Mise en ligne : 23 novembre 2017.
Dernière modification : 24 septembre 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

ÉCOLE DES MÉCANICIENS ASIATIQUES, Saïgon

Emmanuel-Marius ROSEL
(1866-1939)
directeur-fondateur de l'École des mécaniciens asiatiques

Né le 31 janvier 1866 à Toulon (Var).
Fils d'Étienne Rosel, gardien de marine.
Engagé volontaire en qualité d'élève mécanicien (19 septembre 1884).
Campagne du Tonkin sous les ordres de l'amiral Courbet.
2e maître mécanicien de 2e classe (6 août 1886)
Nommé à la 1re classe (20 juin 1887).
Maître mécanicien (12 novembre 1888).
1er maître mécanicien de 2e classe (14 novembre 1889)
Nommé à la 1re classe (1er juillet 1892).
Mécanicien principal de 1re classe (31 janvier 1903).
Chevalier de la Légion d'honneur du 24 décembre 1909 (ministère de la marine) : mécanicien principal de 1re classe de la marine.
Directeur de l'école des mécaniciens asiatiques à Saïgon (1903-1940).
Mécanicien-inspecteur de l'enseignement professionnel (1922).
Chef du Service de la flottille et du matériel mécanique de la Cochinchine.
Officier de la Légion d'honneur du 24 décembre 1923 (min. Marine) : mécanicien, inspecteur de 2e classe de la marine.
Décédé le 24 octobre 1939 à Saïgon.

Création : février 1906.

ANTÉCÉDENTS

Conseil colonial
Séance du 8 novembre 1880, p. 47

M. VINSON. — Le Conseil privé a déjà voté des fonds pour la création d'une école professionnelle à l'effet de former des mécaniciens annamites pour la marine. Je prie M. le Directeur de l'intérieur de vouloir bien noùs dire où en est cette école et si elle a déjà donné de bons résultats.

M. LE DIRECTEUR DE L'INTÉRIEUR répond que M. le commandant de la marine est assez satisfait des résultats.

M. VINSON. — Si les essais ont été bons, je proposerai de voter un crédit pour la formation d'une école primaire d'arts et métiers.

M. LE DIRECTEUR DE L'INTÉRIEUR répond qu'une partie de ce crédit (40.000 francs) doit être consacrée à la création de cette école.

M. VINSON. — À combien peut s'élever la somme nécessaire à cette création ? Je crois qu'il est facile de former à bon compte une école pratique d'arts et métiers, avec le concours des ouvriers de l'arsenal et des ouvriers d'artillerie.

Je demande au conseil de formuler un vœu dans ce sens.

M. CARDI propose d'allouer 20.000 francs pour cette institution.

M. SCHROEDER propose de prendre 30.000 francs sur le crédit de 40.000 francs, pour la création de l'école professionnelle et de supprimer les 10.000 francs qui restent.

M. CARDI se rallie à cette proposition qui est, d'ailleurs, la prévision portée en 1880.

M. VINSON demande le maintien du crédit tout entier, et il propose d'allouer 30.000 francs à l'école professionnelle et 10.000 francs aux cours d'enseignement pratique de droit et de médecine.

La proposition de M. Schroeder étant la plus favorable au budget, est mise aux voix et adoptée à la majorité.

ÉCOLE ROSEL

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la marine
(*Journal officiel de la République française*, 3 avril 1909)

Chevalier

Rosel (Emmanuel-Marius), mécanicien principal de 1re classe ; 25 ans 3 mois de services, dont 20 ans 5 mois à la mer.

LA VIE INDOCHINOISE
[Visite à l'École pratique des mécaniciens asiatiques de Saïgon]
(*Les Annales coloniales*, 1er septembre 1911)

M. Simoni, résident supérieur au Tonkin, a profité de son récent séjour à Saïgon pour visiter, en compagnie de M. Gourbeil, lieutenant-gouverneur de la Cochinchine, « l'École pratique des mécaniciens asiatiques » installée rue Pellerin et que dirige M. Rosel, avec le concours de MM. Migadel et Teillard [1], professeurs techniques ; Robillard, professeur d'électricité et de technique automobile, Fontana, chef d'atelier.

Cette visite, très intéressante, aura sans doute pour le Tonkin une répercussion des plus heureuses, car M. le résident supérieur n'a pas caché son intention d'installer prochainement, soit à Hanoï, soit à Haïphong — et c'est probablement cette dernière ville qui l'emportera — une école en tous points semblable à celle de la rue Pellerin.

Nous avons eu, il n'y a pas bien longtemps, l'occasion d'annoncer l'ouverture, à l'École professionnelle de Hanoï, sitôt la reprise des cours, d'une section de mécaniciens-chauffeurs destinée à former, pour les provinces principalement, des annamites capables de conduire des automobiles et de faire sur place les réparations courantes.

La création de l'École pratique des mécaniciens ne gênera en rien le bon fonctionnement de la section des mécaniciens, chauffeurs, car tandis que celle-ci se cantonnera dans une partie bien déterminée de la mécanique, l'école, elle, s'efforcera d'étendre son enseignement à toute la mécanique et de dresser des sujets capables de rendre de précieux services aux armateurs, aux usines, aux industriels.

Dans ces conditions, on comprendra que la ville d'Haiphong est le centre tout désigné pour y installer l'école projetée : les champs d'expérience d'abord, d'action

---

[1] Alphonse Pierre *Georges* Teillard (Lyon IIIe, 17 novembre 1886-Marseille, 25 mars 1969) : mécanicien, professeur à l'École des mécaniciens asiatiques à Saïgon, puis employé de la Compagnie franco-asiatique des pétroles à Saïgon, à Haïphong, et de nouveau à Saïgon.

ensuite, sont nombreux ; du fait de l'existence du port et des grands ateliers, les élèves y seront donc on ne peut mieux placés pour travailler efficacement.

Nous reviendrons sur cette question, aussi importante qu'intéressante, dès que nous aurons l'assurance que ce projet sera sur le point d'être réalisé. (de l'*Avenir*).

COCHINCHINE

SAIGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 février 1913, p. 4, col. 3)

M. Fontana (Joseph), chef d'atelier à l'École pratique des mécaniciens asiatiques de Saïgon, est nommé chef d'atelier stagiaire de l'École professionnelle du service de l'Enseignement de la Cochinchine pour compter du 28 décembre 1910, date de sa dernière promotion et est placé hors cadres pour servira l'École pratique des mécaniciens asiatiques. M. Fontana recevra dans cette situation un supplément de solde annuelle de 500 francs, à titre personnel jusqu'à son prochain avancement.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 15 mars 1914, p. 2, col. 1-2)

ÉCOLE PROFESSIONNELLE. — Après bien des difficultés et des négociations longues et difficiles, la chambre de commerce de Haïphong a pu ouvrir, depuis le 1er janvier, une école professionnelle destinée à la formation des mécaniciens annamites.

Une organisation semblable fonctionne à Saïgon, et dans des conditions infiniment meilleures.

« Cette École pratique a été créée en 1906 par M. le gouverneur de 1re classe Rodier dans le but de former pour les besoins de la marine militaire, de l'administration de la colonie, de la marine de commerce et des industries locales, des chefs mécaniciens et des contremaîtres bien familiarisés avec la pratique des machines.

« Apres M. Rodier, tous les gouverneurs qui se sont succédé, MM. de Lalande-Calan, Bonhoure, Outrey et Gourbeil, se sont efforcés de développer cette institution nouvelle, de même que le Département de la marine qui a prêté dans ce sens le plus large appui à l'administration locale eu lui fournissant du matériel de démonstration très complet, machines, chaudières et appareils divers, que les élèves ont constamment sous les yeux, et qui facilite beaucoup la compréhension des leçons théoriques faites en classe. Au nombre des hautes notabilités maritimes qui se sont plus particulièrement intéressées au développement de l'École des mécaniciens de Saïgon, nous citerons : MM. le vice-amiral de Marolles, le contre-amiral Richard Foy, les capitaines de vaisseau Mortemo,. Kerguistel, Bousicaux, etc.

« Sous l'impulsion de son très distingué directeur, M. Emmanuel Rosel, mécanicien en chef de la marine, et de ses dévoués collaborateurs, l'École des mécaniciens a pris, depuis sa création, un développement remarqué. À l'origine, l'enseignement de la machine à vapeur avait seul été prévu, mais, en 1910, une nouvelle section d'électricité pratique et de technique automobile fut créée et donna d'excellents résultats. De nouvelles sections sont actuellement en projet.

« Les élèves, à leur arrivée à l'école, doivent être âgés de seize ans ; avant leur admission, ils sont tenus de subir un examen sur la connaissance du français et du

travail manuel des métaux. À titre exceptionnel, les candidats provenant des écoles professionnelles de la Cochinchine sont dispensés de cet examen.

« La durée des études est de trois ans : deux ans pour la machines à vapeur, un an pour l'électricité pratique des moteurs à explosion.

« Le programme d'instruction comprend : l'apprentissage complet des travaux manuels d'atelier que comportent les réparations courantes et l'entretien des machines, chaudières, moteurs, etc. ; des leçons théoriques faites en classe d'après un programme analogue à celui des écoles des mécaniciens de la marine militaire et portant sur toutes les branches de l'enseignement technique professé à ces écoles ; des démontages et des travaux pratiques avec les appareils de démonstration qui sont mis, à cet effet, à la disposition des élèves, et enfin, une série d'exercices de fonctionnement et de manœuvre en marche normale. Les derniers exercices ont lieu à bord des chaloupes a vapeur et à pétrole, vedettes, canots, etc., appartenant à l'administration locale et dans les diverses installations mécaniques où se trouvent des moteurs à explosion, des appareils électriques ou autres pouvant faire l'objet d'explications techniques sur place,

« L'enseignement comporte, en outre, un cours complet de dessin industriel : croquis coté au crayon et à main levée, dessin à l'encre, plume et tire-ligne, d'après croquis.

« À la fin de chaque année, les élèves subissent un examen sur les matières qui leur ont été enseignées en vue de passer en deuxième ou en première division, ou d'obtenir le certificat de fin d'études.

« Les examens sont passés par le conseil de perfectionnement de l'école qui a qualité pour faire, à la fin de la session, toutes propositions utiles en vue d'améliorer la valeur des études. La composition du conseil de perfectionnement est la suivante ;

« Un administrateur de 1re classe, président.

« Un officier supérieur de la marine, délégué du commandant de la marine eu Indochine,

« Un membre du conseil colonial, délégué de la chambre de commerce de Saïgon,

« L'officier mécanicien, directeur de l'école,

« Un officier mécanicien de la division navale de l'Indochine.

« Un premier maître mécanicien et un maître mécanicien de la division navale sont adjoints au conseil de perfectionnement pour la surveillance des examens.

« À leur sortie de l'école, les élèves qui ont satisfait aux examens de fin d'instruction sont admis en aussi grand nombre que possible à accomplir à bord des bâtiments de la division navale une période d'engagement de deux ans en qualité d'ouvrier mécanicien de 1re classe.

« Depuis la création de l'école, le nombre d'élèves qui ont été admis à faire leur service militaire dans la division navale, c'est-à-dire de 1900 à 1913, a été d'environ soixante. Sur ce nombre, trente-cinq sont rentrés dans la vie civile à l'expiration de leur période d'engagement de deux ans ; ils occupent actuellement des emplois de contremaître et de chef mécanicien dans l'Industrie locale, aux chemins de fer, à bord des chaloupes de l'administration et des bâtiments de la marine de commerce, etc.

« Secondée par les pouvoirs publics et mise à même de poursuivre son développement normal, cette institution doit rendre les plus grands services : en assurant à la colonie le recrutement d'un personnel dont elle aura chaque jour plus grand besoin ; puis en ouvrant à une sélection de nos jeunes indigènes des carrières variées, rémunératrices et les rapprochant davantage de nous. »

Nous sommes encore bien loin à Haïphong de cette organisation et de ces résultats.

À vrai dire, même, notre école des mécaniciens est à l'état embryonnaire purement et simplement. Sans outils, sans machines, ou peu s'en faut, le dévoué directeur qui a la charge de former les premiers élèves a une tâche fort ingrate et a besoin de tout son dévouement et de toute son ingéniosité pour faire quelque chose avec rien.

Espérons que les pouvoirs publics, s'intéressant à cette œuvre et en comprenant l'utilité, la mettront en mesure de pouvoir marcher.

COCHINCHINE
SAÏGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 1er mai 1914, p. 3, col. 4 et p. 5, col. 2)

L'accident d'automobile. — Voici quelques détails sur l'accident d'automobile de la route de Tay-Ninh, que *L'Avenir du Tonkin* a relaté dans ses télégrammes :

M. Teillard, ingénieur de la Compagnie franco-asiatique des pétroles*, partait en automobile pour aller faire une tournée d'inspection des dépôts de pétroles situés dans la région de Trang-Ban.

M. Teillard, qui conduisait lui-même, avait invité deux amis, MM. Gaultier, professeur à l'École des mécaniciens, et Mornu, ingénieur de la Marine, à l'accompagner car Il considérait ce voyage comme une sorte de promenade.

Dans l'automobile était également un chauffeur annamite. Au kilomètre 41, au moment où M. Teillard abordait un virage assez prononcé, la voiture dérapa. Un des pneus arrière éclata et le véhicule, faisant une forte embardée, alla donner contre un arbre où il se déchira de l'avant à l'arrière.

Les voyageurs furent violemment projetés à terre, où ils restèrent tous évanouis.

M. Mornu, qui avait une entorse au pied droit, revint le premier à lui ; il se traîna comme il put mais fut Incapable de porter aucun secours à ses amis ; M. Teillard, qui avait été lancé dans une rizière, reprit peu après connaissance.

Malgré de fortes contusions à la face, il put marcher et alors, il éprouva une violente émotion en voyant les trois blessés étendus sur le sol. Il porta quelques premiers secours ; le chauffeur annamite put être ranimé, il était blessé à l'avant-bras droit et avait les muscles de l'épaule déchirés ; il se plaignait, en outre, de violentes douleurs internes.

Quant à M. Gaultier, il ne reprit connaissance que longtemps après. Il avait une forte blessure à la tête et il retomba dans une sorte de coma.

Après une longue attente, vint à passer une charrette à bœufs, les blessés demandèrent au conducteur de les conduire au village le plus proche situé à 6 kilomètres du lieu de l'accident. M. Teillard, aidé de l'indigène, plaça MM. Gaultier, Mornu et le chauffeur annamite dans le véhicule qui s'achemina vers la maison commune du village. M. Teillard, qui pouvait marcher, suivait à pied.

