toujours été considérée par certaines personnalités, officiant en petite chapelle, comme une chasse jalousement gardée. Mieux encore : comme un fief, dont les importuns étaient brutalement expulsés.

À lire la campagne menée par notre confrère Tirard, à propos des irrégularités constatées dans la gestion du Port autonome de Haïphong, il ne semble pas que les choses se soient beaucoup modifiées. C'est toujours la mainmise sur les affaires de la Ville et du Port, dont certains peuvent profiter par incidence, qui se continue.

Le seul changement est que, jadis, les exploiters étaient des hommes de valeur — après tout, ce qu'ils exploitaient était leur œuvre — tandis que ceux qui leur ont succédé depuis, en bénéficiant des mêmes errements, ne sont que des homuncules, à qui on ne peut accorder aucune indulgence.

COCHINCHINE

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, janvier-février 1935)

La « Presse indochinoise » publie le 15 décembre une interview de M. Lopicque, qui lui expose les raisons et les résultats de sa mission à Hongkong.

M. Lopicque est certainement l'Indochinois connaissant le mieux la Chine du Sud ; de plus, c'est lui qui exporte les trois quarts du riz tonkinois expédié à Hongkong. Il convient de féliciter M. Robin de ce choix particulièrement heureux.

ANNAM

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, janvier-février 1935)

La cour d'appel de Hanoï condamne M. Nas de Tourris dont le chien mordit au visage le petit Rignault, 8 ans, à verser à celui-ci 303 piastres de dommages-intérêts.

MARIAGE

Valentin Catherine Antoinette Grosbois
Joseph Simon Georges de Nas de Tourris
(*Chantecler*, 20 juin 1935, p. 6)

Le mariage de M. Joseph Simon Georges de Nas de Tourris, industriel, avec M^{lle} Valentin Catherine Antoinette Grosbois, a été célébré le samedi 15 à 16 h. 30 à l'hôtel de ville.

Les témoins étaient : MM. Paul Lopicque, armateur, et Léopold Robert, employé de commerce.

Nos meilleurs vœux de bonheur aux nouveaux époux.

Ceux qui nous quittent

(*Chantecler*, 29 septembre 1935, p. 6)

Sont partis hier à bord du *Gouverneur-Général-Roume* :

— pour Saïgon : M. Pierre Auguste, M. Jourdan, M. Francisque, M. Mari Martin, M. Thomson Claude, deux Annamites, 106 coolies et 2 enfants des plantations.

.....

Prochain départ

(*Chantecler* (Hanoï), 30 mai 1937, p. 6)

Tout prochainement va nous quitter, rentrant pour quelques mois en France, M. Lapicque, le sympathique armateur. M. Lapicque, qui a emprunté deux fois déjà la voie aérienne pour regagner Paris, passera cette fois-ci par le Canada.

Il accompagne M^{me} Lapicque, dont l'état de santé, depuis bien des mois, donnait des inquiétudes mais qui, fort heureusement, va beaucoup mieux.

Nous prions M. et M^{me} Lapicque d'agréer nos souhaits de bon voyage, faisant les meilleurs vœux pour l'entier rétablissement de M^{me} Lapicque.

Demande d'emploi

*(Bulletin du Syndicat des planteurs de caoutchouc de l'Indochine,
8 septembre 1937)*

M. Georges NAS DE TOURRIS, 216, boulevard Paul-Bert, Saïgon, demande emploi dans plantation. Agé de 26 ans, marié sans enfant, associé à son beau-père, M. LAPICQUE à Haïphong, aujourd'hui décédé [erreur rectifiée ci-dessous], était principalement chargé des départements « Recrutement des coolies » et « Shipping ». Né à la Colonie, parle couramment l'annamite (le tonkinois).

Demande d'emploi

Note rectificative concernant la demande d'emploi insérée par M. Nas de Tourris dans le bulletin du 8 septembre.

*(Bulletin du Syndicat des planteurs de caoutchouc de l'Indochine,
13 octobre 1937)*

M. P. A. Lapicque est toujours armateur et agent d'émigration à Haïphong et reste à la disposition de sa clientèle pour le recrutement de coolies contractuels.

C'est le beau-père de M. Nas de Tourris, employé des établissements P. A. Lapicque, qui est décédé. Avant son décès, il y fit faire un stage à son gendre.

RETOUR DE FRANCE

(Chantecler (Hanoi), 24 février 1938, p. 1 et 2)

Un fidèle ami de notre revue, M. Lapicque, l'armateur, aussi estimé que connu en Indochine, de retour d'un congé reconfortant, en France, a bien voulu nous faire part des impressions qu'il a en a rapportées.

Mes impressions sur le pays des ancêtres où, depuis près de sept ans, je n'avais pu prendre de vacances : je ne demande pas mieux que de vous en faire part bien qu'elles soient quelque peu contradictoires.

