

SOCIÉTÉ AUTOMOBILE D'EXTRÊME-ORIENT (CITROËN)

L'histoire de Citroën en Indochine commence en 1919 avec la désignation comme agents exclusifs pour la Cochinchine et le Cambodge des [Éts Bainier Auto-Hall](#) de Saïgon et Phnom Penh. Un contrat similaire est signé pour le Tonkin et l'Annam avec [Charles Boillot](#) à Hà Nội. Des sous-agents opèrent à Tourane (Đà Nẵng) (Société des transports automobiles du Centre-Annam ([STACA](#)), et à Hải Phòng (Garage Huu-Thai) ¹. En 1926, les Éts Bainier ouvrent une [succursale à Hà Nội](#) qui prend la succession du Garage Boillot, ce dernier se concentrant sur la marque Peugeot. En juin 1934, la carte Citroën est retirée aux Éts Bainier et à la STACA. À Saïgon, elle est reprise en direct par un garage Citroën, 37, rue d'Espagne ², qui est filialisé en février 1936 sous le nom de Société automobile d'Extrême-Orient. À Phnom Penh, par un ancien de Bainier, [Georges Desrues](#), et pour « le Tonkin et le Nord-Annam » (incluant Tourane) par le [Garage Aviat](#).

LA « CITROËN » CONTINUE (*L'Avenir du Tonkin*, 26 décembre 1934)

M. Hospital, inspecteur commercial de la maison CITROËN, actuellement à Saïgon, transmet le télégramme suivant :

Activité usines continue ; pouvez rassurer clientèle sur livraisons voitures et pièces détachées

Signé HOSPITAL

Le Garage AVIAT, agent exclusif de la marque, au Tonkin et dans le Nord Annam, est heureux de transmettre cette nouvelle à ses nombreux clients émus, peut-être, par les derniers télégrammes de l'ARIP au sujet de l'affaire CITROËN.

Henri Hospital
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 2 mars 1935)

.....
L'organisation indochinoise de la Société anonyme André Citroën, confiée à M. Hospital, directeur du Garage Citroën, 37, rue d'Espagne à Saïgon, est donc à même de continuer assurer à sa clientèle la fourniture régulière de voitures et de pièces détachées ainsi que le service complet des réparations qui sont effectuées sous le contrôle de chef d'atelier et de contremaîtres européens.

¹ *L'Avenir du Tonkin*, 13 janvier 1931.

² Actuelle rue Lê Thành Tôn.



[Coll. Olivier Galand](#)

Saïgon. Vue aérienne. — Vue générale sur le port de commerce. En haut : L'entrepôt Citroën
(Cliché Nadal. Imprimerie Braun).

Publicité pour le garage Citroën
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 20 avril 1935).

Saïgon
La grande kermesse
(*La Dépêche d'Indochine*, 7 janvier 1936)

.....
L'industrie automobile est fort bien représentée et les grands garages de la place ont tenu à présenter leurs plus beaux spécimens.

.....
Le Garage Citroën connaît une grande affluence de visiteurs. C'est qu'en effet, il offre une attraction des plus intéressantes : il présente la voiture qui sera le gros lot de

la tombola de la Kermesse que les amateurs ne cessent de contempler de leurs yeux avides.

Étude de MM^e P. Ferrand et Jacquemart, docteurs en droit, avocats à la cour d'appel de Saïgon, 124, rue Mac-Mahon à Saïgon
Société Automobile d'Extrême-Orient
Société à responsabilité limitée au capital de 25.000 piastres
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 22 février 1936)

Suivant acte sous seings privés en date à Saïgon du 22 février 1936 enregistré :
La Société anonyme André Citroën, ayant son siège social a Paris, 117 à 167, quai de Javel ;
M. Edmond du Roure, 5 bis, rue Massenet à Paris (16^e) ;
M. Louis-Alphonse René Marais, 36, avenue de Neuilly à Neuilly-sur-Seine ;
M. Robert Morard, 219, rue de la Croix-Nivert à Paris (15^e)
ont établi les statuts d'une société à responsabilité limitée dont il a été extrait littéralement ce qui suit :

Objet

Cette société a pour objet :

L'achat et la vente des voitures automobiles et accessoires, l'exploitation d'un ou plusieurs garages, les transports automobiles de personnes ou de marchandises, la location des voitures et, généralement, tout ce qui se rattache à la branche automobile.

