

LA FLOTTE INDOCHINOISE

L'ORGANISATION MARITIME EN INDOCHINE (*La Dépêche coloniale*, 17 juillet 1917)

Sur l'initiative de M. Albert Sarraut, gouverneur général de l'Indochine, diverses personnalités du monde des affaires au Tonkin ont été convoquées au gouvernement général de l'Indochine à Hanoï, le 12 mai 1917, à l'effet d'examiner les voies et moyens à employer pour doter l'Indochine, dans le plus court délai, d'une flotte commerciale.

Les personnes ainsi convoquées ont élu une commission composée de MM. Bonnault Granval, Guérin, de Lansalut ¹, Porchet et Salle, à l'effet de faire un rapport sur la question ainsi soulevée par M. le gouverneur général.

La commission ainsi composée s'est réunie le 16 mai, à dix-sept heures, en l'hôtel de la chambre de commerce de Haïphong.

Tous les membres la composant étaient présents et, à l'unanimité, ils ont fait choix de M. Porchet comme président.

M. Tarnaud, secrétaire archiviste de la chambre de commerce de Haïphong, a accepté de remplir les fonctions de secrétaire.

La commission dont s'agit résume comme suit la discussion qui s'est poursuivie entre ses membres :

I. — Abstraction faite de toutes considérations d'ordre politique dont le gouvernement reste souverain juge, il n'est pas contestable qu'il y a intérêt pour l'Indochine à pouvoir assurer l'écoulement de ses produits, soit dans les Indes néerlandaises, les Straits, le Siam, soit dans la Chine du Nord, ou encore aux Philippines et au Japon, par des navires battant pavillon français.

Présentement, et pour ne s'en tenir qu'au Tonkin, les renseignements précis en ce qui concerne les exportations de la Cochinchine faisant défaut à la commission, il est constant que la moyenne du tonnage brut des marchandises exportées du Tonkin, de 1907 à 1915 inclus, à destination de Hongkong, du Japon et de la Chine du Nord, s'établit comme suit :

Tonnes	
Pavillon français	45.878
Pavillon anglais	87.295
Pavillon japonais (années 1913, 1914 et 1915 seulement)	66.163
Pavillon norvégien	22.386
Pavillon suédois	4.186
Pavillon allemand (chiffres arrêtés au 1 ^{er} août 1914)	90.587
Divers	—

En 1916, les exportations ont été :

Pavillon français	47.805
-------------------	--------

¹ [Charles Le Gac de Lansalut](#) (1873-1927) : avocat-défenseur à Haïphong (1899-1923), administrateur de sociétés, publiciste.

Pavillon anglais	116.958
Pavillon japonais	38.293
Pavillon norvégien	18.243
Pavillon hollandais	11.599
Divers	6.828

À ces chiffres, il y a lieu d'ajouter les exportations de pierre à ciment et de charbons en provenance de la baie d'Along ; les seules exportations de charbon pour l'année 1915 représentent 365.833 tonnes.

Ce tonnage d'exportation apparaît comme devant croître dans des proportions très sensibles aussitôt après la guerre.

De ce qui précède, il résulte donc que la preuve est faite que des navires français ayant leur port d'attache en Indochine et se livrant exclusivement au cabotage international entre le Tonkin, Hongkong, la Chine du Nord et le Japon, trouveraient déjà au Tonkin seulement un fret important.

Pour la Cochinchine, la même conclusion se dégage avec plus de force encore, les chiffres précis seuls faisant défaut, du dossier de l'enquête poursuivie récemment à Saïgon par M. le sous-intendant Delmas, les exportations de la Cochinchine étant surtout à destination de Hongkong, des Straits, des Indes néerlandaises ou des Philippines.

En conséquence, à l'unanimité de ses membres, la commission a émis l'avis qu'il y avait un intérêt économique certain pour l'Indochine à la création d'une flotte commerciale (cargos) venant s'ajouter aux trop rares navires battant pavillon français existant actuellement en Indochine.

II. — La création et l'exploitation de cette flotte commerciale excèdent les attributions ou les moyens de l'administration et doivent nécessairement ressortir de personnalités rompues aux affaires et spécialement aux questions de navigation en Extrême-Orient.

Comme, d'autre part, cet objectif nécessite une mise de fonds considérable, l'on est nécessairement amené à conclure que pour l'atteindre, il faut pratiquement constituer une société commerciale, à forme anonyme, administrée par un conseil exclusivement composé de membres de nationalité française, l'objet de la société étant limité comme ci-dessus à un service de navigation en Extrême-Orient, sauf circonstances tout à fait exceptionnelles.

Ce service de navigation ne devrait comporter aucun itinéraire régulier, les navires appartenant à la Société devant être affrétés, en totalité ou par parcelles, pour tels ports de l'Extrême-Orient que les circonstances commanderaient ou justifieraient, sauf dans la plus large mesure possible, à avoir égard aux besoins et du Tonkin et de la Cochinchine.

Dans cet esprit, la société à constituer devrait avoir son siège social, soit à Saïgon, soit à Haïphong, avec agence à Haïphong ou à Saïgon suivant le cas.

Les considérations qui précèdent résument l'avis unanime des membres de la commission en ce qui concerne cette partie de la question soumise à son examen.

III. — En cet état de la discussion, la commission a, tout d'abord, été amenée à rechercher les moyens à adopter pour constituer la flotte commerciale jugée nécessaire au libre développement économique de l'Indochine.

Dans cet esprit, la commission, à l'unanimité toujours de ses membres, estime qu'il y aurait lieu :

a) De rechercher s'il ne serait pas possible d'acheter, dès maintenant, un ou deux navires en fer d'une portée en lourd de 2.000 à 2.500 tonnes au maximum ;

b) De faire construire par les chantiers privés de l'Indochine d'autres unités dans les limites du capital dont disposera la société et au maximum quatre navires.

En ce qui concerne ceux-ci, la commission constate que dans l'état de l'outillage et de l'aménagement des chantiers privés, l'on ne saurait envisager que la construction de navires d'un tonnage en lourd de 1.250 tonnes en fer, composite (fer et teck) ou entièrement en bois.