Dès qu'ils furent arrivés, ils envoyèrent des télégrammes à Saïgon pour demander du secours. Vers minuit, arrivait une automobile de l'École des mécaniciens dans laquelle était le Dr. Le Berre, médecin major de la marine, qui, ayant apporté tout un matériel de pansement, se mit à prodiguer ses soins aux blessés.

M. Gaultier, étant le plus grièvement blessé, le médecin craignait les suites d'une fracture du crâne, fut immédiatement transporté dans l'automobile, trop petite pour tenir ses compagnons, à l'hôpital militaire de Saïgon où il fut admis d'urgence.

Le lendemain matin, une automobile de secours, envoyée par la maison Ippolito, arrivait vers 8 heures et prenait les trois autres blessés qu'elle ramenait à Saïgon.

M. Teillard est actuellement en traitement à la clinique Angier ; M. Mornu, le moins atteint, est soigné à son domicile ; M. Gaultier est toujours à l'hôpital militaire, mais son état de santé s'est amélioré et les craintes que l'on avait sont, heureusement, écartées. Le chauffeur indigène, en traitement à l'hôpital de Cho-Quan, va mieux.

Saïgon
ÉCOLE PRATIQUE DES MÉCANICIENS ASIATIQUES*
Rue Homellin [Hamelin]
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1916, p. 116)
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1924, p. I-136)

MM. ROSEL, directeur ;
GAULTIER, surveillant technique ;
LE BARS, professeur technique ;
SAMZUN, professeur technique ;
LOCHE, professeur d'électricité et de technique automobile ;
NOBILET, chef d'atelier.

M. le gouverneur général [Maurice Long] visite
l'École des mécaniciens et le Service agricole
(*L'Écho annamite*, 23 août 1921)

Le gouverneur général, accompagné de M. le gouverneur de la Cochinchine […] Cognacq, est allé visiter samedi matin l'École des mécaniciens et le stand de l'exposition économique de la Cochinchine.

Il a été reçu, à 8 heures, à l'École des mécaniciens par son directeur, M Rosel, mécanicien en chef de la Marine, entouré des professeurs de l'école.

Après une allocution prononcée dans l'amphithéâtre de l'école et devant les élèves par M. Rosel, auquel le gouverneur général répondit, la visite se poursuivit par les ateliers, salles des machines, garage d'autos, etc.

Le gouverneur général assista ensuite à une séance très instructive de cinéma donnée dans une salle de l'école et à une leçon de gymnastique en plein air exécutée par un groupe d'élèves.

Très satisfait de sa visite, le chef de la Colonie félicita vivement, en quittant l'école, M. Rosel et ses collaborateurs, des progrès réalisés et des résultats obtenus, si nécessaires au développement économique et industriel du pays.

……
(Communiqué).

Une récompense méritée
[Promu mécanicien-inspecteur]
(*L'Écho annamite*, 9 février 1922)

Le personnel européen et indigène de l'École des mécaniciens et du Service de la flottille et du matériel mécanique de la Cochinchine s'est réuni samedi dernier, avec quelques invités, pour offrir un champagne d'honneur à son directeur, M. Rosel, à l'occasion de sa nomination au grade de mécanicien-inspecteur. Cette petite fête a eu lieu dans la salle de cinéma de l'école, décorée avec beaucoup de goût pour la circonstance, au milieu du bruit joyeux des pétards, accompagnement traditionnel de toute cérémonie indigène.

M. Thanh, au nom du personnel indigène, a prononcé l'allocution suivante :

Monsieur le directeur,

Nous avons appris avec une joie sincère votre promotion au grade élevé de mécanicien-inspecteur. Permettez que je vienne, au nom de mes camarades du personnel indigène placé sous vos ordres, vous présenter nos chaleureuses et respectueuses félicitations.

L'honneur de votre promotion rejaillira un peu sur nous, vos modestes collaborateurs dans l'œuvre éducatrice que vous poursuivez en faveur de nos concitoyens. La récompense que le gouvernement vient de vous décerner, prouve combien sont hautement appréciés, eu haut lieu, les résultats de vos longs et persévérants efforts dans la formation d'une jeunesse indigène apte à seconder utilement les entreprises industrielles de la Colonie. Depuis la création de notre école, en 1906, de nombreuses promotions de mécaniciens et de chauffeurs-automobilistes se sont répandues dans le pays ; leurs services sont appréciés dans toutes les entreprises publiques et privées, où la collaboration de techniciens indigènes a été jugée utile. L'industrie cochinchinoise en a retiré d'immenses profits, et, c'est à vous, Monsieur le directeur, que la Colonie est redevable de ce progrès.

Aussi votre nom devra-t-il être inscrit parmi ceux des Français généreux qui ont laissé dans notre pays la trace de leur passage bienfaisant, tels que Drouhet qui a créé l'hôpital qui porte son nom, Dejean de la Bâtie auquel nous devons la polyclinique municipale, le docteur Cognacq, fondateur de l'École de médecine à Hanoï, et tant d'autres encore. Nous espérons que le gouvernement de la Colonie voudra bien perpétuer votre souvenir parmi nous, en inscrivant votre nom au frontispice de notre chère école.

Si, contrairement à notre espoir, l'Administration ne vous donnait pas ce témoignage éclatant de reconnaissance pour vos éminents services, soyez persuadé, Monsieur le directeur, que vos collaborateurs et élèves annamites sauront toujours se montrer dignes de vous, en donnant l'exemple, partout où l'on voudra faire appel à leur concours, de la plus haute conscience professionnelle de leur métier et d'une impeccable probité.

Et nous, chers amis, en ce jour de joie, levons nos coupes en l'honneur et à la prospérité de celui que nous aimons sincèrement et à qui nous vouons un profond attachement.

Vive la France !

Vive la Cochinchine !

Vive l'École des mécaniciens !

*
* *

Monsieur Rosel remercia vivement M. Thanh de la manifestation dont il était l'objet, disant qu'il voyait dans cette manifestation un témoignage nouveau de dévouement du personnel européen et indigène pour l'accomplissement de la tâche commune.

Il rappela les débuts pénibles de l'école, les résultats acquis et connus aujourd'hui, fruit de 15 longues années de travail ininterrompu et fécond, s'estimant récompensé non seulement par un avancement dans sa carrière mais encore par la satisfaction du devoir accompli. Il engagea le personnel à continuer à travailler sans relâche pour semer de plus en plus l'instruction parmi les indigènes, préparer en plus grand nombre les techniciens nécessaires aux besoins de la Cochinchine, qui deviendra encore plus fertile et plus riche. Nous aurons ainsi la satisfaction, dit en terminant M. Rosel, d'avoir bien mérité de la France, notre mère à tous, toujours avide de prodiguer à ses enfants l'action bienfaisante de ses œuvres morales et civilisatrices.

De longs applaudissements saluèrent les paroles de M. Rosel, empreintes de la plus affectueuse bonté à l'égard de ses collaborateurs.

Les assistants prirent ensuite place sur leurs sièges pour voir se dérouler sur l'écran des films très intéressants, choisis avec goût par MM. Ngu et Hanh, anciens élèves de l'école, moniteurs d'électricité.

À sept heures, les invités se retiraient, non sans remercier les dévoués organisateurs indigènes qui en avaient pris l'initiative.

Nous sommes heureux de féliciter à notre tour M. Rosel, que l'on peut regarder à juste titre comme l'« animateur » de l'École des mécaniciens qu'il a toujours dirigée depuis sa fondation — sauf pendant un congé bien gagné par un long séjour à la colonie — avec une compétence et un dévouement dont sa récente promotion constitue la légitime récompense en même temps que la consécration officielle.

Saïgon
Propagande pour l'emprunt
(*L'Écho annamite*, 16 février 1922)

Hier matin, de pimpantes autos, pavoisées aux couleurs françaises et artistement ornées par les soins des élèves de l'École des mécaniciens, sous la direction de M. Rosel, ont promené dans les rues cette inscription en lettres d'or : « Souscrivez à l'emprunt », traduite dans toutes les langues parlées en Indochine.

Après avoir parcouru Saïgon et les environs, ces voitures iront dans l'intérieur continuer la propagande pour l'emprunt.

D'autre part, des affiches pour l'emprunt, où l'on voit un nhà-quê travaillant dans la rivière, ont été placardées à l'hôtel de ville.

À la Société de protection de l'enfance abandonnée
(*L'Écho annamite*, 6 avril 1922)

……

M. Rosel, que la majeure partie des assistants désigna pour succéder au président sortant, a décliné cet honneur en faveur de M. Girard.

……

A. C. C.
(*L'Écho annamite*, 22 avril 1922)

Le comité de l'Automobile Club de Cochinchine s'est réuni jeudi 20 avril ; tous les membres du comité étaient au complet. En raison de l'importance des questions à traiter, M. Pech, inspecteur du travail et président de la commission chargée d'élaborer un règlement de la route, s'était joint au comité ainsi que M. Rosel, directeur de l'École des mécaniciens.

……

7° Sur la proposition de M. Rosel, le comité., à l'unanimité, décide de demander au gouverneur la création, pour l'agglomération Saïgon-Cholon, d'un poste d'inspecteur de la route qui sera confié à un fonctionnaire de haut grade de la police urbaine. Cet agent circulera dans une voiture pourvue d'un chronométreur de vitesse et sera qualifié pour dresser procès-verbal pour excès de vitesse et pour toutes infractions dûment constatées à la réglementation de la route, tant à Saïgon qu'à Cholon et dans la

banlieue immédiate de ces deux villes dont le périmètre sera strictement déterminé. Il sera également demandé au gouverneur de bien vouloir inviter les administrateurs chefs de province à doter d'une motocyclette un des agents placés sous leurs ordres, soit de la police, soit de la gendarmerie, et à qui sera confiée la surveillance de la circulation, tant dans l'agglomération urbaine que sur les routes les plus fréquentées de la province.

Cet agent devra particulièrement vérifier les brevets des chauffeurs de voitures de transports en commun, interdire l'excès de charge et de vitesse pour ces dernières et dresser toutes contraventions méritées

---

A.C. C.
[L'abus du Klaxon]
(*L'Écho annamite*, 26 octobre 1922)

……

L'abus du clakson *[sic :* klaxon*]* est signalé par M. Rosel, directeur de l'École des mécaniciens. Après discussion, il est reconnu que les chauffeurs ont tendance à multiplier les appels de clakson ; cet abus constitue un mal nécessaire ; il apparaît impossible d'obliger les propriétaires de voiture à se munir, en supplément, d'une corne avec poire en caoutchouc, dont le son est assurément moins désagréable que celui du clakson et dont l'emploi serait seul autorisé dans le périmètre de la ville.

Il est indispensable, dans une agglomération où les rues se coupent à angle droit, où le champ visuel est très restreint de corner fréquemment avant d'arriver aux carrefours. La négligence même des piétons, annamites ou chinois, exige un appel sonore répété.

……

Liste générale des membres de la Société des études indochinoises
(*Bulletin*, 1923, p. 143-149)

MEMBRES TITULAIRES

Rosel (Emmanuel-Marius), LH, directeur de l'école des mécaniciens asiatiques à Saïgon.

L'Enseignement professionnel en Cochinchine
(*L'Écho annamite*, 31 mai 1923)

Le gouverneur de la Cochinchine,
commandeur de la Légion d'honneur,
Vu le décret du 20 octobre 1911 ;
Vu le Règlement général de l'Enseignement professionnel en Indochine promulgué par arrêté du 9 novembre 1921 ;
Sur la proposition de l'inspecteur de l'Enseignement professionnel ;

ARRÊTE :

Article unique. — Une commission composée de :

……

M. Rosel, inspecteur de l'enseignement professionnel, membre ;

……

se réunira, sur la convocation de son président, à l'effet d'examiner les modifications et améliorations qu'il conviendrait d'apporter à l'organisation actuelle des établissements d'enseignement professionnel de la Cochinchine.

Saïgon, le 11 mai 1923.

Signé : COGNACQ

A. C. C.

(*L'Écho annamite*, 28 juin 1923)

……

De plusieurs côtés, on signale que s'il est juste de réprimer sévèrement les écarts de conduite des chauffeurs de particuliers ou de voitures publiques, la même rigueur devrait normalement s'exercer à l'encontre de certains chauffeurs préposés à la conduite des automobiles administratives.

Plus prudents, en général, lorsqu'elle est occupée, ils abdiquent toute vergogne lorsqu'ils conduisent une voiture à vide.

Nous nous bornerons à signaler aujourd'hui, les excès de vitesse très fréquents des voitures C 1 — C 2 — C 8 — C 28 — C 55. Placés, dit-on, sous la haute surveillance du directeur de l'École des mécaniciens, ces chauffeurs imprudents peuvent être aisément rappelés à l'ordre et nous sommes très convaincus que M. Rosel, qui a participé à la confection du Code de la route, se fera un devoir d'obliger ses ressortissants au. respect de la règle établie.

Une sanction éventuelle, intervenant à la suite d'une surveillance plus serrée de ces virtuoses du volant, exercera, sans nul doute, une salutaire influence et démontrera, par surcroît, aux chauffeurs de particuliers qu'il n'existe pas en Cochinchine d'écraseurs privilégiés.

LÉGION D'HONNEUR

Ministère de la marine

(*Journal officiel de la République française*, 26 décembre 1923)

Officier

Le mécanicien inspecteur de 2e classe Rosel (Emmanuel-Marius) ; 39 ans 3 mois de services, dont 25 ans 1 mois à la mer et 5 ans 3 mois en guerre. Chevalier du 29 décembre 1909. Pour prendre rang du 16 décembre 1923, veille de sa radiation des contrôles de l'activité.

Au conseil colonial

Séance plénière du 20 novembre 1925

(*L'Écho annamite*, 21 novembre 1925)

……

M. Bên interpelle le directeur de l'École pratique de mécaniciens d'industrie et présente le vœu ci après :

Pour favoriser le recrutement des élèves de l'École des mécaniciens astreints, comme on le sait, à faire leur période de perfectionnement post-scolaire à bord des bâtiments de la Marine militaire, cette dernière les fait bénéficier des avantages suivants :

Engagement avec le grade de matelot mécanicien de 1re classe ;
Tenue européenne ;
Nourriture européenne ;
Solde mensuelle 25 à 30 $.

Aucune mesure de ce genre n'a été prise en faveur des élèves de l'École pratique d'industrie qui sont tenus maintenant d'accomplir dans l'Artillerie coloniale leur période de perfectionnement post-scolaire.

Ils doivent s'engager, comme le dernier des coolies, à la dernière classe, porter la même tenue que les tirailleurs sans souliers, ni casques. Ils sont, de plus, mal nourris et touchent une solde mensuelle qui ne dépasse 8 à 10$ Ce qui revient à dire qu'aucun avantage n'a été prévu pour ces jeunes gens qui ont subi une préparation industrielle théorique et pratique de trois ans et qui sont, par conséquent, appelés à rendre de réels services dans les ateliers auxquels ils doivent être affectés.