L'achat, la construction et la location de tous immeubles jugés nécessaires au fonctionnement de la société ; leur aménagement, leur vente et, généralement, toutes opérations commerciales, industrielles, financières, mobilières et immobilières se rattachant directement ou indirectement aux objets ci-dessus.

Raison sociale

La raison sociale est : « Société Automobile d'Extrême Orient ».

Siège social

Le siège de la société est à Saïgon, 37, rue d'Espagne, il pourra être transféré en tout autre endroit de la même ville, par simple décision des gérants, notifiée par lettre aux associés ou dans toute autre localité, en vertu d'une décision prise conformément à l'article 22 des statuts.

Durée

La durée de la société est fixée à 99 années, à compter du jour de sa constitution définitive, sauf les cas de dissolution anticipée ou de prorogation prévus aux statuts.

Capital social

Le capital social est fixé à 25.000 piastres (vingt cinq mille piastres indochinoises) et divisé en 250 parts de 100 piastres chacune.

Chacun des associés a fait apport à la société :

1° — La Société anonyme André Citroën d'une somme de 24.700 p.

2° — M. Edmond du Roure, d'une somme de 100 p.

3° — M. René Marais d'une somme de 100 p.

4° — M. Robert Morard d'une somme de 100 p.

25.000 p.

Les 250 parts sont en conséquence attribuées comme suit :

247 parts à la Société Anonyme André Citroën.
1 part à M. Edmond du Roure.
1 part à M. René Marais.
1 part à M. Robert Morard.

Administration de la société

La société sera administrée par un ou plusieurs gérants.

En cas de pluralité de gérants, chacun d'eux, agissant séparément, aura la plénitude des pouvoirs prévus aux statuts.

MM. Robert Morard et Henri Hospital sont nommés premiers gérants de la société.

Vis-à-vis des tiers, le ou les gérants représentent la société et ont les pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de celle-ci, en toutes circonstances, sans avoir à justifier d'aucune autorisation.

Les gérants peuvent, sous leur responsabilité, constituer des mandataires pour toutes les opérations se rattachant à l'objet social, et qui ne nécessitent pas une décision collective des associés.

Un original dudit acte de société a été déposé conformément à la loi le 24 février 1936 au greffe de la justice de paix de Saïgon, et au greffe du tribunal de commerce de Saïgon.

Pour extrait et mention.

P. P^{on} Société anonyme André CITROËN, Louis GARBE.

L'Information d'I. C. du 22 février 1936.

Étude de MM^e P. Ferrand et Jacquemart, docteurs en droit, avocats à la cour d'appel de Saïgon, 124, rue Mac-Mahon à Saïgon

Publication de vente de fonds de commerce

1^{re} INSERTION

(L'Information d'Indochine, économique et financière, 4 avril 1936)

Suivant acte sous seings privés en date à Saïgon du 31 mars 1936, enregistré à Saïgon, 4^e Bureau, le 2 avril 1936, folio 73, case 727, M. Henri Hospital, demeurant précédemment à Saïgon, 37, rue d'Espagne, et actuellement à Saint-Cloud (Seine).

A vendu à la Société Automobile d'Extrême-Orient, société à responsabilité limitée au capital de 25.000 p., dont le siège social est à Saïgon, 37, rue d'Espagne,

Un fonds de commerce de garage et vente d'automobiles connu sous le nom de « Garage Citroën » sis à Saïgon, 37, rue d'Espagne et comprenant : l'enseigne, le nom commercial, la clientèle et l'achalandage, le matériel servant à l'exploitation et les marchandises en magasin.