Je suis arrivé au mois d'aoûts, durant ce splendide été dont a joui la France en 1937, venant du Tonkin, via Hongkong, Shanghai, Japon et Canada, débarqué à Cherbourg dans les meilleures dispositions après un beau voyage reposant à travers ces pays variés au climat vivifiant.

Traversée de la France : de Cherbourg à Aix-les-Bains, avec court arrêt à Paris où l'Exposition battait son plein, en recevant une foule d'étrangers et de provinciaux. D'Aix par la route des Hautes-Alpes jusqu'à Nice, et la côte jusqu'à Marseille ; puis Nîmes, Alès, Angoulême, Rodez, Nantes, La Rochelle, Quimper et Paimpol ; en voyant au

passage les Charbonnages de la Grand'Combe, les Causses, les gorges du Tarn, Rocamadour, le gouffre de Padirac et pas mal d'autres choses.

Muni de la carte de légitimation, remise à tout voyageur venant en France durant l'Exposition et qui donnait droit à 50 % de réduction sur les chemins de fer et à des réductions appréciables sur bien d'autres dépenses ; mes frais de voyage en étaient bien diminués. Durant ma longue absence, de grandes améliorations ont été effectuées dans les moyens de transport, notamment la multiplication des Michelin et l'organisation des services de cars touristiques ou régionaux. Ces derniers permettent de voyager un peu comme au temps des diligences. Le car s'arrête aux auberges ; la clientèle purement locale cause ; la conversation peut être suivie ; on peut y prendre part.

Et voici mes impressions à la suite de l'exploration relatée ci-dessus : notre France est le plus beau pays qui soit au monde, riche, varié, accueillant — population saine, intelligente et raisonnant la plupart du temps fort bien ; je parle de la province.

À vrai dire, en ce mois d'août, de la première année de l'ère des vacances payées, la montagne, la mer, la campagne étaient envahies : hôtels, auberges, abris bondés, campeurs et campeuses partout. C'était la belle vie, les francs Auriol semblaient inépuisables... des pessimistes, des rabat-joie hochaient la tête en disant : pourvu que cela dure...

On se disait, « vraiment les journaux comme *Gringoire Candide* et autres organes fascistes exagéraient, quand ils poussaient tout au noir... » En septembre, en Bretagne, pourtant, on commençait à déchanter. « Tout augmente », disaient les ménagères, les fermiers se plaignaient, ne trouvant plus de valets de ferme, les femmes des marins se lamentaient de ce que les hommes, avec leur 122 jours de congé par an, dépensaient trop au cabaret et malgré les soldes mirifiques, n'envoient pas plus d'argent qu'avant à la maison.

Quant à la main-d'œuvre — rarissime en ces temps de chômage proclamé — pour la moindre réparation à faire, il est fort difficile d'obtenir le maçon ou le charpentier nécessaire : sauf le dimanche ou le lundi, si votre maison est assez éloignée de la route pour que le spécialiste puisse venir travailler en cachette, à l'abri du mouchardage des camarades conscients et organisés, ou de la vue de l'inspecteur du travail, dont la fonction semble exister surtout pour empêcher le dit travail.

Les vacances finies en octobre, à Paris, c'est bien pis. C'est d'abord la question de personnel domestique ou de la femme de ménage qui se pose sans pouvoir être résolue de façon satisfaisante. D'où petits ennuis constants, corvées quotidiennes qui prennent trop de temps, pour assurer les soins du ménage. C'est un nouvel état de choses auquel il faudra s'adapter pour vivre, comme aux États-Unis d'Amérique, sans domestiques.

La lecture des journaux est décevante, impossible de se former une opinion.

Vous êtes ou Front populaire ou fasciste : pas de milieu : impossible de discuter — Encore que les croix-de-feu et les communistes aient le même programme, on s'engueule — Le sourire à la française, l'amabilité d'antan semblent disparus des relations de chaque jour.

Cette main-d'œuvre française qui aimait le fini, le soigné, qui n'aurait pas voulu livrer un travail comme terminé avant qu'il ne soit impeccable, est disparue. L'est-elle définitivement ? Certains ouvriers n'ont-ils pas inventé le sabotage. En France !! D'ailleurs n'est-ce pas démoralisant de se voir payer aussi cher comme chômeur que comme travailleur. S'il n'est possible de réagir devant de pareilles tendances, c'est à mon sens ce qu'il y aurait de plus grave.