La situation qui leur est faite est donc loin d'être en rapport avec les connaissances qu'ils ont acquises et elle est nature à décourager les jeunes élèves de l'école au point d'en rendre le recrutement impossible.

Il y a le plus grand intérêt, pour que le but visé soit atteint, d'offrir à ces jeunes gens des avantages analogues à ceux prévus par la Marine.

Il ne semble pas qu'il soit impossible de leur donner satisfaction, aussi bien pour le grade, que pour la tenue et la nourriture.

Dans le cas où la question de solde ne pourrait pas être réglée par les services militaires faute de crédits, je demande que l'Administration fasse le nécessaire comme le prévoit d'ailleurs le Règlement général de l'enseignement professionnel qui spécifie qu'une rétribution mensuelle peut être attribuée aux élèves diplômés pour les aider à leur sortie de l'école à faire face aux nécessités de leur situation nouvelle.

M. Rosel déclare avoir donné entière satisfaction à ce vœu et M. Bên le remercie.

……

Dans l'administration
(*L'Écho annamite*, 3 avril 1926)

Un congé de six mois, est accordé à M. Rosel, directeur contractuel de l'École des mécaniciens asiatiques de Saïgon, pour en jouir à Toulon (Var).

COCHINCHINE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 25 juin 1926)

Sont rentrés en France : M. Rosel, directeur de l'école des mécaniciens.

Dans l'Administration
(*L'Écho annamite*, 20 août 1926)

Par arrêtés en date du 18 août 1926 du Gouverneur de la Cochinchine :

Réouverture d'écoles

L'École des mécaniciens asiatiques de Saïgon fermée par arrêté du 28 mai 1923 [*sic : 1926*], rouvrira ses portes le 1er septembre prochain.

Dans l'Administration
Désignations
(*L'Écho annamite*, 17 novembre 1926)

Par arrêtés en date du 15 novembre 1926 du gouverneur de la Cochinchine :
……
M. Lescaudron, ingénieur-mécanicien de 1re cl. de la marine, directeur p. i. de l'École des mécaniciens asiatiques de Saïgon, est chargé des fonctions de chef du Service de la flottille et du matériel mécanique de la Cochinchine, en remplacement de M. Rosel, titulaire de l'emploi, parti en congé.

LA VILLE
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 décembre 1926, p. 6)

École des mécaniciens. — M. Favier, premier maître mécanicien en service à l'École des mécaniciens de Saïgon, est chargé provisoirement de la direction de l'École pratique d'industrie de Saigon pendant l'absence de M. Busel [Rosel], parti en congé.

(*L'Écho annamite*, 14 décembre 1926)

Ceux qui arrivent :
Passagers embarqués à Marseille le 3 décembre 1926 à bord du *D'Artagnan* :
Directeur Flottilles Rosel ; femme et enfant ;

FOIRE DE SAIGON

CONCOURS DE TRAVAUX INDUSTRIELS
Les meilleurs ouvriers annamites de Cochinchine

Distribution des récompenses
(*L'Écho annamite*, 9 janvier 1928)

Au point de vue du développement de l'enseignement industriel, la Cochinchine a toujours marché en tête de tous les pays de l'Union indochinoise.

La cérémonie de dimanche matin, la première du genre, comptera dans les annales de l'industrie locale comme la plus importante qui ait eu lieu jusqu'ici : nous voulons parler de la distribution des récompenses « aux meilleurs ouvriers annamites de la Cochinchine », à la suite du concours de travaux industriels organisé à l'occasion de la Foire de Saïgon.

À M. le gouverneur de la Cochinchine, qui avait bien voulu accepter de présider cette cérémonie, s'étaient associées les plus hautes notabilités de l'Administration, de la Marine, du Commerce et de l'Industrie, témoignant ainsi du vif intérêt qu'elles portent

à tout ce qui touche à la mise en valeur du pays. La presse française et la presse indigène étaient également largement représentées.

La musique de l'École des aveugles, en prêtant son gracieux concours, et en jouant les plus jolis morceaux de son répertoire, a donné encore plus d'éclat à cette fête, de caractère essentiellement annamite.

M. Tholance, président des conseils d'administration des Écoles industrielles, assisté des membres de ces assemblées. a reçu, à leur arrivée, les autorités, ainsi que les invités. Son discours et celui que M. le gouverneur de la Cochinchine a prononcé ensuite, tous deux reproduits ci-après, ont été très remarqués et très applaudis.

Discours
prononcé par M. le gouverneur de la Cochinchine [Blanchard de la Brosse] à la cérémonie de la distribution des récompenses aux lauréats du concours de travaux industriels à la foire de Saïgon

Messieurs,

J'ai tenu à venir apporter moi-même aux lauréats du concours de travaux industriels, le témoignage de la satisfaction du gouvernement. Les modèles exécutés si rapidement et qui, exposés à la Foire, ont fait l'admiration de nombreux connaisseurs, montrent mieux que tous les discours, combien féconde a été, dans ce domaine du travail manuel, la collaboration franco-annamite.

La France a toujours eu le respect et l'amour du travail manuel. Elle ne l'a jamais considéré comme inférieur au labeur intellectuel. Elle a toujours compris qu'il en était l'indispensable complément. Nous pensons que l'artisan œuvre autant avec son esprit qu'avec ses mains, et nous voyons dans un objet de bois ou de métal une victoire de la pensée claire remportée par des mains adroites sur la matière rebelle.

C'est pour cela que nous prisons surtout, dans le travail manuel, la solidité, l'élégance, le fini, la sincérité, qui caractérisent les produits de l'industrie française. Nous ne séparons pas l'esprit qui conçoit des mains qui réalisent. Nous cherchons la pensée créatrice à travers la matière asservie.

Nous savons aussi ce qu'il faut à l'artisan de conscience et de patience pour produire un bel ouvrage. Nous mesurons donc la valeur morale des labeurs silencieux qui permettent la réalisation des conceptions les plus hardies. Nous devinons ce que le plus humble des détails d'un moteur ou d'un meuble renferme d'intelligence, d'application et de volonté.

Toutes ces qualités qui, depuis des siècles, ont fait la gloire de l'artisanat de France, nous les avons retrouvées dans les fers et les bois ouvrés par les lauréats du concours. Et il n'y a là rien qui doive nous étonner : il était naturel que la clarté française et la finesse annamite, alliées dans un effort commun, aboutissent aux chefs-d'œuvre d'élégance et de précision que nous avons tous admirés.

C'est une preuve de plus, fournie dans ce domaine, des résultats remarquables des efforts unis des Français et des Annamites. Je suis heureux de féliciter à la fois les maîtres qui ont formé de si brillants élèves et tous ceux qui ont si utilement profité de leurs leçons : les uns et les autres ont bien servi cette autre patrie qui nous est désormais commune, l'Indochine française.

Discours de M. Tholance, président des conseils d'administration des Écoles industrielles

Monsieur le gouverneur,

En acceptant de donner à la modeste cérémonie qui nous réunit aujourd'hui dans ce pavillon le précieux témoignage de votre présence, vois avez voulu montrer tout l'intérêt que vous portez aux progrès de l'industrie en Cochinchine.

Connaissant les difficultés que rencontrent en ce pays tous ceux qui emploient la main-d'œuvre industrielle, vous vous êtes attaché, dès votre prise de commandement, à développer les deux écoles industrielles de la Colonie. Leur organisation actuelle, avec bientôt la section d'apprentissage que vous avez décidé de créer, l'augmentation du nombre des élèves, les acquisitions de machines et d'appareils nouveaux que vous avez autorisées sont l'heureuse conséquence de vos bienveillantes préoccupations à cet égard.

Et lorsqu'il s'est agi d'organiser cette belle manifestation économique qu'est la Foire de Saïgon, et qui, dans ce cadre vraiment magnifique, a obtenu le plus brillant et le plus légitime succès, vous avez, en vous inspirant de l'exemple de la Métropole, donné les plus grandes facilités aux conseils de Perfectionnement de l'École des mécaniciens asiatiques et de l'École pratique d'industrie, pour que, profilant de cette bonne occasion, ils puissent préparer ce concours local du travail industriel auquel ont participé 274 ouvriers.

Aussi, au nom des organisateurs de ce concours, ai-je l'agréable devoir de vous remercier bien vivement d'une si large sollicitude et de vous assurer qu'ils garderont en particulier de votre présence ici, dont ils apprécient hautement la valeur, un souvenir empreint de la plus sincère reconnaissance.

Messieurs,

C'est la première fois qu'a lieu un pareil concours dans la Colonie. S'il a donné les beaux résultats que vous pouvez constater, c'est grâce à l'appui de tous ceux qui étaient en mesure d'en favoriser la réussite. Sa préparation a été l'objet d'une étude attentive de la part de ses organisateurs, qui se sont efforcés d'agir de façon à ne gêner en rien le travail des ateliers de la place et d'immobiliser le moins possible les concurrents. Dans ce but, les épreuves ont été subies les dimanches seulement et leur durée a été limitée pour chaque groupe de participants à une seule journée.

L'exécution des essais, commencée le dimanche 13 novembre, s'est continuée jusqu'au 11 décembre et a été suivie avec soin par les membres des deux conseils de perfectionnement des écoles industrielles, la surveillance générale étant assurée par le personnel européen de ces établissements.

Quant au jury, il a été constitué par 34 techniciens de bonne volonté, appartenant aux divers ateliers de Saïgon, à l'exclusion des spécialistes en service dans ces écoles.

Le classement, qui a été entouré de toutes les garanties d'impartialité, a nécessité, de la part du jury, un gros effort. Aussi, est-ce un devoir pour moi de rendre hommage à ses membres, pour le soin et la conscience qu'ils ont apportés dans l'établissement du palmarès dont vous allez entendre la lecture et qui va signaler à votre attention « les meilleurs ouvriers annamites de la Cochinchine ».

Souhaitons, Messieurs, que, grâce à cette manifestation, l'Annamite laborieux arrive à comprendre ce que la carrière industrielle peut lui procurer, tout aussi bien que les autres. les moyens de gagner honorablement sa vie. Espérons aussi que, mieux éclairés, les jeunes gens intelligents sortant de nos écoles se dirigeront en plus grand nombre vers l'industrie.

Si l'Administration considère avec raison que l'extension de l'enseignement général est une nécessité en Cochinchine, elle pense également qu'il est de son devoir de ne rien négliger pour développer l'enseignement pratique. Plus que jamais en effet, nous avons besoin de bons ouvriers manuels, de contremaîtres instruits, de mécaniciens, de motoristes, d'électriciens expérimentés. Nul n'ignore que ce personnel de praticiens, sans faire complètement défaut, est actuellement en nombre notoirement insuffisant. Il importe de remédier, sans plus tarder, à cette regrettable situation.

Il faut que les indigènes arrivent à se persuader qu'apprendre un métier est loin d'être une déchéance.

Si on regarde de près les petits travaux des nombreux ouvriers et apprentis qui ont pris part à ce concours (je rappelle qu'ils étaient au nombre de 274, ce qui est un beau résultat pour une première expérience), on voit immédiatement combien est grande l'erreur de ceux qui ne différencient pas le manœuvre de l'ouvrier : l'ouvrier, à sa manière, est en quelque sorte un artiste ; pour façonner le fer, le cuivre, le bois, il lui faut à la fois de l'adresse et de l'intelligence ; de l'adresse pour bien faire, de l'intelligence pour concevoir le tour de main qui lui permettra de procéder rapidement et avec précision, conditions essentielles pour la bonne exécution de toute œuvre mécanique.

Les jeunes gens cherchant leur voie devraient venir en grand nombre visiter dans la Foire le stand si intéressant de l'Enseignement industriel, afin de se rendre compte de tout l'intérêt qu'il présente. Là, en examinant les travaux exécutés, les machines qui fonctionnent, les cours qui y sont exposés, ils verraient que, par leur variété, les programmes que constitue cet ensemble embrassent tous les progrès de la science moderne, toutes les inventions nouvelles qui en découlent pour le plus grand bien de l'humanité.

Ils comprendraient que cet enseignement, quelque peu délaissé jusqu'ici par les indigènes instruits, est vraiment digne d'être recherché par la jeunesse intelligente, contrairement à ce que peuvent penser ceux qui n'y sont pas initiés.

N'oublions pas que nous sommes au siècle du moteur et de l'électricité. Pour ne parler que du temps de paix actuel, que voyons-nous autour de nous ? Le panka et le pousse-pousse disparaissent peu à peu, le buffle fait place au tracteur, la voiture à chevaux à l'automobile ; l'avion lui-même distance le paquebot, et dans le monde entier, la télégraphie sans fil, la radiophonie dépassent en résultats les bornes de l'imagination la plus fertile. Bien plus, tout permet de penser que notre globe roulant de plus en plus vite sur la pente du progrès connaîtra dans un avenir rapproché des perfectionnements prodigieux et de plus en plus nombreux.

En prévision de ces formidables transformations, il importe en ces temps nouveaux de ne pas se confirmer dans une routine mortelle, mais, bien au contraire, de marcher de l'avant, en suivant pas à. pas les progrès qui se manifestent de toutes parts.

Pour cela, il est indispensable qu'au mépris traditionnel de la mécanique succède triomphalement un engouement raisonné pour l'étude de tout ce qui vit de l'impulsion automatique des forces de la nature méthodiquement capturées et canalisées, de tout ce que produit l'industrie.

Monsieur le gouverneur, en vous renouvelant l'expression de notre gratitude pour l'intérêt que vous avez porté à notre concours, permettez moi également de remercier toutes les personnalités qui nous ont si grandement aidés pour le mener à bien. J'ai nommé M. Darles, président du comité d'organisation de la foire, qui a mis à la disposition de nos conseils deux médailles d'argent et trois médailles de bronze ; M. le commandant de la Marine, M. le directeur de l'Artillerie, M. Rosel, directeur des Écoles industrielles, qui s'est dépensé sans compter et qui a été, dans la circonstance, un véritable animateur. et enfin tous les chefs d'industrie qui ont permis à leurs ouvriers de participer aux épreuves.

Ces ouvriers qui, après le rude labeur de toute la semaine sont encore venus travailler le dimanche, de même que le personnel des écoles industrielles qui les a suivis dans l'exécution de leurs essais, méritent aussi d'être félicités, cas ils ont largement contribué à la réussite du concours.

Des éloges enfin doivent également être adressés aux membres du jury qui se sont prononcés en toute équité et dont la tâche était aussi lourde que délicate, étant donné le nombre considérable de travaux à examiner.