Les oppositions devront être faites à peine de forclusion dans les dix jours de la présente insertion, au domicile élu par les parties, à Saïgon, 124, rue Mac-Mahon, en l'étude de MM^e Ferrand et Jacquemart, avocats à la cour, dépositaires de l'acte.

Cette insertion est faite en renouvellement de celle parue dans le même journal à la date du 4 avril 1936.

L'Information d'I.C. du 4 avril 1936.

Les obsèques de M. Colomer
(La Dépêche d'Indochine, 26 janvier 1937)

C'est ce matin, à 8 heures, qu'ont eu lieu les obsèques de M. Charles Colomer sympathique employé de commerce ravi à l'affection des siens par une courte, mais brutale maladie.

Une foule considérable d'amis et connaissances avait tenu à apporter à la famille le réconfort de sa présence et au disparu cet ultime témoignage d'estime.

La levée du corps se fit à l'hôpital Grall.

Après que l'absoute eut été donnée dans la chapelle de cet établissement, le cortège se forma et le cercueil fut hissé sur le corbillard. Le deuil était conduit par M. Colomer et sa famille dont la douleur faisait peine à voir, MM. Garbe et Araswich.

De nombreux pousses précédaient le cortège avec beaucoup de fleurs et couronnes.

Parmi les personnalités présentes, nous avons particulièrement remarqué : M. Pagès, gouverneur de la Cochinchine, de Lachevrotière, Tran-trinh-Hay, conseillers coloniaux, Courtial, Chambon, Frassetto, Merle, Mouttet, Bouin, procureur de la République, Mont, Carle représentant les Comptoirs généraux, Le-phat-Vinh, bref toutes les principales maisons de commerce étaient représentées, etc.

Une fois au cimetière, sur cette tombe si prématurément ouverte, M. Garbe prononça un discours que nous reproduirons demain.

À M. Colomer à sa famille, à M. Garbe et la maison Citroën, la Dépêche présente ses vives et sincères condoléances.

Cochinchine
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 janvier 1937)

Les obsèques de M. Colomer, — Discours de M. Garbe, directeur de la maison Citroën. — Jamais, sans doute, le devoir ne parut plus douloureux à un chef de maison que celui d'offrir un ultime hommage à un collaborateur emporté si brutalement.

Charles Colomer est né à Paris dans le laborieux 15^e arrondissement le 26 septembre 1916. Il appartient donc à cette génération d'enfants de la guerre qui n'ont pas connu les paisibles joies de l'enfance, ayant grandi dans une atmosphère d'angoisse, l'angoisse de mille deuils quotidiens.

Il ne connaîtra pas non plus complètement les tranquilles années de collège et c'est prématurément qu'il fera connaissance avec les difficultés de la vie. Heureusement, ses premiers pas d'adolescent sont guidés par son père qui, avec une sévérité qui sont l'honneur d'une existence entièrement vouée à son fils, lui inculquera cette solide culture que tous ici avons pu apprécier.

Dès l'âge de 14 ans, en 1929, Charles Colomer accompagne son père en Malaisie, à Penang d'abord, à Singapour ensuite. Aux côtés de son père c'est la lutte pour la vie, déjà !

Cette lutte, le père et le fils viennent la poursuivre en Indochine.

Quelques années passent, mûrissant avant l'âge l'intelligence de Charles Colomer qui, à vingt ans, se présente sous l'aspect d'un homme souriant mais volontaire. Cette volonté est simple. Il a aussi un sens de la psychologie qui lui ouvre les plus belles perspectives, plus une qualité précieuse : l'instinct de l'amitié, étonnamment développé chez lui. Il s'est, comme volontairement formé un heureux caractère : il veut vivre heureux en acquérant par son travail une place de plus en plus belle parmi les hommes.

En juin 1935, il entre dans notre maison, s'étant présenté lui-même, sans vouloir se faire recommander par quelqu'ami influent. Immédiatement nous lui demandons beaucoup de travail, de l'intelligence, du tact, de la souplesse Toutes ces qualités, il les possède et il les met en valeur avec une assurance surprenante pour son âge.