Rien qu'au Tonkin, il apparaît possible de lancer deux de ces navires dans l'année qui suivra l'ordre de mise en chantiers et deux autres dans un délai de dix-huit mois à dater du même jour, sous réserve cependant de la possibilité de se procurer les matières premières nécessaires, spécialement les fers.

D'après les prix du marché ou des matières premières, et à l'heure de ses délibérations, la commission évalue comme suit le prix de revient des unités dont l'achat ou la construction sont ci-dessus prévus :

Prix d'achat par navire en fer de 2.000 tonnes	3.250.000 00
Prix de construction d'un navire en fer de 1.250 tonnes	1.500.000 00
Prix de construction d'un navire composite (fer et teck)	1.200.000 00
Prix de construction d'un navire en bois	1.000.000 00

Entre ces trois types de navires, le navire construit entièrement en fer est évidemment de beaucoup préférable.

Que si, à raison de l'impossibilité de se procurer les fers nécessaires, il fallait y renoncer, la commission conseillerait la construction de navires composites — fer et teck — qui peuvent assurer un bon service pendant au moins quinze années, tandis que des navires en bois, même en bois de teck, devraient être considérés comme d'utilisation précaire au bout de dix années de service et encore faudrait-il, chaque année, faire caréner les navires de ce dernier type.

IV. — Quid des moyens financiers à adopter pour réunir le capital nécessaire à l'achat et à la construction de navires ?

La commission estime qu'en faisant appel aux souscriptions des grandes firmes commerciales et industrielles de l'Indochine, plus intéressées que quiconque au développement économique de la colonie, et aussi par la voie de la presse et tous autres moyens de publicité aux souscriptions des particuliers, il serait possible de trouver en Indochine un capital assez important.

La commission pense, d'ailleurs, qu'au Tonkin, les milieux chinois s'intéresseront à l'affaire et qu'en Cochinchine, les Annamites apporteront de larges souscriptions.

Mais la commission pense aussi que cet appel aux souscripteurs indochinois est voué d'avance à un échec certain si les fondateurs de la société, qui devraient être pris partie au Tonkin, partie en Cochinchine, ne peuvent faire état, préalablement à la constitution de la société, du concours financier du gouvernement général de l'Indochine sous forme de garantie d'amortissement.

À cet égard, la Commission observe que, dès maintenant, et surtout après la guerre, les capitaux sont et seront tellement sollicités que, pour les déterminer, il est indispensable de pouvoir, tout d'abord, leur garantir un revenu maximum fixe et certain.

En limitant ce revenu à 8 %, taux légal en matière civile en Indochine, la commission reste très au-dessous des dividendes que l'on peut escompter retirer des affaires industrielles indochinoises judicieusement conçues et habilement dirigées.

D'autre part, si optimiste ou pessimiste, comme l'on voudra, que chacun soit, il apparaît évident que l'on ne saurait escompter très longtemps encore des frets aussi vertigineux que ceux constatés depuis la guerre.

Dans trois, quatre ou cinq ans, au maximum, le marché des frets reviendra sensiblement aux taux pratiqués avant la guerre — et l'expérience enseigne qu'avant la guerre, dans les entreprises de navigation, en France comme en Indochine, la distribution de dividende était plutôt l'exception.

Il est donc nécessaire que les actionnaires de la Société commerciale de navigation indochinoise, dont la constitution est préconisée comme ci-dessus, soient assurés également de rentrer dans les capitaux engagés par eux dans l'affaire.

Cette assurance, ils ne peuvent la tenir que d'une garantie d'amortissement de leur capital-actions (à remplacer après amortissement par des actions de jouissance), et cette garantie ne peut être fournie que par le gouvernement lui-même.

La commission ose espérer que, pour des considérations qu'il serait inutile de développer, voire d'indiquer ici, le gouvernement général de l'Indochine ne trouvera pas ces prétentions excessives.

Appliquées aux prix d'achat et de construction de navires ci-dessus prévus, les garanties d'intérêt et d'amortissement représenteraient en fait, pour le gouvernement général de l'Indochine, les charges annuelles ci-après (francs) :

Par navire de 2.000 tonnes acheté à amortir en vingt années	331.001
Par navire de 1.250 tonnes en fer à amortir en vingt années	172.777
Par navire composite à amortir en quinze années	140.195
Par navire en bois à amortir en dix années	149.029

Dans le contrat préalable à la constitution de la société à intervenir entre le gouvernement général de l'Indochine et les fondateurs de cette Société, il demeurerait d'ailleurs entendu :

a) Que les bénéfices sociaux, après prélèvement de 5 % pour la réserve légale, seraient d'abord affectés au service des intérêts statutaires (8 %), puis à l'amortissement du capital social et que ce n'est qu'en cas d'insuffisance de bénéfices que les garanties d'intérêt et d'amortissement fournies par le gouvernement joueraient au profit de la société ;

b) Qu'après amortissement intégral du capital engagé par la Société dans l'achat ou la construction des unités prévues au contrat à intervenir entre elle et le gouvernement, les sommes qui auraient été avancées par le gouvernement général au cours des exercices antérieurs en exécution des garanties d'intérêt et d'amortissement suivies lui seraient remboursées avant toute distribution de bénéfices aux porteurs des actions de jouissance créées en remplacement des actions du capital amorti ;

c) Qu'en raison des garanties fournies par lui, le gouvernement général de l'Indochine serait représenté auprès de la société par un censeur à sa désignation, ayant le droit de prendre à tout moment connaissance de la comptabilité et des documents sociaux et de poursuivre le redressement de tous comptes qui paraîtraient irréguliers, ou extra-contractuels au regard du gouvernement.

Les membres soussignés de la Commission dont il a été parlé déclarant ici que les observations formulées sous le chef IV du présent rapport résument l'avis unanime de la commission.