Monsieur le gouverneur, vous avez bien voulu faire confiance aux conseils de perfectionnement des Écoles industrielles de la Cochinchine et vous avez puissamment facilité leur tâche : les résultats que vous constatez aujourd'hui montrent que vous pourrez toujours compter sur leur compétence et leur expérience des choses de ce pays. Je ne crains pas de vous donner l'assurance que, comme par le passé, leur zèle et leur dévouement inlassables ne vous feront jamais défaut.

Voilà donc terminé le concours qui a classé en tête de leur catégorie les meilleurs ouvriers annamites de la Cochinchine. Puissent les récompenses (médailles, prix en argent, diplômes) qui vont leur être distribuées pour clôturer cette intéressante manifestation, développer parmi la jeunesse annamite le goût des arts mécaniques et l'encourager davantage à se diriger vers les carrières industrielles, pour le plus grand bien de ce pays.

Si, couronnant nos efforts de tous les instants, ce but peut-être bientôt atteint, sans aucun doute, chacun s'en félicitera.

Foire de Saïgon
Les meilleurs ouvriers annamites de Cochinchine
Concours de travaux Industriels
Palmarès

Forgerons
Ouvrier

1er prix, Médaille en argent Ng.van Sang Service de la Flottille.
2e prix, Nguyên van Phung, Service local.
3e prix, Nguyên van Hoi, Arsenal.
1er accessit, Nguyên van Ta, Usine électrique de Cholon.
2e accessit, Ho van Thach, Garage Bainier.
3e accessit, Nguyên van Miêng, Arsenal.

Élèves

1er accessit, Trung, École pratique d'industrie.
2e accessit, Giorgi, École des mécaniciens.
3e accessit, Nhu, École des mécaniciens.

Chaudronniers en fer
Ouvriers

1er prix, Médaille en agent, Nguyên van Cu, Arsenal.
2e prix. Nguyên van Xang, Service local.
1er prix. Phan van Ai, Chemins de fer Ateliers de Dian.
2e accessit, Pham van Khuyên, Garage Bainier.

Apprentis

1er accessit, Nguyên van Luong, Arsenal.
2e accessit, Mui dit Hoa< Garages Charner.

Tourneurs
Ouvriers

1er prix. Médaille en bronze Nguyên van Lành, Service local.
2e prix. Nguyen van Ky, Service de la Flottille.
3e prix. Hai van Cu, Arsenal.
1er accessit, Tran van Ngo, Garages Charner.
2e accessit, Ng. v. Gio, Service local.

3e accessit, Ta dang Tuong, Unité marine.
4e accessit, Pham van Thit, Service de la Flottille.
5e accessit, Tran van Teo, Chemins de fer, Ateliers de Dian.
6e accessit, Lê van Sang, Postes et Télégraphes.
7e accessit, Ng. van Aa, Arsenal.

Apprentis

1er accessit, Phu phuoc Ly, Port de Commerce.
2e accessit, Nguyên van Khai, Affréteurs indochinois.
3e accessit, Nguyên van Thom, Arsenal.

Élèves

1er accessit, Trân van Vui, École des mécaniciens.
2e accessit, Trân van Hoa, École pratique d'industrie.
3e accessit, Trân van Tôn, École pratique d'industrie.

Fondeurs-mouleurs

Ouvriers

1er prix, Médaille en bronze Nguyên van Thai, Affréteurs indochinois.
2e prix, Nguyên van Dung, Arsenal.
3e prix, Nguyên van Do, Atelier Grillet.
1er accessit, Nguyên van Sang, Travaux publics, Atelier de Phu-An.
2e accessit, Nguyên van Than, Ateliers F A.C.I.

Élèves

1er accessit, Duong, École pratique d'industrie.
2e accessit, Bach, École pratique d'industrie.

Menuisiers

Ouvriers

1er prix, Médaille de bronze, Lê-Xuân, Ateliers asiatiques d'arts appliqués.
2e prix, Nguyên doan An, Atelier Nguyên van Bâ.
3e prix, Nguyên cao Ngoc Atelier Nguyen van Diên.
1er accessit, Le van Sang, Artillerie.
2e accessit, Trân van Vang, Unité Marine.
3e accessit, Nguyên van Kinh, Atelier Nguyen van Diên.
4e accessit, Nguyên van Dién.
5e accessit, Nguyên van Bât, Atelier Nguyên van Bât.
6e accessit, Nguyên van Thân, Atelier Nguyên van Diên.
7e accessit, Nguyên van Khoa, Atelier Nguyên van Bât.

Élèves

1er prix. Lâm van Me, École pratique d'industrie.
1er accessit, Cang, École pratique d'industrie.
2e accessit, Duc, École pratique d'industrie.

Ajusteurs

Ouvriers

1er prix. Huynh van Truyên, Services agricoles.
2e prix. Lê van Giai, Service local.
3e prix. Duong van Nho, Usine électrique de Saïgon.
1er accessit, Truong van Thanh, Municipalité Cholon.
2e accessit, Nguyên van Thanh, Service local.

3e accessit, Phan van Manh, Ateliers F. A. C. I.
4e accessit, Phan van Dang, Travaux publics : Atelier de Phu An.
5e accessit, Trân van Gioi, Chemins de fer : Ateliers de Dian.
6e accessit, Ng. van Quan, Artillerie.
7e accessit, Phan van Bang, Municipalité de Saïgon.

Élèves

1er prix. Chiêu. École des mécaniciens.
2e prix. Ngàn, École des mécaniciens.

Apprentis

1er accessit, Duong van Nien, Arsenal.
2e accessit, Vuong van Cu, artillerie.

Élèves

1er accessit, Édouard, École des mécaniciens.
2e accessit, Tam, École pratique d'industrie.

Chaudronniers en cuivre
Ouvriers

1er prix, Nguyên van Tho, Arsenal.
2e prix. Pham v. Tieng, Unité Marine.
3e prix. Huynh van Dong, Service local.
1er accessit, Ngayen van Iayéo,
Service de la Flottille.
2e accessit, Tran van Sô, Cie des Tramways : Ateliers de Govap.
3e accessit, Mat v. Chieu, Chemins de fer : Ateliers de Dian.
4e accessit, Nguyên van Buom, Chemins de fer : Ateliers de Dian.

Élèves

1er accessit, Thom, École pratique d'industrie.
2e accessit, At, École des mécaniciens.

Modeleurs
Ouvriers

2e prix, Doan quan Chanh, Artillerie.
1er accessit, Nguyên van Khuê, Atelier Rivière.

Fraiseurs
Ouvriers

1er prix, Nguyên, van Co, Service local.
2e prix, Phat, Garage Comte.
1er accessit, Nguyên van Nhành, Artillerie.

École des aveugles

2e prix. Xoi.
1er accessit, Lai.

Mécaniciens d'autos

1er accessit, Mai Salon Nautique.

Électriciens (Bobineurs)
Ouvriers

1er Prix, Tran van Thalg. Garages Charner.
2e prix, Nguyên van Quang, Atelier Nguyên van Cuc.
3e prix, Nguyên van Bên (?), Garages Charner.
1er accessit, Vo van Thao, Arsenal.

Électriciens de réseau

1er accessit, Ly van Mâm, Usine de Cholon.

Apprenti

1er accessit, Tran van Ngan (bobineur), Arsenal.

Élèves

1er prix, Tran van Vui (bobineur), École des mécaniciens.
1er accessit, Dinh van At, École des mécaniciens.

Ministère de la marine
(*Journal officiel de la République française*, 14 janvier 1928)

Tableau d'avancement
Mécaniciens

Favier (*Gustave*-Louis-Alexandre), 5540 Toulon.

Gustave Louis Alexandre FAVIER
(1883-1940)
directeur adjoint de l'École des mécaniciens asiatiques

Né le 9 janvier 1883 à Orange (Vaucluse).
Chevalier de la Légion d'honneur du 14 janvier 1928 (min. de la Marine) : 1er maître mécanicien des équipages de la flotte.
Décédé le 10 janvier 1940 à Saïgon.

Conseil colonial de Cochinchine
Séance du 14 novembre
(*L'Écho annamite*, 15 novembre 1928)

.....

Sur le chapitre des automobiles, M. Bay lit un long discours, condamnant l'Administration. M. Rosel, directeur de l'École des mécaniciens, soutient son projet, avec une fougue telle que l'hilarité règne un bon moment. Les sténos ont de l'ouvrage ! M. Rosel parle trop vite. Elles rient aux larmes cependant que le travail avance. Finalement, M. Rosel gagne son procès. Le rapport de la commission est adopté.

TÉMOIGNAGES OFFICIELS DE SATISFACTION
(*L'Écho annamite*, 3 janvier 1929)

Par arrêté du gouverneur de la Cochinchine :

Un témoignage officiel de satisfaction est décerné à :

MM. Rosel, ingénieur mécanicien en chef de la Marine, directeur de l'École des mécaniciens asiatiques ; Favier, professeur technique ; Noyé, professeur technique ; Le Goff, professeur technique ; Le hoang Vi, moniteur principal de l'enseignement professionnel ; Tran van Dai, moniteur principal de l'enseignement professionnel ; Nguyên van Sang, contremaître forgeron ; Nguyên van Co, contremaître ajusteur,

Et aux élèves de ladite école.

Pour le zèle et les connaissances professionnelles dont ils ont fait preuve dans l'exécution et pour la mise en place de la grille monumentale en fer forgé érigée boulevard Norodom à l'entrée du Jardin botanique.

*
* *

DISTINCTIONS HONORIFIQUES
(*L'Écho annamite*, 3 janvier 1929)

À l'occasion de l'inauguration du musée Blanchard de la Brosse, les décorations suivantes ont été remises :

Commandeur de l'Ordre royal du Cambodge

M. Rosel, directeur de l'École des mécaniciens asiatiques, officier de l'Ordre royal du Cambodge.

Ordre du Mérite Moniseraphon

Favier, surveillant technique à l'École des mécaniciens asiatiques.

École des mécaniciens asiatiques
(*L'Écho annamite*, 8 juin 1929)

MM. [Pierre] Thomas, ingénieur des Arts et manufactures, directeur général des Distilleries de l'Indochine, et Poupin, ingénieur des Travaux publics, sont désignés pour faire partie du conseil d'administration et de perfectionnement de l'École des mécaniciens asiatiques de Saïgon, en remplacement de MM. Hamelin et Etienbled.

A l'École des mécaniciens
(*Le Merle mandarin*, 1er décembre 1929)

Des bruits très graves circulent en ville. Jaloux des lauriers de leurs camarades de l'École normale, les élèves d'une école pratique manuelle de Saïgon, après de nombreuses conférences tenues la nuit en leurs dortoirs non surveillés, auraient décidé de chasser tout simplement de l'école, les rares métis et français, prétextant que ceux-ci, ne marchant pas avec eux, sont susceptibles de les dénoncer.

On affirme que ces jeunes gens, pour parvenir à ce résultat, seraient résolus, si nécessaire, à employer là manière forte. Il paraît que, déjà, marteaux, limes et autres outils seraient montés la nuit au dortoir en attendant, sans nul doute, l'occasion de s'en servir contre le malheureux qui aurait le sommeil dur.

D'ores et déjà, une cabale aurait été montée, nous assure-t-on, et aurait donnée les résultats désirés, mais comme ce commencement ne saurait satisfaire ces jeunes énergumènes écervelés, on peut s'attendre à voir sous peu de lâches agressions, ou à 15 ou 20 contre 1, ils assommeront un de leurs camarades.

Beau couronnement, n'est-il pas vrai, d'une œuvre à laquelle le directeur, durant de nombreuses années, a dépensé le meilleur de son travail et de son cœur dans l'espoir d'apprendre un métier honorable à des malheureux.

Espérons toutefois qu'un avenir prochain ne nous obligera pas à revenir sur ce mouvement qui, à tous égards, mérite d'être surveillé.

École des mécaniciens asiatiques
(*Vadecum annamite* en *quoc ngu,* 1930)

MM. Rosel (Emmanuel, Marius), ingénieur mécanicien en chef de la marine, directeur ;
Favier, surveillant technique ;
Le Goff, id.
Noyé, chef d'atelier de forge et d'ajustage ;
Honnorat, maître mécanicien, chef de travaux ;
Lagarde, chef d'atelier de 1re classe ;
Le Roux, maître radio-chef des ateliers.

NOIR SUR BLANC
Carnaval sur un volcan
par L'Angély
(*Les Annales coloniales*, 22 mai 1930)

Au 15 avril, tandis que dans toute la métropole alarmée, il n'était encore question que des tragiques événements survenus dans notre empire d'Extrême-Asie, le Gouvernement Général de l'Indochine à Saïgon, donc l'observatoire le mieux renseigné sur la gravité latente des suites de Yen-Bay, « était le théâtre de la plus splendide, de la plus grandiose, de la plus inoubliable des féeries. Le merveilleux spectacle suivi d'un grand bal se déroula jusqu'à une heure très avancée du matin. » (*Les journaux saïgonnais*). On fêtait dignement S. M. Prajadhipok, roi de Siam, et son épouse.

Évidemment, le Tonkin n'est pas la Cochinchine, mais si un typhon avait ravagé le centre administratif, commercial, industriel et maritime de Saïgon-Cholon, il est probable qu'Hanoï, Haïphong, jusqu'à Yen-Bay, se seraient, par l'effet d'une élémentaire solidarité, profondément ressenties du désastre.

Or, c'est bien peu de temps après Yen-Bay que commençaient à Saïgon les préparatifs d'une manifestation carnavalesque, du reste fort bien réussie, si nous en jugeons d'après les croquis de « l'Impartial de Saigon ». C'est, en tête du cortège, Mmes de Lachevrotière et Van Vi, suivantes d'Abd-el-Kader ; M. Laurent Gay en poilu de 1918. Mme Le Lay en Victoire. La même feuille réunit les deux Napoléons, le grand était personnifié par Mme Bournier, le petit par M. Rosel, tandis que l'impératrice Eugénie revivait sous les traits de Mme Delmas ; Mlle Van Riswick était Vierge de Domrémy, Mme Madon, Blanche de Castille, et Mlle Motais de Narbonne, Saint-Louis, M. Desrioux, fort bien « nez », coiffait l'auguste perruque du Roi Soleil. Hé quoi !… Gens mal informés de Paris et de la province, vous n'allez pas imaginer qu'une Marie-Antoinette de féérie (Mme Bec), dont la traîne était portée par deux petits Annamites, évoquait en

Saïgon, l'an 1930, le banquet funeste et célèbre, offert à Versailles au 2 octobre 1789 aux gardes du corps et aux officiers de la garnison ?

Trêve de plaisanteries, il ne faut pas que l'âme des violons et des jazz, les pétarades des bouchons de champagne et la danse étoilée des illuminations électriques, nous fassent oublier, un seul instant, la gravité latente d'une situation qui est loin d'être débrouillée. Là-bas, le feu couve sous la cendre, il serait criminel de s'endormir dans une douce quiétude.