C'est en le voyant travailler et réussir si brillamment que j'ai compris à quel point il savait provoquer l'amitié et l'estime. La quantité d'amis, français et annamites, qui le pleurent ici aujourd'hui, n'en est elle pas la preuve ?

Hélas ! pourquoi n'a-t-il pas pu vaincre cette maladie ? Un simple rhume d'abord, il y a à peine huit jours. Son désir de retourner au travail lui dicte un effort et il y va, mais c'est en vain. Une pneumonie se déclare, bientôt compliquée de paludisme, Et c'est, dimanche, le fatal accès pernicieux qui l'emportera dans un délire où, bien qu'inconsciente, sa volonté reste tendue vers son labeur quotidien, vers son devoir.

Tout en rendant à cet être exceptionnel le témoignage de notre affection, nous devons à son père accablé l'hommage de notre admiration. Si, d'avoir tant lutté pour arracher votre fils à la mort pouvait, Monsieur, apporter à votre immense douleur quelque adoucissement, trouvez ici le témoignage de cette profonde admiration.

Vous perdez ce qui vous était le plus cher au monde Nous perdons et nous pleurons un collaborateur remarquable, un ami, un camarade exceptionnel.

Vous pouvez, mon cher Charles Colomer, reposer en paix. Votre souvenir nous restera aussi vivace que votre amitié était forte.

EN QUELQUES MOTS

(*La Tribune indochinoise*, 11 août 1937)

Le 7 courant, 100 ouvriers des Établissements Citroën, délégué en tête, ont présenté au directeur une requête tendant à une augmentation de salaires.

Après en avoir pris connaissance, le directeur a donné entière satisfaction aux desiderata exprimés.

C'est ainsi que les apprentis ont vu leur salaire augmenté de 5 cents par jour ; les ouvriers à 0 p. 50 par jour ont reçu une augmentation de 20 % ; les ouvriers à 1 piastre ou 1 p. 50 par jour, une augmentation de 15 % ; les ouvriers à 1 p. 50 ou 2 p. 00, une augmentation de 10 % et ceux à 2 p. 00 ou 3 p. 00, une augmentation de 7 %.

Voilà encore une grève évitée.

Si chaque patron met un peu de bonne volonté à examiner les doléances de leurs employés, tout ira pour le mieux dans le meilleur des mondes.

QUELQUES CHIFFRES

Les autos françaises en Cochinchine

Leur vente en 1939

(*L'Écho annamite*, 18 septembre 1939)

Les ventes des voitures automobiles neuves, en Cochinchine, pendant les 6 premiers mois de 1939, font ressortir le succès des marques françaises : Peugeot, Renault et Citroën.

En effet, du 1^{er} janvier au 30 juin 1939, il a été vendu : 536 voitures de tourisme ; 151 camions ; soit, au total, 687 véhicules neufs.

Pour la vente des voitures de tourisme, Peugeot tient la tête. Peugeot a vendu 161 voitures, Renault, 139, Citroën, 126.

Ces trois marques tiennent nettement la tête. Ford, qui vient après elles, a vendu 46 voitures neuves.

Il est à noter que, dans les 6 premiers mois de l'année, on a vendu à Saïgon : 445 voitures de tourisme de marques françaises et 93 voitures de marques étrangères.

En ce qui concerne les camions, [...] Citroën en a vendu 103, Renault 23, Berliet 5. Pendant ce premier semestre, il a été vendu, en Cochinchine, 136 camions de marques françaises et 15 camions de marques étrangère

Saïgon
(*L'Écho annamite*, 27 novembre 1939)

Poursuivi pour avoir fait un trou de trois cent quarante quatre piastres dans la caisse des garages Citroën, dont il avait la charge, le secrétaire Tràn-van-Ngoi a été condamné à six mois de prison par la correctionnelle indigène de Saïgon, sous la présidence de M. Estève.