En conséquence, de tout ce qui précède et si les propositions ci-dessus sont ratifiées et par la majorité des commerçants et industriels intéressés du Tonkin et de la Cochinchine, d'une part, et par le gouvernement général de l'Indochine d'autre part, la commission estime qu'il y aurait lieu de procéder comme suit :

a) Entre trois ou quatre personnes ou firmes de l'Indochine jouant le rôle de fondateurs de la société prévue ci-dessus, et le gouvernement général de l'Indochine, interviendrait un contrat aux termes duquel, sous la condition résolutoire pour la future

société d'affecter inégalement le montant de son capital originaire à l'achat et à la construction, en Indochine, de navires du type qui serait fixé par le gouvernement, le gouvernement général de l'Indochine s'obligerait à garantir l'intérêt à 8 % de ce capital, aussi longtemps qu'il n'aurait pas été amorti, et son amortissement en vingt, quinze ou dix années, selon le type de navire acheté ou construit ;

b) Aussitôt le contrat dont il s'agit signé, constituer la société, faire le plus large appel possible au public pour la souscription du capital ;

c) Réaliser l'objet social par l'achat de navires et la construction en Indochine de navires du type prévu.

Fait et délibéré à Haïphong le 19 mai 1917, la copie des présentes devant être transmise à chacun des intéressés pour observations, avec prière de formuler celles-ci par écrit, dans un délai de trois jours, et de les adresser à M. Porchet, à Haïphong ; les observations ainsi exprimées seront jointes au présent rapport, dont un exemplaire, à l'expiration du délai susindiqué, sera remis à M. le gouverneur général de l'Indochine pour la suite qu'il peut comporter.

Ont signé : MM. Porchet, président ; Bonnault, Grandval, Guérin, de Lansalut, Mathée, Salle.

Pour copie conforme :
Le secrétaire de la Commission,
Signé : E. Tarnaud.

*
* *
*

La même question a été également étudiée à Saïgon, comme le montrent les documents suivants :

Télégramme officiel
Saïgon, le 10 mai 1917.

Gouverneur Cochinchine à Gouverneur Général, à Hanoi, n° 409

De la part du sous-intendant Delmas

Réunion représentants commerce et armement Cochinchine a eu lieu aujourd'hui 10 mai, trois heures soir, en présence gouverneur et Detioux ; après exposé projet par gouverneur et moi-même, assemblée a déclaré adopter principe consortium et a décidé se constituer en syndicat d'études. Ce syndicat, sous les auspices président chambre commerce, va choisir à très bref délai un comité nombreux et compétent pour établir projet de société qui sera communiqué à sièges sociaux en France, la grande majorité des intéressés ne pouvant donner adhésion définitive ni fixer importance participation avant d'avoir reçu instructions de leurs sièges sociaux.

Pour copie conforme :
L'ARCHIVISTE DU GOUVERNEMENT GÉNÉRAL
DE L'INDOCHINE.

Télégramme officiel
Saïgon, le 13 mai 1917.
Gouverneur Cochinchine

à Gouverneur général, à Hanoi, n° 422

Réunion principales notabilités commerciales chinoises Cholon a eu lieu cet après-midi. Douze grosses maisons étaient représentées par leurs chefs. Après exposé projet par moi-même et intendant Delmas et échange observations, ces personnalités, qui ont

paru s'intéresser à affaire proposée, ont demandé délai jusqu'à jeudi pour se concerter et consulter leurs compatriotes commerçants. Vous câblerai réponse et importance approximative participation à escompter.

Pour copie conforme.

Résumé des consultations des représentants des principales maisons de Saïgon

Firmes consultées. — Graf (Jacques) et Cie (Jacque), Compagnie Coloniale Flers exportation (Tréfaut), Denis frères (Rousseau), Descours et Cabaud (Bergier), Dumarest et Cie (Rimaud), Duval (Le Havre), Dufay et Gigandet (Manille), représentés par Grammont Cox et Cie ; Renoux (Saïgon), Union commerciale indochinoise, Syndicat d'Exportation (Ducroiset), Compagnie [de commerce et] de navigation d'Extrême-Orient [CCNEO](Ducroiset), Messageries fluviales de Cochinchine (Littaye), Blanc Hauff et Cie, Chargeurs Réunis (Doyhamboure), Est-Asiatique Français (Champanhet), Messageries Maritimes (Maurice).

Lignes de navigation à créer. — Saïgon-Bangkok-Singapore, Saïgon-Singapore-Java, Saïgon-Manille-Hongkong, Saïgon-côte d'Annam-Tonkin sont demandées par toutes les firmes consultées.

Sont en outre demandées : Saïgon-Japon, par Jacque, Denis Frères, Grammont et Ducroiset ; Saïgon-Nouméa et Saïgon-Singapore-Calcutta, par Ducroiset ; Saïgon-Bangkok-Hongkong et retour par Swatow-Saïgon-Bangkok, par Maurice.

Types de navires à adopter. — De 2.500 à 3.000 tonnes pouvant prendre de 12 à 20 passagers, demandés par la presque totalité des firmes ; le nombre des navires variant de 8 à 11. M. Maurice préconise des bateaux de 1.000 à 1.200 tonnes pour Saïgon-Bangkok et Saïgon-Tonkin et de 2.500 à 3.000 tonnes pour les autres lignes ; MM. Ducroiset et Littaye demandent des bateaux de 3.000 à 4,000 t.

Moyens financiers. — MM. Jacque, Tréfaut, Rousseau, Bergier, Rimaud, Renoux, Pitou, Littaye, Blanc croient pouvoir assurer du concours financier des maisons qu'ils représentent ; demandent la large participation du gouvernement pour l'achat des navires — l'exploitation étant faite par une société anonyme.

MM. Maurice, Doyhamboure, Champanhet estiment qu'un consortium entre les grandes firmes, les compagnies de navigation, les banques est facilement réalisable ; ce consortium doit assurer l'achat des navires, et leur exploitation, le gouvernement n'intervenant que par l'allocation de subventions ou de primes à la navigation pour permettre de lutter contre la concurrence chinoise et japonaise. M. Maurice ajoute que le gouvernement pourrait établir certaines taxes applicables aux navires étrangers. M. Champanhet estimant que le fret en Extrême-Orient n'est pas proportionnellement aussi élevé que la valeur actuelle des bateaux, demande que la société à créer ne débute qu'avec quelques navires.

Concours techniques et possibilité de se procurer des navires. — Toutes les firmes consultées estiment que, en dehors de l'arsenal, aucune construction n'est possible à Saïgon ; elles proposent soit d'acheter, soit de faire construire à Hongkong ou au Japon, de préférence à Hongkong.