Cette indemnité de chômage qui paraît, en principe, chose excellente, quelle source d'abus ! L'avant-veille de mon départ de Paris, voici un fait venu à ma connaissance qui le prouve. Un voisin avait un atelier de menuiserie et ébénisterie employant une vingtaine de compagnons. Les charges sociales — assurances, taxes d'apprentissage, etc. — le mettaient dans l'obligation de prévoir chaque jour, à l'ouverture de l'atelier,

des débours dépassant 600 francs. Plutôt dur tout d'abord de prélever sur le travail d'une journée, si écourtée par la semaine de 40 heures, conséquence d'une augmentation sérieuse du prix de revient, d'où raréfaction de la clientèle dont la capacité de paiement n'a pu augmenter dans les mêmes proportions.

RETOUR DE FRANCE (suite)
(*Chantecler* (Hanoi), 27 février 1938, p. 1 et 2)

Bientôt nécessité de congédier les uns après les autres les ouvriers. Le patron, lui-même du métier, restant seul à travailler avec un fils et deux neveux. Industrie familiale moins lourdement frappée, le travail continue au plus bas prix, la clientèle revient au point que quatre hommes ne peuvent suffire avec satisfaction, le patron va retrouver un de ses anciens ouvriers pour lui annoncer cette bonne nouvelle de la possibilité de l'embaucher à nouveau. Ce à quoi se refuse ledit ouvrier exposant la situation :

— En tant que chômeur et père de 5 enfants, je touche près de 50 francs par jour. De plus, la municipalité me paye mon logement. Ma femme fait des ménages, 4 à 5 heures par jour à fr. 4,50 l'heure. Nous recevons ainsi dans les 70 à 75 francs par jour. Je n'ai qu'à passer à la mairie de temps à autre et suis libre d'aller où bon me semble, ce qui me permet d'aller jardiner dans les banlieues et cela est plus agréable que d'aller en atelier et tout aussi rémunérateur. Et le contribuable continuera à entretenir cet homme avec tant d'autres dans son cas !

Nous sommes menés d'ailleurs par des théoriciens, la plupart professeurs : gens intelligents certes, mais qui se conduisent trop souvent comme s'ils étaient des imbéciles ; savants incontestablement, mais ignorants de quantités de choses, en tous cas absolument dépourvus du sens des réalités.

Tant qu'ils restèrent dans leurs laboratoires à faire leurs expériences, qu'ils sortaient des théories un peu nouvelles, ils étaient écoutés fort souvent avec fruit, mais ils ont voulu appliquer eux-mêmes leurs théories en gouvernant leurs compatriotes, et c'est la catastrophe. On ne fait pas une expérience sur tout un peuple comme on en fait en laboratoire sur un cobaye et c'est ce qu'ont voulu faire nos théoriciens — cependant animés des meilleures intentions du monde.

Et cependant le Français n'est pas plus fait pour être soviétisé, que hitlérisé. À mon départ, fin novembre, on pressentait une réaction contre l'état de chose existant. Je m'entends : ce n'est pas de l'avènement d'un dictateur qu'il s'agit, mais dans les milieux ouvriers même, « on commence à en avoir marre d'être aux ordres des meneurs professionnels ».

Le bon sens populaire se rend bien compte que c'est du paradoxe de vouloir prétendre :

Travailler moins en gagnant plus pour augmenter la production et diminuer le prix de la vie.

Dorgelès a fait paraître dernièrement un livre intitulé « Vive la Liberté » où, après ses séjours en U. R. S. S., en Allemagne et en Italie, il démontre par comparaison aux Français fascistes ou communistes qu'aucun d'eux, quelles que soient leurs tendances, ne pourrait supporter l'existence dans les pays dont ils prônent le gouvernement.

C'est encore en France qu'il fait le meilleur vivre dans ces temps troublés que nous traversons.

En ce qui concerne la politique générale, chaque fois que j'en ai eu l'occasion (et je l'ai fait naître souvent), j'exposais à nos compatriotes des différents milieux que j'ai pu approcher, qu'il était tout à fait contre-indiqué non seulement de se « bouffer le nez entre Français » qui, pour la plus grande majorité, ne sont pas loin d'être d'accord, mais même de se tenir au garde-à-vous vis à vis des voisins. En fait, Allemands, Français,

Anglais, Américains, Italiens, etc., sont tous cousins germains. Se battre entre soi, ce serait le suicide de la race blanche dans les circonstances présentes. Nous ne sommes plus trop nombreux pour faire face au danger que révèle la guerre sino-japonaise. Et si, en Europe et en Amérique, on ne comprend pas assez vite cette vérité si évidente, c'est peut être la fin d'une civilisation. Le fardeau de l'homme blanc sera trop lourd pour ses épaules. Le blanc s'était imposé dans le monde extrême-oriental par sa science et sa conscience ; avec une téméraire générosité, il a fait tout son possible pour infuser sa science à ceux qui étaient ses subordonnés, et trop de blancs perdent cette conscience qui justifiait leur rôle de chef.