« J'étais résolu, s'expliqua-t-il, à la barre, à rembourser mon patron. Mais la guerre survint et m'empêcha de mettre mon équitable projet à exécution. C'est ce salaud d'Hitler le grand responsable de tout ! »

Encore un crime à ajouter à la liste, déjà longue, des méfaits du dictateur nazi !

Le commerce des automobiles
(*L'Écho annamite*, 10 avril 1940)

En 1939, l'administration des Travaux publics de la Cochinchine a immatriculé 1.116 voitures automobiles neuves.

Fait curieux, ce chiffre est exactement le même que celui des immatriculations de 1938.

Sur 1. 116 voitures vendues, 927 sont de construction française, dont 374 Citroën, 241 Renault, 227 Peugeot, 18 Hotchkiss, 16 Matford.

Parmi les marques étrangères, 100 voitures Ford ont été vendues, ainsi qu'un certain nombre de voitures de luxe, Dodge et Chrysler notamment.

Une vingtaine de camions seulement ont été vendus par les garages locaux.

Signalons que le service de Contrôle des Automobiles a dû rapporter à l'Administration, pour 1939, plus de 73.000 p., pour la région Saïgon-Cholon seulement.

Ces statistiques reflètent la situation économique du pays au 31 décembre 1939.

Étude de MM^e P. Ferrand et Jacquemart, docteurs en droit, avocats à la cour d'appel de Saïgon, 124, rue Mac-Mahon à Saïgon
Société Automobile d'Extrême-Orient
Société à responsabilité limitée au capital de 25.000 piastres
37, rue d'Espagne, Saïgon

Publication des modifications aux statuts décidées par le vote des associés
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 22 juin 1940)

D'un procès-verbal dressé le 30 mai 1940 par monsieur HOSPITAL, demeurant à Saïgon, 269, rue Legrand-de-la-Liraye, en sa qualité de gérant de la société à responsabilité limitée dite « SOCIÉTÉ AUTOMOBILE D'EXTRÊME-ORIENT » au capital de 25.000 piastres, dont le siège est à Saïgon, 37, rue d'Espagne, ledit, procès-verbal dûment enregistré,

il résulte que les associés ont décidé de modifier de la manière suivante le texte de l'article 6 des statuts :

« Le capital social est fixé à 250.000 piastres indochinoises divisées en 2.500 parts de 100 piastres chacune.

Ces parts, toutes libérées en espèces, sont attribuées :

2 470 à la Société anonyme André CITROËN

10 à M. Edmond du ROURE

10 à M. René MARAIS

10 à M. Robert MORARD

Les associés déclarent expressément que les 2.500 parts représentant le capital social leur appartiennent, qu'elles ont été toutes réparties entre eux dans les proportions qui viennent d'être indiquées, correspondent à leurs droits respectifs et qu'elles sont toutes entièrement libérées. »

Copies du procès verbal sus-indiqué ont été déposées aux greffes du tribunal de commerce de Saïgon le 20 juin 1940 et de la justice de paix de Saïgon le 21 juin 1940.

Le gérant :

Signé : HOSPITAL

L'Information d'I.C. du 22 juin 1940.

Le développement des véhicules à
gazogène dans le Sud-Indochinois
par P. ALLOUARD, inspecteur des forêts

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 28 décembre 1940)

Statistique des gazogènes mis en circulation dans le Sud-Indochinois du 1^{er} août 1937 au 30 septembre 1940

Marques	Nb total de moteurs équipés	PAYS DE L'UNION		
		Cochinchine	Cambodge	Sud-Annam et Sud-Laos
2° Gazogènes fabriqués en France et montés à Saïgon				
Gohin-Poulenc (montés par l'agence Citroën)	7	2	3	2
TOTAUX	36	24	10	2

Bulletin de l'Association mutuelle
des employés de commerce et d'industrie de la Cochinchine (au 31 mai 1942)