INDOCHINE
Une flotte indochinoise
(*Le Temps*, 29 novembre 1917)

Le conseil du gouvernement de l'Indochine a clos ses travaux le 21 novembre, après une session de 10 jours. La discussion des budgets et des projets, présentés par l'administration a eu lieu avec toute l'ampleur que les circonstances commandent.

Le conseil a voté, à l'unanimité moins une voix, l'important projet présenté par M. Albert Sarraut concernant la constitution d'une flotte indochinoise.

Le gouverneur général a exposé que la création de cette flotte autonome, sous pavillon français, s'imposait non seulement pour remédier à l'insuffisance des transports pendant la guerre, mais pour assurer l'avenir économique de la colonie après la guerre. L'Indochine offre pour la réalisation de ce projet les ressources au point de vue de la main-d'œuvre et de la matière première.

Avant de se séparer, le conseil a prié le gouverneur général d'être son interprète auprès du gouvernement de la République et de lui exprimer les sentiments d'ardent dévouement de l'Indochine et sa résolution absolue de participer de toutes ses ressources à la défense nationale.

TRIBUNE LIBRE
Des Marines coloniales françaises
par Olivier GUIHÉNEUC
(Le XIX^e siècle, 29 décembre 1917)

La création de marines de commerce dans les colonies françaises, par les moyens de ces mêmes colonies, et montées par un personnel indigène, est une nécessité que des esprits avisés ont aperçue dès longtemps, même avant la guerre, et qui s'impose aujourd'hui clairement, même à ceux qui, au début, ne voulaient pas la reconnaître.

C'est une banalité que de proclamer notre manque de tonnage commercial. Il faudrait plus de six millions de tonnes pour assurer le service régulier de nos importations. Nous avons, actuellement, 1.700.000 tonnes sous pavillon français. Grâce aux efforts de M. de Monzie, notre marine marchande a pu retenir ou affréter à peu près trois millions de tonnes sous pavillon étranger, allié ou neutre.

Comment pourrions-nous songer à pourvoir normalement aux besoins de nos colonies, quand il manque un million et demi à deux millions de tonnes pour faire face à ceux de la métropole ?

Inutile d'ajouter que ce déficit sera permanent pendant les huit ou dix années de la paix.

Beaucoup d'économistes, et non des moins qualifiés, estiment que pendant de longues années encore, la France devra vivre sur son propre fonds pour se refaire, ou, tout au moins, tirer de ses propres colonies l'immense majorité de ses matières, métaux et produits d'importation.

Nous venons de montrer qu'après la guerre, comme pendant celle-ci, le tonnage sera plus rare que le fret.

Naturellement, le tonnage national des nations manufacturières, l'Angleterre et les États-Unis, transportera, de préférence, leur fret national, puisqu'il aura le choix des frets. Nous ne pourrons compter que sur les marines secondaires, scandinaves et autres, comme marines d'appoint, pour ce métier de « rouliers » des océans, qu'accomplissaient avant la guerre, surtout les cargos vagabonds anglais ou « tromps ». *Et l'or de la France continuera de la quitter !*

« Donc, me direz-vous, il faut à tout prix, doubler, tripler, notre marine marchande nationale ?

— J'en suis d'avis. Mais pour arriver à ce beau résultat, les chantiers français suffisent-ils ? Je réponds formellement : Non ! Nous sommes loin, bien loin de produire

en 1918 le minimum annuel indispensable de 500.000 tonnes, et même le tonnage restreint de 300.000.

Prenons, si vous le voulez bien, l'une des plus prospères de nos colonies, l'Indochine, qui est aussi la plus lointaine.

Le *Matin* du 28 novembre 1917 nous apprend que son gouverneur général, M. Sarraut, a exposé au Conseil du gouvernement un projet de construction d'une flotte commerciale indochinoise, en insistant sur les nécessités d'après-guerre, et sur les facilités offertes par l'abondance des matières premières et de la main-d'œuvre.

L'idée est en soi excellente ; d'autant meilleure que la guerre aura formé la main-d'œuvre annamite au travail du fer. Soigneux et minutieux, les hommes jaunes, qui sont en outre intelligents, font de très bons ajusteurs ; depuis longtemps, le travail du bois n'avait plus de secrets pour eux : ils deviennent aussi de bons métallurgistes.

Mais il faut un programme : celui-ci a été tracé dans ses grandes lignes par M. Camille Devilar, dans l'*Humanité Indochinoise* du 24 juin dernier, et dans le *Courrier Colonial* du 23 décembre. La mission accomplie au Japon en 1913 par notre rédacteur en chef l'a préparé, d'ailleurs, admirablement à cette étude.

Si je l'ai bien compris, il eût voulu, dès 1913, ramener à la mer les Annamites des côtes qui l'ont abandonnée et leur enseigner, d'abord, la pêche et le cabotinage.

À cet effet, une quantité de bateaux mixtes à voile et à moteur, eussent dû être construits. L'Indochine a du fer et du charbon pour faire les machines, des forêts en quantité, fourniraient le bois des coques. Une école de construction navale serait organisée à Saïgon ou à Haïphong, ainsi qu'une école de pêche, et, plus tard, une école de navigation hauturière.

Je ne puis que souscrire pleinement à ce programme. J'ajouterai, pour conclure, que l'exemple des Japonais n'est pas le seul que nous donne l'Extrême-Orient :

De 1898 à 1902, huit bateaux torpilleurs français de 100 tonnes ont été montés à l'arsenal de Saïgon par la main-d'œuvre indigène sous la direction de M. l'ingénieur Champenois ; il est à peine besoin de rappeler que l'arsenal français de Fou-Tchéou a construit, avec la main-d'œuvre chinoise, des canonnières de 800 tonnes et des cargos encore plus grands.

L'Indochine n'est pas moins bien partagée : Elle possède de tout ce qu'il faut pour créer une marine florissante, si nous en avons la persévérante volonté.

Ici encore, pour réussir, il faut vouloir, et savoir vouloir à temps.