De plus, sans tenir compte de facteurs biologiques, il veut assimiler des représentants de races absolument différentes ; mais ne dépassons pas les limites de ce compte rendu d'impressions. Cependant, au point de vue colonial, encore à signaler que dans certains milieux intellectuels que je fréquente, ils ont comme évangile « Indochine S. O. S. », d'Andrée Viollis, et sur la Chine, leur documentation repose sur les élucubrations du professeur Langevin, qui est venu passer une quinzaine de jours dans ces pays, il y a quelques années. Après quoi il a déclaré que « la Chine était le pays le mieux organisé dans le monde ». Il n'y a qu'à tirer l'échelle et permettez-moi de vous tirer en même temps ma révérence.

À propos des Paracels
(Extrait des Editions d'Extrême-Asie, 1929
(*La Tribune de Madagascar*, 29 septembre 1938)

Toujours actif, toujours sympathique, toujours accueillant, M .P.A. Lapicque nous a reçu dans son beau fief de Vachay, plage aux eaux transparentes. Maisonnettes de couleurs vives, fleurs, décor inoubliable des sites d'Along.

Il nous a entretenu de ses études sur les Paracels, études historiques et hydrographiques, entreprises il y a quelque dix années, au moment où l'intérêt était dirigé vers l'Archipel, par les controverses de presse dont il faisait l'objet, par les échouages fréquents que la morsure de ses récifs infligeait à la navigation.

Et M. Lapicque nous a remis la remarquable plaquette publiée sous son nom en 1929, par les Éditions d'Extrême-Asie.

.....

N° 1232
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1939, p. 3205)

Par arrêté du résident supérieur p. i. au Tonkin du 12 juillet 1939

Est prorogée, pour une nouvelle durée d'un an à compter du 20 mai 1938, l'autorisation d'occuper une parcelle du domaine public d'une contenance de 5.500 m² située dans l'île Ba-mun, province de Quangyên, autorisation accordée à M. Henry Angelé ⁵ par arrêté du 20 mai 1932, transférée à M. Lapicque et prorogée pour une durée de trois ans par arrêté du 13 avril 1935.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HAIPHONG (TONKIN)

⁵ Henry Angelé : fils de Gaston Angelé, expert maritime. Marié à Hanoï, en 1927, avec Marcelle Rozé. Associé d'éphémère Union commerciale d'Extrême-Orient à Haïphong.

LISTE DÉFINITIVE DES ÉLECTEURS FRANÇAIS
Année 1940
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1^{er} avril 1940, pp. 503-509)

PROVINCE DE QUANGYËN
135 Lapicque Paul Auguste Exploitant de carrière Vatchay Hongay

Les élections au Grand Conseil
LES RÉSULTATS
(*L'Écho annamite*, 24 avril 1940)
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 28 avril 1940)

TONKIN. — 527 votants. Ont été élus titulaires. MM. Forest 626 voix, Giorgi 471 voix, Jourdan 432 voix. Suppléants. MM. Cuny 423 voix, Perroud 327 voix, Luzet 370 voix.

À la suite, il y a MM. Le Roy des Barres 358 voix, Bernhard [SFDIC] 311 voix, Lapicque 289 voix. Le demi-échec de M. Perroud, qui fut à plusieurs reprises président du Grand Conseil, a surpris les milieux du Sud.

Les obsèques de M. Lapicque
(*L'Entente*, 31 décembre 1949)

Elles se sont déroulées à Hongay et à Vatchay, dans l'émotion et le recueillement général, au cours de la matinée de jeudi.

Le levée du corps eut lieu à Hongay, au domicile de M. Yvain, chef de service aux charbonnages du Tonkin, beau-frère du défunt, où M. Lapicque avait rendu le dernier soupir. Puis M. Lapicque traversa une dernière fois ce plan d'eau que sépare Hongay de Vatchay et qui, pour beaucoup, était son domaine.

On peut affirmer que tout Hongay et tout Vatchay le suivaient dans ce dernier voyage. Dans la nombreuse assistance, on ne remarquait pas moins de 400 à 500 Vietnamiens ou Chinois et c'est assez dire combien le disparu avait conquis l'estime et la gratitude de tous.

Derrière la dépouille suivaient M^{lle} Paulette Lapicque, particulièrement douloureuse ; M. Yvain et plusieurs personnalités, notamment M. Clerget, directeur général des Charbonnages du Tonkin, M. Baillerand, chef du personnel, M. Mativet, chef du fond, divers chefs de service ainsi qu'une délégation des Charbonnages. On notait également une délégation du sous secteur militaire et du Centre de convalescence.

Le père Lapicque dort aujourd'hui de son dernier sommeil en cette baie d'Along qu'il a tant aimée, dans l'île aux Buissons, sous des pins, derrière sa maison.

Suite :
Exploitant de carrières,
Animateur du [Cercle nautique et hôtelier en baie d'Along](#).
Administrateur de la [Société lainière du Tonkin](#).