M. Appert, Raymond, Garage Citroën,
M^{me} Appert et 2 enfants.
M. Cros, Roger, Garage Citroën,
M^{me} Cros.

Secours national
Quinzaine 1942
(novembre)
(*L'Écho annamite*, 2 décembre 1942)

Le personnel français de la Sté automobile d'Extrême-Orient (Citroën) 300,00

Situation de l'industrie locale
(*L'Écho annamite*, 7 mai 1943)

De nombreux garages, qui n'étaient en 1940 que des ateliers de réparation de voitures, sont devenus de véritables ateliers de construction. (Nous ne donnerons pas les ateliers spécialisés dans la fabrication des gazogènes dont le plus important est Gasauto, et qui sont d'ailleurs bien connus des usagers).

Citons :

A) À Saïgon : Le Garage Jean Comte, la Société des Garages Charner, la Société Indochinoise des Transports, le Garage Citroën...



saigon-vietnam.fr (doc. J.-C. Toudy).

La situation se complique après le retrait du Corps expéditionnaire français d'Extrême-Orient (1956). En 1957, le gouvernement vietnamien instaure des quotas d'importation de véhicules automobiles. De nombreuses commandes ne peuvent être honorées et doivent être annulées. Les comptes virent au rouge :

Compte d'exploitation 1959 de la SAEO
en \$VN

FRAIS DE VENTE	
Publicité	6.700,00
Enregistrement marchés	24.135,00
	6.447,92
FRAIS GÉNÉRAUX ADMINISTRATIFS	
Appointements	5.916.962,23
Affranchissement courrier	10.834,50
Télégrammes	6.077,80
Téléphone	19.043,00
Timbres quittance	6.555,00
Éclairage, sau	39.382,98

Frais bureau registres, imprimés	30.665,50
Frais bureau divers	7.524,70
Loyer	731.124,00
Abonnement en avocat	1.800,00
Entretien machines à écrire	3.117,00
Intérêts et agios	1.918,56
Frais voyage	4.343,00
Mobilier, entretien	10.866,40
Tatreti en immeables	63.885,32
Service médical	84.062,45
Retraites	82.373,90
Assurances	223.165,30
Impôt foncier immeubles	32.054,10
Taxe mainmorte	4.356 00
Patentes générale et administrative	307.945,00
Frais de passage de retour en France du personnel	511.173,68
Divers	64.018,08
FRAIS GÉNÉRAUX TECHNIQUES	
Entretien voitureS de service et démonstration	24.920,59
Pneus, huiles, essence voit. serv. et démonstr.	22.752,86
Garantie véhicules neufs	94.928,19
DIVERS	
Frais financiers sur transfert	102.155,22
Amortissement Immeubles (970.000 \$VN x 5 %) .	48.500,00
	8.492.879,26
PERTES	516.470,98
	<u>7.976.408, 28</u>

BÉNÉFICES BRUTS SUR	
Ventes voitures neuves	1.674.975,01
Ventes pièces détachées	2.692.559,12
Ventes marchandises générales	115.052,73
Ventes pneus	51.190,94
Ventes huiles et graisses	9.784,88

Ventes essence	18.029,40
Atelier réparations	2.962,279,85
COMPTES CRÉDITEURS DIVERS	
Divers	452. 337,35
	<u>7.976.408, 28</u>

Pis encore, en janvier 1964, en représailles à l'annonce de l'ouverture de relations diplomatiques entre la France et la Chine populaire, le gouvernement sud-vietnamien interdit toute importation de véhicules sur son territoire depuis la France ³. L'avenir de Citroën et des autres marques françaises au Viêt Nam semble compromis.

À partir de 1970, Citroën lance la production à Saïgon d'une Méhari rebaptisée LaDalat. L'aventure se poursuivra jusqu'en 1976 malgré les entraves bureaucratiques.