LES PARLEMENTAIRES
SERONT JUGÉS SUR LEURS ŒUVRES
par Camille DEVILAR ²
(*Le Courrier colonial*, 4 janvier 1918)

En termes plus atténués, en langage plus courtois, usant de ces expressions adoucies qui vont de collègue à collègue, c'est cependant un vigoureux appel au silence que M. Outrey, député de la Cochinchine, lance à M. Paul Bluysen, député de l'Inde, dans le dernier numéro de décembre du *Midi Colonial*.

De quelle faute M. Paul Bluysen s'est-il donc rendu coupable ?

Notre distingué ami n'en a commis aucune autre que celle de s'occuper, faisant ainsi preuve des meilleures intentions du monde, de cette marine marchande indochinoise en voie de création sur laquelle il semble, d'après M. Outrey lui-même, que le gouverneur général de l'Indochine et le député de la Cochinchine ont des vues apparemment différentes de celles qui sont exprimées par leur collègue de l'Inde.

² Camille Devilar : ancien rédacteur en chef de l'*Opinion*, de Saïgon, rentré en France en 1916.

La question est d'importance, qu'on le sache bien.

J'ai fait connaître déjà mes vues, depuis longtemps affirmées, sur le programme naval de l'Extrême Orient.

J'ai eu la satisfaction profonde de voir un des hommes les plus avertis en ces matières, M. Olivier Guihéneuc, dont les chroniques maritimes font autorité, partager mon avis.

On me taxera d'immodestie peut-être, mais en l'espèce c'est M. Guihéneuc et moi qui avons raison.

La question de la flotte indochinoise n'est pas, elle ne doit pas être une affaire pas plus pour le gouvernement général que pour des particuliers. Elle ne doit être que l'un des chapitres d'une vaste-opération politique qui s'impose ; elle doit constituer l'avant-propos de pages nouvelles qu'il va falloir écrire, de gré ou de force, sur l'action coloniale de la France.

J'ai dit *de gré ou de force*, et j'y insiste, parce qu'il vaut mieux que ce soit de bon gré ; parce que, aussi, il devient indispensable de prévoir déjà les frissons nouveaux par lesquels vont être secoués les peuples, aujourd'hui assujettis à la France, ou protégés par elle, qu'ils soient noirs ou jaunes. Ce serait folie de la part de ceux qui, loin de nous, n'ont présentement sous leurs yeux d'autre spectacle que les dernières et tardives manifestations de passivité des races indigènes, que de croire à une longue persistance de leur subordination paresseuse. Le monde est en ébullition ; il faut de toutes parts, surtout aux colonies, des soupapes de sûreté.

La transformation politique et économique de l'Indochine est demandée par les Annamites les plus avancés.

On les a entendus au dernier conseil de gouvernement. L'éducation pratique des indigènes, leur collaboration effective à tous les détails de notre vie, constituent le seul moyen d'assurer à la France l'avenir auquel elle peut prétendre en Extrême-Orient.

Devant cette considération supérieure, tous les égoïsmes, tous les intérêts particuliers doivent fléchir, sinon, le devoir des Français clairvoyants est de les contraindre, sans pitié, à s'immoler pour la cause de la Patrie.

Bravo donc, mon cher Bluysen, vous dont les intérêts ne sont pas immédiats, vous qui n'avez et ne pouvez avoir en Indochine d'autre préoccupation que celle du plus grand avenir de la France. Ne perdez pas de vue, malgré toutes les adjurations, malgré tous les efforts de la camaraderie, le but que vous poursuivez et qui vous honore.

Nous devons tous, à l'heure présente, lever très haut les yeux.

Dans l'*Exportateur français* du 30 décembre dernier, M. Maurice Ajam donne à ses lecteurs un article remarquable sur « l'Effort maritime des autres ». Il y examine, usant d'une documentation serrée, les programmes internationaux de restauration maritime, notamment ceux de la Belgique et de l'Italie. Il dit avec sagesse que le relèvement de tous les pays, après la guerre, repose sur l'activité de leur marine marchande,

Dans ces conditions, il semble bien que le Parlement doive se résoudre à voir clair. Nous croyons savoir que M. le ministre des Colonies, en sa haute sagesse, veut que la France maritime et coloniale marque dans l'évolution du monde la trace puissante et féconde qu'il lui appartient de dessiner.

Mais, dans ce même numéro de l'*Exportateur français*, immédiatement après l'article de M. Maurice Ajam, on rencontre un texte qui mérite, comme l'étude que je viens de publier dans *L'Armée coloniale* sur le même sujet, toute l'attention des députés coloniaux.

Il y est dit que l'application de la loi Mourier à nos coloniaux constitue un danger économique.

Aucun homme de bon sens ne pourra méconnaître l'exactitude de ce sévère avertissement qu'il était indispensable de faire entendre. Mais il ne servirait de rien que les écrivains aient signalé le péril s'il n'y était remédié sans retard.

Quel député colonial. pris dans la représentation brillante dont nous sommes dotée, osera porter cette question à la tribune ? On n'en a point vu jusqu'ici qui aient paru s'en préoccuper. C'est de leur part une négligence grave. Souhaitons pour leur responsabilité que cette faute ne comporte pas déjà des conséquences irréparables.

Dans tous les cas, il importe d'agir, et d'agir vite.

.....

LA FLOTTE INDOCHINOISE (*La Dépêche coloniale*, 11 mai 1919)

Le dernier courrier d'Indochine nous apporte le compte rendu de la première séance du conseil d'administration de la flotte indochinoise.

Bien que cette séance ait été tenue il y a déjà deux mois, il est intéressant d'en reproduire intégralement le compte rendu, car il contient un exposé complet de l'état actuel de l'organisation de la flotte indochinoise :

Le conseil d'administration de la flotte indochinoise institué par l'article 2 de l'arrêté du 29 janvier 1919 a tenu sa première séance le 4 mars courant, sous la présidence de M. le secrétaire général Monguillot. Étaient présents MM. Détioux, directeur des finances ; Étienne, commandant la marine ; Sacomant, trésorier général ; Kircher, directeur de la flotte, M. Kircher, directeur de la flotte. M. Kircher a fait connaître au conseil la situation financière de l'exploitation, la position des bateaux en service et l'état d'avancement des constructions entreprises par la flotte. L'excédent de l'actif sur le passif s'élève fin février 1919 à la somme de 2.217.000 piastres.