La vigilance quotidienne fera beaucoup plus pour notre sécurité en Indochine que la justice mosaïque du talion : dent pour dent, œil pour œil.

Donc, il s'agit moins de préparer, deux mois à l'avance, la réussite de splendides mascarades, que de pratiquer une politique de prévoyance qui préserve notre grand empire indochinois de la catastrophe de nouvelles Vêpres Siciliennes.

Conseil colonial de Cochinchine
Séance du 14 novembre 1930
217

M. LE-QUANG-LIEM dit BAY. — Je demande la parole.

Messieurs,

L'examen de l'état d'automobiles entretenues aux frais du Budget local et effectuées aux divers services à Saïgon, fait ressortir qu'il en existe actuellement 93 de diverses marques et dont les forces motrices varient entre 5 et 17 chevaux. Ces voitures sont réparties comme suit entre les différents services :

Palais du Gouverneur 4

Service des Travaux publics 34 (non compris les camions, camionnettes, arroseuses et tracteurs.

Service de la Sûreté 14 (non compris les voitures de la police urbaine de Saïgon et de Cholon).

Service permanent 11

Service ambulant 13

Réserve du Service local 5

Réserve du Service de provinces 5

Apprentissage des chauffeurs 7

De leur côté, les provinces possèdent en tout 60 voitures.

Certaines d'entres elles entretiennent jusqu'à 5 automobiles.

Pour l'entretien de ces 93 voitures locales il faut, par an, une dépense d'au moins 203.000 $, qu'on pourrait évaluer à :

80 chauffeurs à 60 $ en moyenne par an	48.000
Primes d'assurance à raison de 100 piastres par voiture et par an	10.000
Réparations, essences, huiles, pneus et accessoires, etc. à raison de 1.000 piastres par voiture et par an	93.000
Habillement des chauffeurs à raison de 50 piastres par chauffeur et par an : 50x80	4.000
Renouvellement par cinquième — 20 voitures à raison de 2.500 piastres en moyenne par an	50.000

	205.000

Ainsi, chaque année, l'Administration locale dépense au moins 200.000 $ pour l'entretien et le renouvellement des moyens de transport mis à la disposition des divers fonctionnaires, sans que cela ne diminue en rien les crédits affectés au paiement des frais de transport du personnel dans l'intérieur du pays qui sont presque toujours dépassés.

Pour l'année 1927, le crédit de 80.000 p. pour le transport du personnel dans la Colonie à été dépassé de 8.979 p., et celui de 8.000 p. 00 pour le transport du personnel dans les villes de Saïgon et de Cholon, de 14.791 p. 37.

Ayant tenu compte des observations que j'ai émises l'année dernière à ce sujet, observations qui restent d'ailleurs entières, M. le gouverneur a pris deux circulaires prescrivant les mesures à prendre pour le bon entretien des voitures automobiles administratives et pour empêcher l'emploi abusif.

Quels que soient les résultats des mesures prescrites, le nombre des voitures entretenues aux frais des divers budgets ne changera pas et restera toujours excessif. Car d'après l'état des voitures qui m'a été fourni, certains services tels que les Travaux publics, la police de la Sûreté et le Port de Commerce possèdent chacun un nombre vraiment exagéré d'automobiles, et plusieurs fonctionnaires auxquels leur fonction de chefs ne permettent des tournées fréquentes, ont à leur disposition des voitures spéciales en permanence.

Ainsi le service des Travaux publics possède jusqu'à 34 voitures et il a tendance à en acheter toujours de nouvelles. On se demande comment il peut y avoir chaque jour jusqu'à 30 fonctionnaires des Travaux publics de Saïgon qui circulent sur les diverses routes de la Cochinchine, alors que dans chaque province, il y a un chef de subdivision qui surveille les chantiers provinciaux.

Supposons même que tous les ingénieurs chefs de circonscription fassent journellement des tournées, il n'est pas possible qu'il y ait plus de 10 voitures occupées par jour. Ajoutons à ce chiffre, 4 voitures de réserve destinées à remplacer celles qui sont en réparation, le nombre de 14 voitures serait, à mon avis, largement suffisant pour le service central des Travaux publics. Dans les provinces, les chefs de subdivision peuvent toujours se servir des automobiles provinciales. Le nombre des voitures existant à l'heure présente au service des Travaux publics pourrait par conséquent être réduit de vingt unités.

En ce qui concerne les voitures du service de la Sûreté, elles sont au nombre de 14. Il ne me paraît pas possible qu'il y ait chaque jour dans toute la Cochinchine jusqu'à 4 ou 5 affaires criminelles ou politiques graves qui puissent occasionner des transports immédiats d'agents de sûreté sur les lieux, pour que 4 où 5 voitures soient continuellement occupées. Cinq voitures en permanence et 2 voitures en réserve me sembleraient suffisantes pour ce service.

La brigade mobile de Rachgia dispose, d'autre part, d'une camionnette ; or, il existe dans cette province environ 100 kilomètres de routes carrossables seulement,

Il est affecté au service du palais du Gouverneur 4 automobiles, plus une cinquième destinée au service du cabinet.

En outre, une voiture de 15 chevaux est destinée spécialement aux personnalités de passage et missions d'inspection.

Comme dans ses tournées, M. le gouverneur n'est généralement accompagné que d'un ou deux fonctionnaires de son cabinet, le nombre de voitures existantes (5) me paraît exagéré.

Pour les services permanents, je vois une voiture Delage de 11 CV. affectée au cabinet du gouverneur, une Rochet-Schneider de 12 CV. affectée à l'Inspection des Affaires politiques, une Hotchkiss de 11 CV. affectée à l'Inspection du Travail, une autre

Hotchkiss de 12 CV. affectée à la Direction des Bureaux, une Renault de 10 CV. affectée à la Direction de Santé, une Lorraine Dietrich de 10 CV. affectée au Service de la flottille et du matériel mécanique.

On peut se demander si, vraiment, chacun de ces services a absolument besoin d'une voiture spéciale.

Les fonctionnaires du cabinet du Gouverneur n'ont pas tous les jours des courses de 4, 5 km. à faire pour avoir besoin spécialement d'une voiture.

Il en est de même des inspecteurs des Affaires politiques et administratives, de celui du Travail, du Directeur des Bureaux et du Directeur local de Santé. Ces hauts fonctionnaires faisant rarement des tournées de longs trajets. Ne pourrait-on pas examiner la suppression partielle de ces automobiles.

Quant au chef du Service de la flottille et du matériel mécanique, il n'a jamais que de rares courses à effectuer de l'École des mécaniciens au bord de la rivière de Saïgon et à l'Arsenal. Il n'a pas pour cela du tout besoin d'une automobile spéciale. D'ailleurs, il peut toujours se servir d'une des voitures destinées à l'apprentissage des chauffeurs automobiles qui fonctionnent encore convenablement.

Au Service ambulant figurent une automobile Dodge de 17 CV. affectée aux services agricoles, une Peugeot de 15 CV. affectée au service forestier, une Peugeot de 15 CV. affectée au service de la propriété foncière, une Renault de 10 CV. affectée au service Vétérinaire, une Renault de même force affectée à l'Institut Pasteur et une Citroën de 10 CV. affectée au service du cadastre.

Les chefs de ces services ayant de rares tournées à faire dans l'intérieur pourraient sans inconvénient s'entendre entre eux pour se servir à tour de rôle d'une ou de deux voitures.

Les six voitures précitées pourraient par conséquent être réduites à 2 par exemple.

Pour les inspections des écoles provinciales et des écoles d'Art, une seule voiture est largement suffisante.

Le chef du Service des bâtiments civils, pouvant se servir d'une des voitures du service des Travaux Publics pour ses tournées qui ne sont pas, d'ailleurs, fréquentes, n'a pas besoin d'une automobile en permanence.

Ainsi donc, les 13 voitures du service ambulant pourraient être ramenées à 6 ou à 7 réparties comme suit :

2 pour les services agricoles, le service forestier, le service de la propriété foncière, le service vétérinaire, l'Institut Pasteur, le service du cadastre ;

1 pour l'Inspection des écoles primaires et l'inspection des écoles d'art qui ne sont d'ailleurs qu'au nombre de deux, une à Biênhoà et une à Thudaumot ;

1 pour les recherches agronomiques, les concours de paddys, les opérations de recrutement, la commission des concessions, la commission des primes à la motoculture, la mission des films et le service de l'Immigration ;

1 pour le service judiciaire ;

1 pour la gendarmerie ;

1 pour les personnalités de passage et les missions d'inspection et autres.

Pour des cas d'urgence, si les voitures affectées à ces services n'étaient pas disponibles, les chefs de service intéressés pourraient demander la mise à leur disposition d'une des voitures de réserve.

Le nombre de celles-ci pourrait être réduit de 5 à 3.

Les voitures de réserve des provinces auraient également besoin d'être fixées à 2 au lieu de 5.

En résumé, j'estime que le nombre des automobiles du Service local pourrait être à titre d'essai, ramené progressivement de 99 à 51 et réparti comme suit :

Travaux publics et bâtiments civils	14
Police de la Sûreté	7
Service Permanent	8
Service ambulant.	7
Réserve du Service local	3
Réserve des provinces	2
Apprentissage des chauffeurs	7
	50

La suppression de 43 voitures existant, permettrait de réaliser une économie annuelle de plus de 100.000 piastres.

D'un autre côté, la vente des voitures devenues disponibles pourrait rapporter au Budget une cinquantaine de mille piastres de recettes extraordinaires.

Dans le même ordre d'idée, plusieurs provinces pourraient être invitées par l'Administration centrale à réduire le nombre de leurs automobiles.

Suivant l'exemple de Giadinh et de Mytho qui sont les deux provinces dont le réseau routier est le plus important, les administrateurs de Baclieu, Béntre, Sadec, Tanan pourraient ramener le nombre de leurs automobiles à deux unités et le chiffre des voitures de Cantho. Chaudoc, Cholon, Soctrang et Vinhlong pourrait être diminué d'une unité.

M. LE GOUVERNEUR. — Je n'en ai que 4, Monsieur.

M. LE-QUANG-LIEM DIT BAY. — Avec une affectée au service du cabinet de M. le gouverneur. J'ajoute, M. le gouverneur, que l'année dernière, à la suite d'un vœu émis au conseil colonial, le gouvernement a répondu comme suit :

« A l'article 2, on dit que le gouverneur seul a le droit à ce moyen de transport, les autres fonctionnaires et chefs de service ont le droit seulement au logement et à l'ameublement ».

Ici, tout le monde, chaque chef de service a son automobile. Et je vois plus loin, dans un arrêté du gouverneur général du 13 février 1926, qui fixe le nombre des voitures affecté à chaque chef de Colonie, je vois que le chef de la Colonie a le droit seul, à une voiture automobile et au chauffeur. Et ici, nous avons quatre chauffeurs et quatre automobiles pour le palais du Gouverneur, et une pour le cabinet, et chaque chef de service à son automobile. Je demande à l'administration d'examiner la possibilité de supprimer toutes ces automobiles et d'appliquer strictement les règlements en vigueur. Puisque vous avez cité cet arrêté dans la réponse que vous avez faite au vœu du Conseil colonial l'année dernière, je demande que vous appliquiez strictement ce texte.

M. LE GOUVERNEUR. — Je répondrai directement à M. Bay au sujet de cette question d'automobile qui est une de celles, je le reconnais qui lui tient le plus à cœur ; je suis d'ailleurs de son avis, car il est certain que la question d'automobiles est une de celles qui sont susceptibles de prêter à beaucoup d'abus. Je fais remarquer à M. Bay qu'un des premiers actes de mon administration lorsque j'ai pris le gouvernement a été précisément de réglementer l'usage des voitures automobiles. Les voitures automobiles ont été concentrées dans les provinces sous la direction des administrateurs qui les répartissent suivant les besoins des différents services ; enfin, dans une circulaire récente, j'ai prolongé la durée des automobiles et déclaré qu'on ne pourrait remplacer les automobiles à moins qu'elle n'aient 4 ans de service. D'autre part, je fais remarquer à M. Bay qu'il y a une petite confusion dans l'usage des automobiles.

Il est exact que le gouverneur a droit à une automobile pour ses besoins personnels, en dehors même des besoins du service, tandis que les autres chefs de service et les

autres fonctionnaires désignés tout à l'heure ne doivent se servir des automobiles que pour les besoins du service.

D'ailleurs, c'est au titre de « besoins du service » que les divers chefs de province et que divers chefs de service que vous avez énumérés possèdent aujourd'hui des automobiles. Ces explications données, j'ajoute que je suis entré déjà dans la voie indiquée par M. Bay, car j'ai supprimé de ma propre initiative 55.000 piastres prévues pour achats d'automobiles diverses sur le budget de 1929- Vous avez donc obtenu une première satisfaction. J'ajoute, du reste, que je suis décidé à examiner dans quelle mesure on pourra supprimer progressivement les automobiles et augmenter les attributions des divers fonctionnaires qui posséderaient des automobiles en leur accordant des indemnités kilométriques lorsqu'ils accomplissent des voyages dans l'intérieur pour le service, étant bien entendu, comme il se fait déjà d'ailleurs qu'il y aurait un maximum de prévu qui ne pourrait être dépassé. Je crois que ces mesures sont de nature à vous donner un commencement de satisfaction.

M. LE-QUANG-LIEM DIT BAY. — Vous avez dit tout à l'heure que cette question me tient au cœur. Non, car je défends ici les intérêts du budget.

M. LE GOUVERNEUR. — Mais je vous en ai félicité !

M. LÈ-QUANG-LIEM DIT BAY. — Je n'ai jamais fait que défendre les intérêts du budget. Nous parlons d'économies, je demande au gouvernement de faire des économies.

M. LE GOUVERNEUR. — Je rends hommage à votre souci de l'intérêt public et vous en félicite.

M. DE LACHEVROTIÈRE — Remarquez qu'en principe, je me rallie à la motion de M. Bay, mais tout de même, certaines autos se justifient par les fonctions de ceux qui les emploient, étant donné que certains chefs de service pourraient nous donner des justifications sur les autos employées et la nécessité de ces autos dans les différents services. Je demanderai donc qu'on prenne une décision, et avant que le conseil colonial vote, que ces chefs de service soient convoqués et nous disent si véritablement le chiffre d'automobiles qui est fixé par notre collègue, M. Bay, je ne dirai pas arbitrairement, mais peut-être pas avec toute la documentation voulue, est suffisant pour permettre d'assurer certains services. Je ne cite entre autres que le service de la Police. Je suis persuadé que plus il y aura de routes et plus nous aurons besoin d'avoir d'agents de la sûreté, des gendarmes, etc. se promenant sur ces routes à certains moments pour pouvoir exercer leurs fonctions Pour les travaux publics, il est également certain que les Travaux publics ont besoin d'un certain nombre de voitures ; il faudrait savoir si le nombre de 14 automobiles fixé par M. Bay est suffisant. Vous avez d'autres fonctionnaires, ne serait-ce que l'inspecteur du travail, qui est obligé de se déplacer. Il a également besoin d'une voiture. Il est évident qu'il ne faudrait pas, par mesure d'économie, qu'on empêche le fonctionnement de certains services.