UN CAUCHEMAR BUREAUCRATRIQUE

CITROËN
XE HƠI CÔNG - TY
S. A. - CAPITAL 200 MILLIONS DE V. N. \$

JD/PP - N° 20.574

Saïgon, le 12 juillet 1972

Monsieur le MINISTRE DE L'ECONOMIE
Monsieur le MINISTRE DES FINANCES
SAIGON

Excellences,

Vu l'urgence d'une solution à donner à nos problèmes, nous nous excusons de vous adresser cette lettre en langue française. La traduction en langue vietnamienne vous sera transmise dès demain.

Nous nous permettons de vous rappeler nos différentes réclamations, par les lettres suivantes, pour développer nos activités, continuer à créer des emplois et à réaliser l'intégration dans l'industrie automobile des productions V.N. :

Lettre n° 19.648 du 04/01/72 (à Monsieur le Ministre de l'Economie)
Lettre n° 19.924 du 10/03/72 (à Monsieur le Ministre de l'Economie)
Lettre n° 20.099 du 19/04/72 (à Monsieur le Secrétaire Général des Finances).

Notre Société sollicite :

³ Laurent Cesari, "Business as (Almost) Usual: The French Consulate General in Saigon during the Break of Diplomatic Relations between France and the Republic of Vietnam, 1965-1973" (document de travail, non publié), 2023 [en ligne] : <https://univ-artois.hal.science/hal-04152627/> (consulté le 15/10/2023).

1) L'autorisation de sortie du port de commerce, les pièces détachées et les matières premières utilisées dans la fabrication des véhicules sous la procédure d'acquit à caution d'emploi.

Cette procédure est très simple et est en application au Viet-Nam pour bon nombre d'industries. La décision favorable peut être donnée du jour au lendemain, le véhicule automobile étant un bien enregistré et immatriculé à titre personnel avant de pouvoir être mis en circulation, donc l'emploi est aisément vérifiable.

Notre Société ne peut pas trouver le financement pour sortir du port les pièces et les matières. De plus, les taxes que les douanes doivent percevoir, équivalent, par véhicule, à environ 742.617 VN\$ (taxes de douanes 855050 VN\$ et taxe de production 87.567 VN\$). Ces taxes représentent par véhicule, pour le délai normal de fabrication de 4 mois, 64.360 VN\$ de frais financiers. Cette somme équivaut à 151 US\$ au taux du jour, soit 17,84 % d'un véhicule identique hors taxe. C'est vraiment une charge trop lourde pour le client en frais financiers.

2) Que la protection des industries vietnamiennes nous soit officiellement appliquée, soit une diminution de 25 % des droits et taxes des Douanes payés à l'entrée des importations au Viet-Nam.

Cette protection est surtout impérativement nécessaire pour diffusion du véhicule mixte station wagon « LA DALAT T ».

Pour ce véhicule, d'utilisation démocratique et très économique, l'imposition des douanes est de 200 pour cent de la valeur C.I.F., soit 655.050 VN*.

Conséquence du coût des charges actuelles, des investissements d'outillage fabriqués au Viet-Nam, des frais d'études réalisés au Viet-Nam, de l'imposition du prix de revient total à la taxe de production, la production vietnamienne ne peut pas être compétitive.

Si les deux sollicitations ci-dessus ne sont pas approuvées, notre Société doit proposer à sa clientèle « LA DALAT » au prix minimum de 2.000.000 VN\$ dans lequel 1.123.626 VN\$ de taxes diverses sont comprises. Ce prix est exorbitant en considération du faible pouvoir d'achat des utilisateurs (travailleurs) et est générateur d'inflation de tous les services.

De plus, les surplus de véhicules en provenance des organismes américains sont dédouanés « sousement » à des prix estimés très avantageux et sans rapport avec les taxations que nous subissons, nous autres industries officiellement enregistrées et imposées comme telles.