À la même date, le vapeur *Indochine*, ex-*Unkai-Maru* affrété à l'État français, fait route entre Dunkerque et Marseille. Il sera remis à la disposition de la colonie après avoir effectué un dernier transport de Marseille à la Réunion.

Quatre autres bâtiments, le *Jessie-Norcross*, le *Mabel-Stewart*, le *Geraldite-Wolbin* et l'*Orel*, représentant un tonnage de 9.800 tonnes deadweight, font route, les trois premiers sur France, le quatrième sur la Réunion; au compte de la flotte Indochinoise.

La chaloupe *Bonite* fait le service régulier de la ligne Saïgon-Bangkok. D'autres voyages sont en préparation. D'autre part, l'arsenal de la marine à Saïgon vient de recevoir les plans détaillés du premier cargo de 3.100 tonnes *Patrie*, qui va être construit sur la nouvelle cale dont le Gouverneur Général a fait entreprendre l'édification. Les tôles et les cornières seront livrées en avril aux États-Unis ; dès leur arrivée à Saïgon, le cargo sera mis en chantier.

Les ateliers maritimes de Haïphong* attendent de prendre les tôles et les cornières destinées à la construction de deux cargos de 1.500 tonnes chacun, le *Van-Vollenhoven* et *Les-Fils-Doumer*. Les cales sont faites, la mise en chantier ne tardera pas longtemps. Le contrat passé par le directeur de la flotte avec les ateliers a été examiné et approuvé par le conseil d'administration. Il sera soumis à la commission permanente du conseil de gouvernement dans sa prochaine séance.

(*Bulletin économique de l'Indochine*, mai 1920)

.....

Les ateliers de l'[arsenal de Saïgon](#) ont achevé une cale de construction de navires où seront construits les bateaux de la flotte indochinoise.

Les fauves arrivent à Marseille
(*Le Sémaphore algérien*, 16 février 1921)

Le grand paquebot « Indo-Chine », de la flotte indo-chinoise, arrivé à Marseille, a apporté une cargaison vraiment extraordinaire. Dès l'accostage du navire, des hurlements de fauves se firent entendre.

Et de fait, on débarquait peu après diverses cages très solides dans lesquelles se trouvaient des tigres et des panthères, et d'autres cages renfermant d'admirables cerfs d'Indo-Chine.

Tous ces animaux sont destinés à être exhibés à l'Exposition coloniale de Marseille, l'année prochaine. En attendant, ils seront très probablement logés au Jardin zoologique où le public pourra les voir.

Au prochain voyage, le bateau apportera des éléphants.

L'œuvre de M. Albert Sarraut
en Indochine se dessine
(*L'Écho annamite*, 9 avril 1921)

Le lancement de l'*Albert-Sarraut*, qui a eu lieu avant-hier, est un événement qui fera date dans l'histoire de ce pays.

L'ancien gouverneur général de l'Indochine, devenu aujourd'hui ministre des Colonies et dont ce beau cargo de 3.100 tonnes promènera le nom dans quelques mois sur les mers à l'ombre du pavillon tricolore, aura appris avec une légitime fierté qu'une de ses idées les plus chères s'est réalisée en dépit de toutes les embûches, de tous les obstacles qu'elle a rencontrés sur son chemin.

On se rappelle en effet que M. Albert Sarraut fut, alors qu'il présidait aux destinées de l'empire français d'Extrême-Orient, l'objet de vives attaques pour avoir voulu doter celui-ci d'une flotte commerciale. L'acquisition faite en pleine guerre d'un bateau japonais l'*Unkai-Maru* — surnommé ironiquement le « Quinze millions » par les malveillants et rebaptisé depuis « l'Indochine » fut sévèrement critiquée à cause de son prix élevé. Cependant, l'affaire ne fut pas aussi mauvaise qu'on se plaisait à le dire : l'Indochine fut fort utile au Service du Ravitaillement ; les frets qu'il a rapportés ont déjà permis à la Flotte indo-chinoise de récupérer une bonne partie des sommes qu'il a coûtées. Il assure actuellement de façon très satisfaisante la liaison entre la colonie et Marseille.

Parant au plus pressé, M. Sarraut avait acheté l'*Indochine*.

Mais il avait l'ambition de constituer la flotte indo-chinoise avec des unités construites sur place, avec les moyens dont la colonie disposait ou dont il la doterait. C'est ainsi que fut décidée la construction de trois cargos en acier. Le plus gros auquel devait être donné dans la suite, comme un juste hommage de gratitude, le nom du créateur de la flotte indo-chinoise, échut à l'Arsenal de la Marine* de Saïgon ; les deux autres d'un plus petit tonnage, le *Van-Vollenhoven* et *Les Fils-Doumer*, furent commandés aux chantiers de la Société des Ateliers Maritimes, à Haïphong. [...]

LE NOUVEAU DIRECTEUR DE LA FLOTTE INDOCHINOISE
(*L'Écho annamite*, 26 mai 1921)

Le gouverneur de la Cochinchine a reçu du gouverneur général [Maurice Long] le télégramme suivant :

Après la réunion du conseil d'administration de la Flotte indochinoise au cours de laquelle les comptes de la Flotte furent soumis au conseil, M. Kircher a demandé au gouvernement général de lui désigner un successeur, avant son départ pour la France, à la direction de la Flotte des transports maritimes et du ravitaillement.

M. le gouverneur général a adressé à M. Kircher des remerciements pour la collaboration donnée au gouvernement général en réalisant le plan d'ensemble de coopération à la défense nationale conçu par M. Albert Sarraut.

Le gouverneur général a désigné primo, M. Lochard, inspecteur général p. i. des T. P. pour diriger la Flotte et les transports maritimes ; secundo, il a décidé la suppression du Service du ravitaillement, confiant à la Direction du Mouvement économique la liquidation des opérations ou écritures restant à régler.

Haïphong

Ateliers Porchet

Lancement du « Van-Vollenhoven » et de « Les-Fils-Doumer »
(*L'Écho annamite*, 4 octobre 1921)

M. le gouverneur général Long présida, le 30 septembre, à Haïphong, au lancement des cargos *Les-Fils-de-Paul-Doumer* et *Van-Vollenhoven* en présence des notabilités de la colonie et d'une grande affluence de population française et indigène.