Nous reconnaissons d'ailleurs que M. le gouverneur a pris des mesures qui sont excellentes. Il en a pris une qui, je crois, n'aura pas une grande répercussion, c'est l'arrêté qui fixe la durée des voitures à 4 ans. Si véritablement cet arrêté permettait aux voitures de durer 4 ans, je lui demanderai de vouloir bien prendre cet arrêté pour les voitures particulières qui durent parfois beaucoup moins.

Les automobiles particulières arrivent à avoir des accidents comme les autres, et peuvent avoir des moteurs qui s'abîment, ce ne peut donc être une règle absolue.

M. LE GOUVERNEUR. — Il est entendu que si j'ai pris cette mesure, c'est pour indiquer un minimum en dehors des cas d'accidents.

M. DE LACHEVROTIÈRE. — Ce minimum bien souvent ne peut être atteint.

M. LE GOUVERNEUR. — Nous avons précisément en service à l'École des mécaniciens des voitures qui datent de 1914 et 1915. Je suis allé avant-hier à l'École des mécaniciens, précisément pour passer une visite de ces véhicules pensant que M. Bay ne manquerait pas de nous saisir sur ce point.

Je me suis empressé de féliciter le sympathique et consciencieux directeur des résultats obtenus. Nous avons sur cette liste respectable d'automobiles énumérées par M. Bay, un nombre de véhicules qui datent d'une antiquité certaine en matière d'automobile ! Nous avons de vieilles Dodge, nous avons des voitures de 1917 et 1914 ! Si vraiment, il y abus de commis dans l'usage des automobiles, il est bien certain que l'administration a fait tout de même preuve d'un certain esprit de conservation en matière d'automobiles. Si j'ai pris l'arrêté qui a fait l'objet des observations de M. de Lachevrotière, c'est, qu'il m'est.apparu que dans certains cas, l'usure de ces automobiles était un peu rapide.

C'est pour cela que j'ai prescrit qu'à moins de circonstances exceptionnelles, d'accidents, les automobiles ne seraient pas remplacées à moins qu'elles n'aient au moins 4 ans.

J'estime qu'étant donné les preuves de résistance qu'ont donné les véhicules que nous avons en service depuis 1914, cette limite de 4 ans n'est pas excessive, et que cela incitera les fonctionnaire à ménager un peu plus les machines qui leur sont confiées.

M. QUINTRIE-LAMOTHE. — On ne pourrait pas leur donner des autos qui datent de 1914 !.

M. LE GOUVERNEUR. — Elles nous rendent des services pour l'éducation et l'apprentissage des mécaniciens.

M. QUINTRIE-LAMOTHE.— Justement la question a été posée et discutée, ce matin à la Commission du budget, et un technicien disait qu'il n'était peut-être pas très indiqué de faire l'éducation des apprentis mécaniciens sur des autos datant de 1914,. parce que l'industrie automobile a fait tout de même quelque progrès depuis cette date.

M. ROSEL. — Si nous avons des voitures qui ont 10 ans d'existence pour faire l'apprentissage des chauffeurs, c'est tout simplement par raison d'économie. L'École des mécaniciens ne fait jamais de dépense inutile, qu'il s'agisse des matières consommables ou de matériel quelconque.

Les vieilles voitures sont indispensables, car les réparations qu'elles nécessitent permettent aux élèves de faire de la pratique, et par suite d'apprendre leur métier.

M. Bay s'élève contre le nombre de voitures du Service local. Il est certain que si ces voitures étaient neuves, on pourrait en réduire le nombre, mais il y en aurait moins en réparation à l'atelier et les élèves ne pouvant plus travailler de leurs mains, leur apprentissage en souffrirait.

La question est la même que pour les chaloupes. En 1906, le conseil colonial a rattaché le service des chaloupes à l'École des mécaniciens pour que, justement, les apprentis puissent faire leur apprentissage de mécaniciens de machines à vapeur. Dans le même ordre d'idées, le conseil colonial, l'année dernière, a émis l'avis d'acheter des tracteurs automobiles pour former des conducteurs pour les plantations. De même, ce sont les moteurs des voitures automobiles qui nous servent pour former, comme l'a demandé M. Héraud, votre ancien président, les mécaniciens de moteurs de faible puissance employés dans les petites rizeries, les plantations, les canots, etc.

Si nos élèves étaient plus instruits, nous aurions plus de facilités pour les former, mais nous n'étonnerons personne en disant que ce ne sont pas les meilleurs sujets qui se destinent à l'enseignement professionnel.

Aussi n'est-ce pas par des figures au tableau noir qu'ils peuvent arriver à connaître leur métier, pas plus qu'en manipulant les organes de quelques voitures automobiles au repos, toujours les mêmes.

Il faut, au contraire, mettre entre leurs mains de nombreuses voitures de types différents, qui marchent, qui s'usent et leur faire exécuter comme dans les garages les petits travaux que nécessite leur entretien en état de marche et qu'on ne pourrait pas improviser avec des voitures au repos.

M. Le-quang-Liem dit Bay a pu croire que chaque chef de service avait à sa disposition une voiture automobile. Cela est inexact.

Le service ambulant dispose seulement d'une douzaine de voitures pour une vingtaine de services à assurer savoir : l'agriculture, la génétique, la sériciculture, le service judiciaire, le service forestier (chef de service), la propriété foncière, l'inspection des écoles d'art et des écoles provinciales, le service vétérinaire, l'Institut Pasteur, la gendarmerie, le cadastre, le service des bâtiments civils, les recherches agronomiques, le concours de paddys, les opérations de recrutement, la commission des concessions, la commission des primes à la motoculture, les missions des films, le service de l'immigration, les missions d'Inspection et autres, etc.

Quant aux voitures des provinces, elles sont dans l'intérieur et ne concourent pas à assurer ces services ; mon intervention se borne à les remplacer par des voitures de réserve quand elles ont besoin de réparations.

Si les chauffeurs connaissaient bien leur métier, s'ils étaient mécaniciens, les voitures marcheraient mieux. Mais comment faire de bons chauffeurs avec des boys, des miliciens, des saïs, des cuisiniers, des coolies ? Ce n'est pas possible.

Aussi ne peut-on que regretter que la jeunesse annamite instruite dans nos écoles ne se porte pas davantage vers l'enseignement de la mécanique.

M. Le-quang-Liem dit Bay. — J'ai fait seulement des observations au sujet du nombre des voitures et des dépenses.

M. ROSEL. — Les dépenses sont minimes. Chaque voiture revient en moyenne à 900 piastres en consommation d'essence, d'huile, de pneumatiques, réparations, remplacement d'accessoires, etc. Que ceux qui ont une voiture personnelle disent s'ils peuvent avec 900 piastres, subvenir à toutes ces dépenses.

Les voitures du Service local sont surveillées et entretenues ; leur remise en état est assurée par les élèves, c'est à-dire sans frais de main-d'œuvre, économie, qui fait récupérer une partie de ce que coûte l'École des mécaniciens.

Ce sont ces conditions favorables qui nous permettent avec 33.000 piastres d'assurer le service de 37 voitures ou camions automobiles. Encore convient-il d'ajouter que l'École des mécaniciens est également chargée de l'entretien des voitures de la Sûreté.

M. LÈ-QUANG-LIEM DIT BAY. — Et le chef de la Flottille ? Quel est-il ?

M. ROSEL. — Le chef du Service de la Flottille c'est votre serviteur qui, en même temps, est directeur des deux écoles industrielles de la Cochinchine.

M. LE-QUANG-LIEM dit BAY. — Vous avez 7 voitures.

M. ROSEL.— Non, je n'en ai qu'une, l'ancienne voiture n° 2 du gouvernement ; c'est une voiture de 10 chevaux de la marque Lorraine achetée usagée en décembre 1914. Vous ne me voyez jamais sur une autre, je ne crois pas que vous puissiez me reprocher d'abuser. Il m'arrive, quelquefois, le soir, d'essayer une voiture en service ou nouvellement réparée, ce que je ne puis faire dans la journée, faute de temps. J'arrive ainsi à vérifier le fonctionnement des mécanismes et de l'éclairage électrique, ce qui, pour l'éclairage électrique est impossible en plein jour.

M. LÉ-QUANG-LIÉM dit BAY. — Du moment que M. le gouverneur a promis d'examiner la possibilité de réduction, je fais crédit au gouverneur.

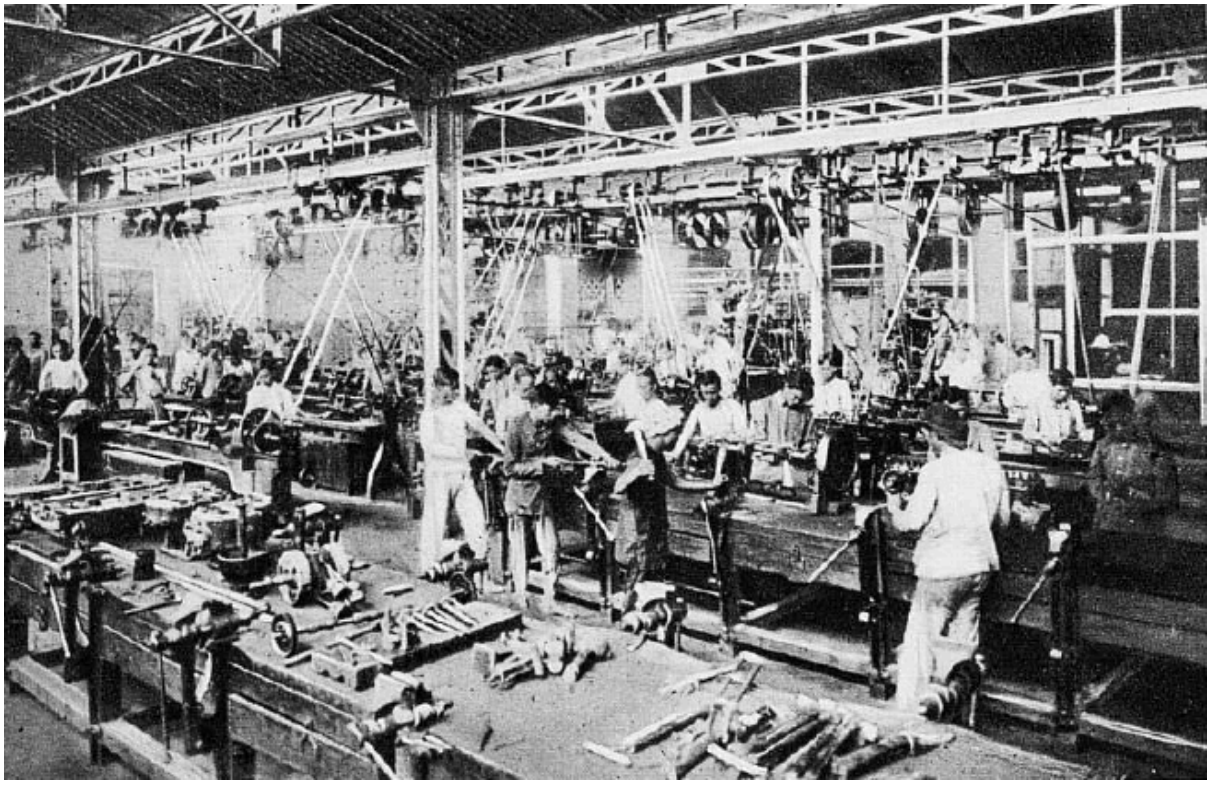
M. ROSEL. — Je ne demande que cela, en 1923.

M. LE PRESIDENT. — M. Rosel, on est d'accord.

M. DE LACHEVROTIÈRE. — On ne peut pas faire de réduction sur le service de Santé, il est déjà adopté.

M. LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix le total du chapitre 53.

Adopté.



École des mécaniciens asiatiques à Saïgon
(Henri Gourdon, *L'Indochine*, Paris, Larousse, 1931, p. 135)

L'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL EN INDOCHINE
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 août 1935)

Nous extrayons du dernier rapport officiel les renseignements qui suivent :

……

À Saïgon, l'École des mécaniciens (191 élèves) et l'École pratique d'industrie* (86 élèves) accroissent l'une et l'autre leurs effectifs. Un internat pour les élèves européens ayant pu enfin être construit à l'École des mécaniciens asiatiques, l'élément européen atteint 46 élèves, en augmentation de 59 p. 100.

UNE TOURNÉE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL [René Robin]
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 septembre 1935)

Saïgon, 13 septembre. — […] Le chef de l'Union et le gouverneur de la Cochinchine se sont rendus alors à Saïgon, à l'École pratique d'industrie et l'École des mécaniciens, groupées sous la même direction. Ils y ont été reçus par MM. Rosel, directeur, Favier, surveillant général, Lauthier, directeur de l'usine électrique de Saïgon, Minot, ingénieur-mécanicien de la marine, Blanchi, professeur de la navigation, et les professeurs de l'École. Le Gouverneur général a inspecté en détail les diverses installations. Il a visité successivement les dortoirs, réfectoires et cuisines servant aux élève internes, qui sont logés dans les conditions les plus convenables ; les ateliers, pourvus de l'outillage le plus complet, où il a pu voir au travail, dans chacune de leur spécialité, les élèves et les apprentis, qui disposent de toutes les machines et de tous les instruments dont ils seront appelés à se servir dans leur future profession ; les amphithéâtres et les salles de

classes, dotés d'appareils permettant des démonstrations pratiques et claires dans l'enseignement théorique professé. M Robin a examiné les travaux des élèves et assisté à quelques-uns des cours ainsi qu'à des interrogations. Il a porté toute son attention sur l'organisation de l'établissement et le caractère essentiellement pratique de l'instruction professionnelle qui y est distribuée. Le Gouverneur général a enregistré avec satisfaction les heureux résultats obtenus à ce point de vue par l'École dont les élèves trouvent facilement à leur sortie, grâce à la qualité et à l'étendue des connaissances qu'ils y ont acquises, des situations intéressantes dans les services techniques de l'administration, comme dans la marine et dans l'industrie privée.