Notre Société expose, 37 Lê thánh Tôn, ses différents modèles :

- La « DALAT T », véhicule mixte ;
- La « DALAT R », véhicule pick-up avec cabine chauffeur séparée, de charge utile de 600 kg maximum ;
- La « DALAT RN », transport 12 personnes, plateau de 1 m 70 de chargement, plus 2 sièges à l'avant, charge utile 750 kg maximum ;
- « LE BASSAC », car de 24 places assises, sortira de nos chaînes, en série, fin septembre.

* * * *

Nous vous serions extrêmement obligés de vouloir bien réunir tous les experts intéressés par les problèmes économiques, financiers, transports, développement du travail et de l'industrie vietnamienne pour statuer sur le bien-fondé de nos réclamations.

* * * *

Notre Société a créé plus de 500 emplois.

Après 18 mois d'activité, notre société a financé assez d'études pour certifier avoir réussi à intégrer dans ses véhicules une production vietnamienne beaucoup plus importante. Les Autorités peuvent le constater en comparant avec les productions des pays comme le Maroc, les Philippines, la Thaïlande, le Portugal, la Belgique, etc. , où les usines de montage sont implantées depuis de nombreuses années.

* * * *

Excellences, les demandes ci-dessus sont raisonnables et elles seules permettront d'assurer l'emploi.

Actuellement, faute de trouver le financement pour payer les Douanes à la sortie du port, faute d'avoir obtenu officiellement la protection de 25 % par la réduction des droits de douane, notre Société n'a absolument plus de travail, ce qui devrait logiquement faire perdre l'emploi à près de quatre cents personnes. Notre Société peut faire l'effort de garder ce personnel un mois au maximum sans production, dans un but humanitaire.

* * * *

Excellences, d'autre part, nous nous permettons de vous faire savoir que nos véhicules peuvent satisfaire tous les besoins des organismes gouvernementaux.

Nous sommes persuadés de pouvoir offrir les véhicules les mieux adaptés et les plus économiques.

De plus, pour les hauts fonctionnaires, notre Société peut entreprendre le montage au Viet-Nam d'un véhicule de bonne présentation, la « D Super ». Ce montage apporterait du travail, permettrait une formation technique extrêmement sérieuse et aurait pour résultat une économie de devises sur coût et fret de plus de 30 %, au premier stade.

Nous pensons que des ordres impératifs devraient être donnés pour que le Gouvernement n'achète que la production vietnamienne.

Nous avons 300 véhicules disponibles à la vente.

* * * *

Nous insistons sur le fait que les facilités sollicitées ont déjà été accordées à beaucoup d'industries du Viet-Nam.

Notre Société mérite pareil traitement car elle a été une des seules à répondre avec enthousiasme aux directives de Monsieur le Président de la République et du Gouvernement de la République du Viet-Nam en investissant depuis 1965 tous les bénéfices réalisés et en faisant un nouvel apport de 70.000 US dollars.

Pour poursuivre, PARIS transférera début septembre 40.000 US dollars pour faire face aux dépenses d'investissement budgétées pour fin 1972.

Durant 1972, les Services Méthodes et promotions des Usines CITROËN PARIS ont consacré 300.000 francs français pour augmenter la participation vietnamienne dans la fabrication de nos véhicules.

Excellences, nous avons l'honneur de vous demander de vouloir bien avoir l'obligeance de considérer nos demandes favorablement et très exceptionnellement dans les meilleurs délais pour éviter les problèmes sociaux que la fermeture temporaire de nos usines causerait.

Nous vous prions d'agréer, Excellences, notre très haute et respectueuse considération.

CITROEN XF HO! GÔNG-TV
J. DUCHEMIN,
administrateur délégué.

Pour information :

- Monsieur le Ministre du Travail.
- Monsieur le Ministre des Transports et des Communications.
- Monsieur le Vice-Ministre de l'Industrie
- Monsieur le Vice-Ministre du Commerce
- Monsieur le Directeur Général des Douanes.

Sources :

Archives nationales du Vietnam, Hô-Chi-Minh-Ville (centre numéro II). Document consulté et transmis par Pascal Rousseau et Sunny Le Galloudec, juillet 2024. Transcrit par nos soins.