Cochinchine

Arsenal de Saïgon

(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mars 1922)

Les essais de l'« Albert-Sarraut ». — Les manœuvres préliminaires de l'*Albert-Sarraut* ont pris fin.

La liquidation de la flotte

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 mars 1922)

Puisque la Direction de la Flotte indochinoise veut bien ne pas repousser systématiquement toutes les propositions qu'on veut bien lui soumettre, nous allons nous permettre de lui exposer quelques suggestions nous paraissant les plus conformes au but poursuivi qui est la sauvegarde des intérêts de la Colonie.

Tout d'abord, inutile de revenir sur le rôle joué, ou que devait jouer la Flotte indochinoise. Rempli ou pas remplacé rôle est terminé.

Les vapeurs de la Colonie doivent redevenir de braves navires pour le Commerce et non pour l'entretien de fonctionnaires. Construits ou achetés à l'époque où les prix de toutes choses avaient atteint leur maximum, ces navires ne représentent pas le prix auquel ils reviennent. Leur liquidation laissera un déficit certain. Il faut en prendre son parti, estimer les navires à leur valeur au cours du jour ; et passer la différence au compte des frais de guerre.

Quand la valeur marchande de ces navires sera ainsi établie, ce qui sera facile, la première solution qui se présente à l'esprit est celle de leur mise en vente. Ainsi prendra

fin une source de dépenses imprévisibles et de déficits certains L'affrètement, même contrôlé par la Direction de la Flotte indochinoise, sera un marché de dupe pour la Colonie, laquelle aura les réparations, l'entretien, la surveillance et aussi l'affrèteur à payer. Au point de vue financier, une liquidation immédiate serait ce qu'il y aurait de mieux, mais les intérêts économiques de la Colonie risqueraient d'être lésés.

Une flotte locale est indispensable au développement de la Colonie. Mais cette flotte ne doit pas être un rouage administratif, elle doit être une des formes de l'activité commerciale de ce pays.

Un organisme d'État est incapable de faire ce que l'initiative privée peut oser, et c'est pourquoi la compréhension actuelle de la direction de notre flotte est un non-sens économique. C'est une amulette pour quelques fonctionnaires qui jouent à l'armateur comme les enfants jouent à la marchande.

Leurs efforts sont frappés d'avance de stérilité parce qu'ils ont trop le désir de bien faire sans en avoir les moyens et sans avoir ni responsabilités ni profits.

Cette flotte d'État que nous avons, il faut la conserver à la Colonie, mais pour son usage, et pour arriver à cela il faut qu'elle soit entre les mains de ceux qui travaillent au développement de l'Indochine. Une formule qui pourrait être envisagée est celle qui a été adoptée en France pour l'aménagement du Rhône. C'est la constitution d'une société anonyme dans laquelle figurent des collectivités : État, communes, Chambres de commerce, en qualité d'actionnaires au même titre que des souscripteurs participant à l'affaire avec leurs capitaux; Même un conseil d'administration qui grouperait autour du commissaire du gouvernement des négociants éprouvés aurait de grandes chances de gérer heureusement le fond commun qu'est notre flotte. Il s'en suivrait une exploitation rationnelle du matériel ainsi qu'une utilisation des navires profitable aux intérêts de la Colonie et aux besoins du Commerce.

(Résumé d'un article de C.M. dans *France-Indochine*).

N. D. L. R. — Evidemment, mais ceci présuppose la liquidation, non seulement du matériel bateau, mais aussi du matériel locaux, et surtout du personnel.

Voilà le poids mort, l'élément coûteux dont il s'agit de se débarrasser. Mais comment ? Eux suggéreront toutes sortes de combinaisons pour se cramponner au fromage. C'est pourquoi, tout en reconnaissant leur incapacité, ils cherchent une combinaison qui laisse à l'État ne fut-ce qu'un minimum d'intervention, car ce minimum sera prétexte suffisant pour garder tous les locaux et leurs occupants.

Et nous craignons bien que même la suggestion de notre confrère, admettant un commissaire du gouvernement, ouvre la porte à toute l'armée des ex-fonctionnaires secrétaires, dactylos, plantons, etc.

Un pharmacien de Huê nous débarrassa jadis de parasites ramassés en pousse-pousse choléra, par une solution de camphre dans du pétrole.

Le parasitisme administratif ne se combat pas aussi facilement.

Il s'agit cependant de liquider tout ce personnel. La partie non-parasitaire sera renvoyée à ses fonctions normales, chacun dans son cadre, l'élément parasitaire devra être renvoyé dans ses foyers, au besoin avec compensation pécuniaire.

Il nous est d'ailleurs toujours apparu que l'emprunt qui s'impose par dessus tout, l'emprunt auquel tout le monde souscrira avec enthousiasme sera l'emprunt destiné à donner un billet de passage de luxe et une rente viagère de 18.000 fr. à une centaine de personnes qui peuvent être très méritantes, mais dont l'entretien est une ruine pour la Colonie, s'il faut leur fournir les moyens de faire semblant de travailler.

D'ailleurs, il serait plus avantageux pour la colonie de constituer comme l'Angleterre le fait pour les princes de la maison royale des apanages sans le simulacre d'une fonction.

Il est certain par exemple que si une rente annuelle de 60.000 fr. était accordée à M. Lochard et 30.000 par an à chacun de ces messieurs des services économiques, avec

résidence sur la Côte-d'Azur et une demi-heure de présence chaque mois chez le trésorier-payeur de Nice, ce serait pour la colonie une énorme économie.

Chronique de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 juillet 1922)

LA FLOTTE INDOCHINOISE. — Les récents essais de marche du vapeur *Van-Vollenhoven* ayant été satisfaisants, les essais officiels auront lieu le lundi 17 juillet.

La commission de réception du navire sera composée de MM. Normandin, ingénieur en chef des T. P., Filoche, ingénieur chef de la circonscription maritime ; Fauré, mécanicien principal de la marine, directeur de l'école professionnelle à Haïphong, M. Viel, capitaine de port.