L'École pratique d'industrie forme des ouvriers pour les métiers du fer et du bois susceptibles de faire, par la suite, de bons contremaîtres d'ateliers industriels, et des apprentis dessinateurs. L'École des mécaniciens dresse des mécaniciens pour la navigation fluviale et maritime, et pour la conduite des appareils à vapeur, moteurs à explosion, ou l'électricité, ainsi que des apprentis pour la conduite des appareils mécaniques à faible puissance, pour laquelle aucun brevet de spécialité n'est exigé. Elle préparé, par ailleurs, des candidats au brevet supérieur de patron de chaloupe et au brevet de capitaine au grand et au petit cabotage colonial, qui offrent aussi des situations rémunératrices. Un cours d'apprentissage a été créé également en faveur des apprentis des divers établissements de la place, qui ont ainsi la possibilité d'améliorer et étendre leurs connaissances professionnelles. 125 apprentis suivent aujourd'hui ces cours. Le nombre des élèves proprement dit internes, en dehors des apprentis qui suivent simplement des cours à l'École pratique d'industrie et à l'École des mécaniciens, varie de 60 à 70 par an. Ils sont admis au concours et effectuent trois ans d'études.

Le Gouverneur général a exprimé son contentement de l'essor donné à l'enseignement professionnel en Cochinchine grâce à cet établissement modèle, qui ouvre aux Annamites des débouchés assez larges et rémunérateurs, où leur activé et leur intelligence peuvent s'exercer avec fruit. L'Administration locale se préoccupe d'ailleurs d'élargir le recrutement de l'École pour permettre à un plus grand nombre de jeunes indigènes de bénéficier de cette heureuse formation professionnelle. Le Gouverneur de la Cochinchine se propose d'augmenter d'une vingtaine le nombre des places mises chaque année au concours d'entrée. Le chef de l'Union, en se retirant, a adressé toutes ses chaleureuses félicitations à M. Rosel et à ses collaborateurs pour la tenue de leur établissement et l'intérêt présenté par leur enseignement.

M. Robin a regagné, en compagnie de M. Pagès, le Palais du boulevard Norodom à 11 heures.

L'ENSEIGNEMENT FRANCO-ANNAMITE EN INDOCHINE
(D'APRÈS DES DOCUMENTS OFFICIELS)
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 février 1936)

À Saïgon, l'École des mécaniciens connaît toujours le même succès : son effectif a été, pendant l'année scolaire écoulée, de 192 élèves (dont 36 Français) pour 176 l'année précédente. Au dernier concours d'admission, 202 candidats s'étaient présentés, dont 32 seulement ont été admis et maintenus à l'école. Dix-huit sont sortis avec le diplôme et mis à la disposition de la marine.

1938 (juin) : procès en contrefaçon
intenté par le fabricant de cyclo-pousse Coupeaud

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Coupeaud-Pnom-Penh.pdf

---

Échos et nouvelles
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 27 novembre 1938)

À la session du Grand Conseil, deux conseillers du Sud ont affirmé que l'École des mécaniciens de Saïgon ne rendait pas les services que l'on en attendait et proposaient de reporter sur l'École pratique d'Industrie les efforts administratifs.

Ces affirmations ont apporté quelque émotion dans les milieux annamites. Rassurons-les, il s'agit là d'une question de boutique et non d'une question d'école.

L'École des mécaniciens est assez avantageusement connue pour qu'il ne soit pas nécessaire d'en faire l'éloge longuement. Les derniers débats du conseil colonial ont parfaitement démontré l'intérêt qu'y attachait le conseil tout entier, alors que certains d'entre les conseillers étaient assez vaguement au courant de ce que pouvait être l'École d'Industrie qui doit avoir pour devise « Restons cachés pour vivre heureux ».

Dans toutes les fêtes locales, il y a toujours une part importante prise par l'École des mécaniciens, que ce soit pour les kermesses, les retraites aux flambeaux, les corsos fleuris et toutes manifestations qui demandent une réalisation immédiate, des connaissances variées et du dévouement.

Des apôtres, c'est peut-être un mot excessif, pourtant l'équipe Rosel-Favier-Noyé, pourrait en être gratifiée ; elle.a fait ses preuves.

Ce ne sont guère des gens que l'on peut voir à 5 heures du soir, déjà vêtus avec élégance, dans les rues, les cafés ou sur le terrain de sport.

Nous ne voulons pas insister sur la petite manœuvre dont nous connaissons bien les auteurs, parce qu'il nous déplairait d'envenimer un débat dont le bénéficiaire (?-éventuel n'est certainement pas responsable. Qu'il se garde donc de ses amis ?.

Rappelons, puisque l'occasion s'en présente, que l'École des mécaniciens, à son début, en 1906, était destinée à l'étude des appareils à vapeur. Ensuite, l'enseignement a été complété par un cours d'électricité, un cours de moteurs à explosion, à gaz pauvre, à huile lourde.

Comme on le voit, il ne s'agit nullement de former des ouvriers, en fer ou en bois, mais des mécaniciens spécialisés qui sont aptes à rendre de grands services dans le commerce et l'industrie.

En fait, le président de l'amicale des anciens élèves a indiqué un certain nombre d'élèves qui sont pourvus de fonctions importantes. Citons-en quelques-uns à notre tour :

Nguyen-van-Minh, mécanicien aviateur à Air-France ;
Nhan ngoc Tu, chef mécanicien à l'usine électrique de Pnom-Penh ;
Tran quan Quoi, chef de chantier des Travaux publics de Biênhoà ;
Vo-doan-At, directeur de l'Etablissement « Le Bûcheron », rue Catinat à Saïgon ;
Lê-van-Dê, chef électricien à Poulo-Condore ;
Phan-Thanh, géomètre expert à Saïgon ;
Tran-ngoc-Anh, électricien au câble anglais au Cap St-Jacques ;
Duong-khac-Ho, radiotélégraphiste aux Affréteurs maritimes indochinois ;
Lê-van-Phung, chef mécanicien à bord du « Van-Vollenhoven ».

Nous avons seulement donné les noms de quelques anciens élèves qui se sont spécialisés avec succès dans les branches les plus diverses : c'est le seul éloge et le meilleur que nous voulons faire en faveur de l'équipe Rosel-Favier-Noyé et autres, et nous sommes heureux de l'occasion qui nous en est fournie. Ceci dit, sans vouloir diminuer aucunement les mérites de l'École pratique d'industrie.

École des mécaniciens
(*L'Écho annamite*, 3 juillet 1939)

Une cinquantaine d'élèves de l'École des mécaniciens de la rue Dô-Huu-Vi ont fait grève, samedi soir, pour protester contre la suppression subite de la cantine scolaire, mesure appliquée le jour même, pour une cause que nous ignorons.

Habitant trop loin de la ville, ces apprentis ne pouvaient retourner chez eux à midi pour revenir à l'atelier vers quatorze heures. D'où leur mécontentement.

Renseignements administratifs
(*L'Écho annamite*, 11 septembre 1939)

Par arrêté du gouverneur général de l'Indochine :

Un passage de rapatriement, à destination de Toulon (Var) est accordé à M. Rosel, ex-chef du service de la Flottille et du matériel mécanique et ex-directeur de l'École des mécaniciens asiatiques et de l'École pratique d'industrie de Saïgon, à titre contractuel.

Décès
(*L'Écho annamite*, 25 octobre 1939)

Nous apprenons avec peine les décès de :

M. Rosel, directeur de l'École des mécaniciens asiatiques de Saïgon, décédé chez lui, rue Chasseloup-Laubat, le 24 octobre, à dix-neuf heures et demie ;

À tous ceux qu'affligent ces deuils, nous adressons nos condoléances émues.

NÉCROLOGIE
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 29 octobre 1939)

Une foule considérable a conduit à sa dernière demeure, jeudi dernier, un vieil Indochinois, M Rosel, directeur de l'École des mécaniciens de Saïgon, qu'il avait fondée il y a trente-cinq années.

Quelques jours avant son décès il était toujours aussi actif, aussi entreprenant qu'autrefois, néanmoins le très dur labeur de cet homme scrupuleux et tant d'années de colonie ont eu raison de son énergie.

Malgré ses allures parfois tranchantes, ses vives réactions, il était un homme serviable et bon et nombreux sont les Indochinois à qui il a rendu service Les Annamites auxquels il a donné une profession sérieuse, les chauffeurs, les mécanos, les électriciens, les ajusteurs, les spécialistes de la vapeur, etc., se sont empressés de témoigner leur affliction en l'accompagnant très nombreux au cimetière de la rue Legrand-de-la-Liraye.

Plusieurs discours ont été prononcés, par M. Taboulet, dir. de l'Enseignement, par M. Etienbled, président de l'Amicale des ingénieurs des Arts et Métiers, et M. Phan-Thanh, géomètre et ancien élève de M. Rosel.

Nous avons ainsi appris que M. Rosel, qui devait devenir ingénieur mécanicien en chef de 2e cl. et officier de la Légion d'honneur, avait pris part à la campagne du Tonkin

sous les ordres de l'amiral Courbet en 1884. Il était donc, croyons-nous, le plus ancien combattant de l'Indochine encore en activité de service.

Nous présentons à Mme Vve Rosel, à sa jeune fille et à sa famille nos bien sincères condoléances.

Conseil colonial
Séance de clôture
(*L'Écho annamite*, 20 novembre 1939)

……

L'école des mécaniciens

À la suite de la mort récente du regretté M. Rosel, directeur-fondateur de l'École des mécaniciens asiatiques de Saïgon, cet établissement d'enseignement technique se trouve sans directeur titulaire.

Des conseillers réclament la titularisation à ce poste de M. Favier.

Cette suggestion, amplement justifiée, rallie tous les suffrages, car M. Favier collaborait pendant longtemps à l'œuvre de M. Rosel, dont il était — pour ainsi écrire — le bras droit.

Du reste M, Favier a dirigé à plusieurs reprises, et dirige encore, à la satisfaction générale, l'École des mécaniciens de la rue Dô-huu-Vi, dont il n'est encore que sous-directeur titulaire ou directeur intérimaire.

Avis de décès
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 14 janvier 1940)

Madame Gustave FAVIER
Monsieur et Madame Edmond FAVIER
Monsieur et Madame Maurice HEMON
Daniel et Michel FAVIER
Monsieur et Madame Adrien CHOMIENNE et leurs enfants
Monsieur et Madame Edmond FAVIER et leurs fils
Monsieur et Madame Ange JEHAN
Monsieur et Madame Honoré JEN et leurs enfants
Madame Veuve LEHORGNE
L'Abbé DESCHAMPS
Monsieur et Madame Marcel CHABRY
les familles DAIN, HEMON, BUFFON, SCHONOLZER.

ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

Monsieur Gustave FAVIER,
sous-directeur de l'École des mécaniciens
ancien combattant
chevalier de la Légion d'honneur,
médaillé militaire,
officier d'académie,
médaille de sauvetage,
officier de l'Ordre royal du Dragon d'Annam
officier de l'Ordre royal du Cambodge

leur mari, père, grand-père, frère, parent et allié
décédé pieusement le 10 janvier 1940, à l'hôpital Grall, à l'âge de 57 ans.

*
* *

Le service de la Flottille et l'École des mécaniciens, déjà éprouvés par la mort de leur directeur, M. Rosel, viennent de perdre leur sous-directeur, M. Favier.

C'est avec stupeur et consternation que Saïgon a accueilli le décès de M. Favier, homme robuste, presque un colosse, qui semblait devoir vivre encore de longues années. Il était âgé seulement de 57 ans.

Il avait en un malaise surprenant il y a une dizaine de jours et son médecin l'avait fait entrer aussitôt à l'hôpital Grall ; il y est décédé après 8 jours d'hospitalisation d'une brusque affection cardiaque.

Pendant près d'un quart de siècle, il avait apporté à son directeur un concours dévoué et loyal ; il avait, à plusieurs reprises, rempli l'intérim de directeur à la satisfaction de ses chefs, et cependant, après le décès de M. Rosel, et malgré l'avis de toutes les personnes qualifiées, on avait refusé de le nommer directeur.

C'est une victime des chinoiseries administratives.

Une foule considérable a suivi, jeudi après-midi, la dépouille de cet homme profondément bon et loyal qui était chevalier de la Légion d'honneur, médaillé militaire et titulaire d'autres décorations encore.

Saïgon gardera longtemps le souvenir de cet homme bienveillant, affable, toujours prêt à rendre service et travailleur infatigable.

Le Nouvelliste présente à sa veuve, à ses enfants et à toute sa famille, l'expression de ses condoléances émues.

Au conseil colonial de Cochinchine
Première session extraordinaire de 1940
(*L'Écho annamite*, 28 février 1940)

……

À l'unanimité, les conseillers coloniaux acceptent de donner le nom du regretté M. Rosel à l'École pratique d'industrie — plus couramment appelée l'École des mécaniciens asiatiques de Saïgon [erreur].

(*L'Écho annamite*, 1er avril 1940)

Un navire des Messageries maritimes emportera en France les restes mortels de MM. Rosel et Becker [de la SIMAC], qui seront enterrés dans leur pays natal.

Visites et réceptions du général Catroux
(*L'Écho annamite*, 15 mai 1940)

Le général d'armée Catroux, gouverneur général de l'Indochine, accompagné de M. Veber, gouverneur de la Cochinchine, et de M. Taboulet, chef du service local de

l'Enseignement, a visité, à Saïgon, dans la matinée du 10 mai, l'École pratique d'industrie, l'École des mécaniciens, où l'attendait le contre-amiral Terraux, commandant la Marine en Indochine, et le Lycée Chasseloup-Laubat, dont il a parcouru les classes et les installations, sous la conduite du proviseur, M. Salles.

À l'École pratique d'industrie et à l'École des mécaniciens, le gouverneur général s'est entretenu avec MM. Etienbled et Simon, directeurs de ces établissements, des mesures prévues pour développer en Indochine la formation d'ouvriers qualifiés.

COCHINCHINE
SAIGON
Les visites de l'Amiral Decoux
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 février 1941)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Decoux-agenda_1940-1945.pdf

Saigon, 3 février (Arip). — Accompagné de M. Rivoal, Gouverneur de la Cochinchine et de M. Taboulet, Directeur local de l'enseignement, le vice-Amiral d'Escadre Decoux, Gouverneur général de l'Indochine, a visité à Saïgon, dans la matinée du 3 février, l'École des Mécaniciens Asiatiques et l'École Pratique d'industrie.

Le premier de ces établissements, qui porte aujourd'hui le nom de son ancien Directeur, M. Rosel, récemment décédé après lui avoir consacré la plus grande partie de sa vie, forme des radios et des navigateurs. Sous la direction de M. l'Ingénieur mécanicien Simon, le personnel enseignant compte deux officiers mécaniciens, quatre officiers-mariniers et un certain nombre de professeurs civils.

L'École Pratique d'industrie, dirigée par M. Etienbled, forme, à l'intention de l'industrie locale, des ouvriers qui, avant d'être spécialisés dans différentes branches, commercent par recevoir une instruction technique centrale.

À l'École d'Industrie comme à l'École Rosel, le Gouverneur Général a félicité le Directeur de la belle tenue de ces établissements, qui présentent un vif intérêt pour le développement industriel de l'Indochine, en lui préparant des cadres et une main-d'œuvre qualifiée.

Cochinchine
Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 janvier 1941)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Ardin-SILI-Saigon.pdf

Hyménée

Nous apprenons avec plaisir le prochain mariage, qui sera célébré en la cathédrale de Saïgon, le 30 janvier, à 17 heures 30, de M. Kurt Maurice Steiner, fondé de pouvoirs de la Société des imprimeries et librairies indochinoises, avec Mlle Andre Noyé, fille de Mlle et M. Antoine Noyé, professeur technique, chevalier de la Légion d'honneur*.

Aux futurs époux nous adressons nos souhaits les meilleurs d'heureuse union et aux parents nos sincères compliments.

[Visites de l'amiral Decoux]
(*L'Écho annamite*, 19 février 1941)

[…] il nous faut encore annoncer que notre gouverneur général a consacré les 19 et 20 février 1941 à visiter Thudâumôt, Biênhoà, le Cap Saint Jacques, Baria, Phuoc-Hai et le port de commerce de Saïgon.

C'est pourquoi l'amiral n'a pu assister en personne à la cérémonie du salut au drapeau de l'école Rosel, établissement qui a bénéficié déjà, au reste, d'une de ses récentes visites.

Nous nous en voudrions de ne pas insérer ici l'allocution prononcée par M. Simon à cette solennité, où M le gouverneur Rivoal avait délégué M. l'administrateur Esquivillon.

Voici Je discours in extenso, car sa brièveté fut l'un de ses mérites — non des moindres, aux yeux des journalistes, par ces temps de pénurie du papier. […]

Divers faits
Ouvriers et apprentis
(*L'Écho annamite*, 22 septembre 1941)

Le 28 septembre, à 10 heures, aura lieu, à l'École des mécaniciens asiatiques de Saïgon (École Rosel), la distribution des prix de concours des meilleurs ouvriers et apprentis annamites de Cochinchine.

Cette école professionnelle, qui distribue un excellent enseignement technique, connaît, sous l'impulsion de son directeur, M. Simon, la même vogue dans la population que du temps de son regretté fondateur : M. Rosel.

Nombreux sont les enfants qui demandent à y entrer et qui profitent de l'excellent enseignement qui leur est donné.

À l'école Rosel

Distribution de prix

Les meilleurs ouvriers et apprentis de Cochinchine

(*L'Écho annamite*, 29 septembre 1941)

Comme nous l'avions annoncé, la distribution des prix aux lauréats des récents concours des meilleurs ouvriers et apprentis cochinchinois s'est déroulée dimanche matin, dans une vaste salle de l'école Rosel, sens la présidence de M. le gouverneur de la Cochinchine [Rivoal], en présence de nombreuses personnalités, dont :

Le contre-amiral Bérenger ;

M. Taboulet, chef du service local de l'enseignement ;

MM. Colin de Verdière, directeur, et Desforges, sous-directeur des Constructions Navales [Arsenal*] ;

M. Jay, ingénieur en chef du réseau non concédé des chemins de fer du Sud de l'Indochine ;

M. Jacques Lê-van-Duc, conseiller fédéral ;

M. Truong-van-Bên*, industriel, membre de la chambre de commerce de Saïgon ;

M. Etienbled, directeur de l'école d'industrie ;

MM. Jean Comte* et Nguyên-van Mao, garagistes ;

M. [Joseph] Mariani*, président de la chambre d'agriculture ;

MM. Bobéhier, Macaire, Binoir, Le Goff, Noyé, Honnorat, etc., etc,

La cérémonie commença par le discours suivant, prononcé par M. Esquivillon :

Discours de M. Esquivillon, inspecteur du travail

Monsieur la gouverneur,

Messieurs,

Cette cérémonie, malgré sa simplicité, n'en revêt pas moins une haute signification. Elle est destinée à récompenser les candidats primés du dernier Concours des meilleurs ouvriers ou apprentis annamites de Cochinchine et son organisation a été confiée à l'École des mécaniciens asiatiques.

Cette compétition, dont le but est de créer de l'émulation parmi les travailleurs industriels de la région, a été précédée de deux expériences analogues. La première, en 1928, à l'occasion de la Foire de Saïgon et la deuxième en 1938. à l'occasion de la Kermesse du Timbre Antituberculeux. Elle intéresse vivement la classe ouvrière cochinchinoise, puisqu'au dernier concours, 179 ouvriers et 106 apprentis, soit 284 concurrents des diverses spécialités du fer et du bois, y ont participé.

*
* *

La pénurie de main-d'œuvre qualifiée en Cochinchine constitue un obstacle au progrès de l'industrie locale.

Aussi le gouvernement, qui s'est préoccupé de remédier à cette lacune, n'a-t-il rien négligé pour développer l'enseignement professionnel. Les cours d'apprentissage créés sous le patronage de la chambre de commerce, les ateliers-écoles provinciaux, les écoles industrielles de Saïgon fournissent chaque année un contingent élevé de spécialistes nécessaires aux nombreuses industries de la colonie.

Tout récemment encore, une réforme s'est accomplie dans l'enseignement primaire, dont les programmes théoriques simplifiés font une large place aux travaux manuels,

*
* *

Messieurs, si le concours a donné les beaux résultats que vous pouvez constater, c'est grâce à la coopération active et dévouée de tous ceux qui ont accepté la mission de le mener à bonne fin. Sa préparation incombait aux organisateurs : Monsieur le président Truong-van-Ben et messieurs les membres du jury, assistés de Monsieur Simon, directeur de l'École des mécaniciens, et de ses collaborateurs, qui se font efforcés de ne pas gêner le fonctionnement des ateliers de la place en immobilisant le moins possible les participants.

L'exécution des épreuves a été suivie avec vigilance par les membres du jury, aidés de divers spécialistes de la ville.

Le classement a été fait consciencieusement par la Commission de correction qui s'est entourée, dans cette tâche, de toutes les garanties d'équité et d'impartialité.

Enfin, les primes instituées sur une dotation du gouvernement local ont été notablement augmentées en nombre et en valeur grâce à la contribution des différentes personnalités industrielles de la Cochinchine auxquelles je tiens à adresser ici mes sincères remerciements.

Il est donc de mon devoir de rendre un juste hommage à tous, pour l'aide qu'ils ont spontanément offerte dans l'organisation de cette manifestation, aide précieuse par le témoignage qu'elle apporte de leur volonté de poursuivre d'accord avec nous un but commun : la grandeur et la prospérité de l'Empire français.

Le palmarès que je vais vous lire concrétisera les magnifiques résultats dont je viens de vous entretenir ; il classera à la tête de chaque spécialité les meilleurs ouvriers et les meilleurs apprentis annamites de Cochinchine.

30 prix et 7 accessits vont être décernés aux ouvriers, 27 prix et 7 accessits aux apprentis.

Le prix d'excellence est attribué à l'ouvrier électricien Tran-Hieu de l'École des mécaniciens asiatiques de Saïgon. qui peut être considéré comme le meilleur ouvrier annamite de Cochinchine.

*
* *

De telles manifestations prouvent que le travail manuel ne constitue pas une déchéance, qu'il est honorable entre tous et éminemment profitable à la collectivité,

« Il n'est, dit le maréchal Pétain, chef de l'État français, pas moins noble et moins profitable, même pour l'esprit, de manier l'outil que de tenir la plume… »

Souhaitons donc, pour terminer, que les jeunes gens se pénètrent de cet esprit nouveau et viennent toujours en plus grand nombre acquérir dans nos écoles techniques les connaissances pratiques nécessaires qui leur permettront de s'orienter les carrières industrielles pour le plus grand bien du pays.

*
* *

Des applaudissements nourris saluèrent la péroraison de cette allocution, qui fut traduite en entier en annamite.

Eurent lieu ensuite la lecture du palmarès et la distribution des prix aux lauréats, lesquels reçurent, à tour de rôle, les félicitations du gouverneur de la Cochinchine.

À l'issue de la séance, M. Rivoal. accompagné de MM. Taboulet et Simon, visita en détail l'école Rosel, dont il remarqua l'excellente tenue et l'impeccable organisation.

À Saïgon

Visites du Chef de la colonie
(*La Tribune indochinoise*, 28 janvier 1942)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Decoux-agenda_1940-1945.pdf

Dana la matinée, le vice-amiral d'escadre Jean Decoux, Haut Commissaire de la France dans le Pacifique, accompagné de M. Rivoal, Gouverneur de la Cochinchine, a poursuivi ses visites d'inspection dans la Région Saïgon-Cholon.

Il s'est d'abord rendu à l'École des Mécaniciens actuellement installée dans l'enceinte de l'Arsenal de la Marine, où l'ont reçu le contre-amiral Bérenger, commandant la Marine en Indochine, et l'ingénieur mécanicien Simon, Directeur de l'École.

……

École des mécaniciens asiatiques de Saïgon
« ÉCOLE ROSEL »
Section de la navigation fluviale
(*L'Écho annamite*, 2 septembre 1943)

Avis de concours

pour la préparation des candidats au brevet supérieur de patron de chaloupe

Un. concours d'admission à la section des élèves patron de chaloupe de l'École des mécaniciens de Saïgon aura lieu le lundi 6 septembre 1943

Ce concours est réservé aux candidats des divers pays de l'Union indochinoise.

Pour prendre part à ce concours, les candidats (indochinois et étrangers) devront être âgés de 17 ans au moins et 24 ans au plus au 14 juillet 1943, et être pourvus du certificat d'études primaires complémentaires indochinoises.

Ils devront se faire inscrire dès que possible aux bureaux de la mairie ou de l'inspection dont ils dépendent.

Les demandes d'inscription, faite. sur papier timbré à 0 $ 18 et signées des parents ou du tuteur, devront être accompagnées des pièces suivantes :

1 extrait d'acte de naissance (légale) (ou du jugement supplétif).

1 certificat de bonne vie et mœurs.

1 copie certifiée conforme du C. E. P. C I.

1 certificat de scolarité délivré par le dernier établissement scolaire fréquenté.

1 certificat médical attestant que la candidat jouit d'une bonne santé et qu'il est d'une constitution robuste, qu'il possède une acuité visuelle de 9/10 pour un œil et de 8/10 pour l'autre, et qu'il est entièrement exempt de daltonisme et de diplopie.

— Les candidats devront, en outre, joindre à leur demande un timbre poste de 0 p. 93 pour l'envoi du bulletin d'inscription.

ÉCOLE ROSEL.

(André Baudrit,

Guide historique des rues de Saïgon, S. I. L. I. SAIGON, 1943)

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Baudrit-Rues_Saigon.pdf

8-9-E-F. — Établissement contenu dans le quadrilatère formé par les rues Do-huu-Vi (façade), Pellerin, Mac-Mahon et le boulevard de la Somme.

École fondée en février 1906 par ROSEL. Elle fut d'abord installée à l'École professionnelle d'industrie (rue Chasseloup-Laubat, au débouché de la rue Miche) et vint en 1908 se fixer où elle se trouve aujourd'hui.

C'est par arrêté nº 123-N, du 18 mai 1940, du gouverneur général, que cet établissement devint l'École Rosel.

De son côté, l'École pratique (anciennement *professionnelle*) d'industrie s'appela l'École des métiers, par arrêté nº 477-1 B/2 du gouverneur de la Cochinchine, en date du 27 janvier 1942

Enfin, ces deux établissements — École Rosel et École des Métiers — furent réunis sous le vocable d'École technique spéciale de Saigon et confiés à une même direction administrative, par arrêté du gouverneur général nº 315-D, du 5 juillet 1942

Fondateur de l'École des mécaniciens (1866-1939). Emmanuel ROSEL est lié à Toulon le 31 janvier 1866. Diplômé de l'École nationale des Arts [486] et métiers d'Aix, il s'engage à 18 ans comme élève mécanicien de la Marine nationale et participe immédiatement à la campagne du Tonkin sous les ordres de l'amiral COURBET. Ses capacités professionnelles lui permettent d'obtenir les différents grades inhérents à sa carrière : le 8 août 1911, il est nommé mécanicien en chef et le 7 décembre 1921, mécanicien inspecteur. Il est enfin retraité comme ingénieur mécanicien en chef de 2e classe, le 31 janvier 1924.

C'est en février 1906 qu'est confiée à ROSEL la mission de fonder une école des mécaniciens asiatiques ; puis, le 1er mars suivant, il est détaché en mission pour en être le directeur.

Sous la prodigieuse activité de ce marin, sa modeste création prend de plus en plus d'importance, ce qui ne l'empêche pas de se voir octroyer cumulativement d'autres fonctions.

Pendant la Grande Guerre, l'École est réquisitionnée pour la défense nationale ; en 1916, ses ateliers usinent chaque jour 700 obus de 75, puis, elle envoie en France un contingent de 1.600 apprentis volontaires, aidant ainsi la mère-patrie de tous ses moyens.

A la fin de la guerre, l'École reprend sa destination première, mais elle ne cesse de créer des branches nouvelles à son enseignement : des électriciens, des chauffeurs d'automobiles sont formés ; des cours dominicaux d'apprentissage sont institués ; une école de navigation est ouverte ; cependant, depuis le 21 juin 1918, il est chargé de fonctions d'inspecteur de l'enseignement professionnel. Le 24 mai 1924, il doit diriger les destinées de l'École pratique d'industrie et ne cesse son écrasant labeur que le 31 [?] 1939 âgé, par conséquent, de 73 ans.

[487] De tous ceux qui l'ont connu, chacun « gardera présente à l'esprit la silhouette familière à tout Saigon, de cet homme de bien, petit de taille, droit comme un i, sanglé dans son dolman à l'ancienne mode, le lorgnon en bataille, toujours alerte, toujours pressé, courant d'une occupation à l'autre, au fond d'une auto périmée, le plus modeste des véhicules placés sous son contrôle. L'homme est vif comme la poudre, impétueux devant la contradiction ; il brûle d'un feu intérieur qui explose parfois dans la pétulance, toute méridionale, de la parole et du geste ».

Il meurt subitement à Saigon le 24 octobre 1939, surprenant ses amis et ses collaborateurs par une fin aussi brutale.

Emmanuel ROSEL avait reçu plusieurs témoignages de satisfaction du gouverneur général, du gouverneur de la Cochinchine, du directeur de l'Instruction publique en Indochine. Il était officier de la Légion d'honneur (24 décembre 1923), officier de l'instruction publique et titulaire de toutes les décorations de l'Union indochinoise.

(D'après les archives de la direction de l'Enseignement en Cochinchine).