Le soviet de la Flotte indochinoise
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 24 septembre 1922)

On sait que, pour remplacer pendant trois mois l'*Orénoque*, en réparation, la Flotte indochinoise a affrété le *Sông-Hoï*, jadis beau paquebot anglais, aujourd'hui vapeur de charge que son armateur français utilisait à des transports de pierres. Retransformer en quinze jours le navire de cargo-crasseur en un paquebot convenable fut un tour de force ; ceux qui regrettent qu'on ne l'ait pas transformé en un *Paul-Lecat* se souviendront que, dans trois mois, ce navire reprendra sa destination première et s'en prendront aux Messageries Maritimes qui n'ont pas su prévoir un remplaçant pour l'*Orénoque*.

Le *Sông-Hoï* est exploité par un soviet comprenant le capitaine, le représentant de la Flotte indochinoise et celui des Messageries Maritimes.

Commission de réorganisation financière et fiscale de l'Indochine
La Flotte indochinoise
(*L'Écho annamite*, 26 septembre 1922)

M. Bergier voudrait être renseigné sur la question de la Flotte indochinoise. Il ne cache pas qu'au dernier Conseil de gouvernement, les explications données par l'administration ont laissé à cet égard l'impression fâcheuse d'une affaire confidentielle.

M. Détioux explique qu'il n'y a rien de confidentiel dans la gestion de la Flotte. Il rappelle les circonstances dans lesquelles celle-ci a été créée sous la pression des circonstances. Au moment de la constitution de la Flotte, l'administration avait conçu l'idée de créer, d'abord avec le commerce local et en vue d'éviter le stockage des produits locaux, une société locale d'armement à qu'elle aurait fourni soit des capitaux soit du matériel. Au cours des pourparlers, qui d'ailleurs n'ont pas abouti, l'Administration a acheté un bateau qu'elle a été, par suite, réduite à exploiter elle-même, ainsi que quelques affrétés. Mais il ne s'agissait que d'une exploitation provisoire. C'est pour cette raison, et aussi pour des motifs d'impossibilité pratique, que les dépenses et recettes de la Flotte ont fait l'objet non pas d'inscription au budget ordinaire ou à un budget annexe, mais d'un « Compte spécial ».

Certes, l'unité budgétaire s'est trouvée, de ce fait, rompue ; il n'en pouvait être autrement : d'une part, les nécessités commerciales d'une entreprise de ce genre ne

pouvant évidemment s'accommoder de la complexité des règlements ordinaires de comptabilité et, d'autre part, d'exploitation n'ayant pas encore reçu une assiette définitive, la Flotte étant elle-même encore en voie de constitution.

Au surplus, les inconvénients d'ordre comptable de la réglementation spéciale dont la flotte a été dotée, eussent-ils été fortement atténués, sinon évités, si les fonctionnaires chargés de la comptabilité de la Flotte avaient été à la hauteur de leur tâche ; mais il faut avouer que cette comptabilité a été mal tenue ; elle fait actuellement l'objet d'une mise au point.

... Répondant à diverses questions posées par M. Bergier, M. Détioux déclare que l'exploitation de la Flotte indochinoise sera déficitaire, mais en cela, la Flotte ne fait que subir les conséquences d'une crise qui a atteint tout l'armement. Si les conditions premières s'étaient maintenues., les résultats auraient été, au contraire, brillants.

En outre, des événements comme celui de la perte du « Kagoshima Maru » pour lequel, sous réserve d'un recours contre l'État français, la Colonie a dû payer une somme importante, n'a pas été sans aggraver la situation financière de ce service spécial.

Il doit à la vérité de déclarer que le directeur des Services économiques tire le meilleur parti possible d'une situation difficile que lui-même n'a pas créée.

Il ajoute, d'ailleurs, que les intentions de l'administration ne sont pas du tout de continuer l'exploitation en régie directe, exploitation qu'elle a été amenée à assumer de par les circonstances, mais de procéder à la liquidation de la Flotte dans les meilleures conditions possibles et, en attendant, d'utiliser au mieux les unités qui constituent cette Flotte.

Les circonstances présentes ne se prêtent pas à une liquidation qui de révélerait, étant donné la crise actuelle, désastreuse. L'administration cherche seulement à gagner du temps. En tous cas, aussitôt que les circonstances le permettront, elle s'empressera de faire rentrer la Flotte dans le cadre budgétaire.

M. Bergier remercie M. Détioux de ses explications et insiste sur l'utilité qu'il y aurait à en faire part à l'opinion publique qui s'inquiète. Il s'étonne qu'on n'ait pas fait une place, dans le conseil d'administration de la Flotte, à l'Armement dont les conseils et avis techniques auraient pu être profitables,

M. Détioux approuve la suggestion de M. Bergier.

À l'unanimité, la Commission est d'avis qu'en vue d'éclairer la situation financière, il conviendrait de procéder, dès que les circonstances seraient jugées favorables, à la liquidation de la Flotte, de mettre fin au plus tôt à l'exploitation directe des unités qui la composent et d'appeler au sein du conseil d'administration, et pour la liquidation, un représentant de l'Armement.

La Flotte indochinoise se meurt
(*L'Écho annamite*, 12 mai 1923)

Après l'*Indochine* — le fameux *Quinze-millions Maru* — vendu dernièrement au poids de la vieille ferraille, voici que l'*Albert-Sarraut* va subir le même sort lamentable.

M. [Bach-thai-Buoi](#) a éprouvé de gros déboires avec l'*Albert-Sarraut*, qu'il avait affrété. Ce navire a été immobilisé par de graves avaries aux chaudières dans les ports de Shanghai et Tien-Tsin. S'étant aperçu qu'il s'était encombré d'un petit bateau qui n'allait pas du tout sur l'eau, M. Buoi a demandé la résiliation de son contrat et le remboursement des sommes versées par lui à titre de loyer.

La Flotte indochinoise consentit à la résiliation immédiate du contrat, mais repoussa les autres prétentions de M. Buoi, en offrant à ce dernier de lui tenir compte du préjudice qui avait pu lui être causé dans le cas où il serait établi que les avaries de

l'Albert-Sarraut ne seraient pas imputables à des fautes du personnel aux gages de l'affréteur.

M. Buoï préféra soumettre le différend aux tribunaux Le tribunal de commerce de Hanoï, saisi, ordonna, d'accord parties, une expertise et détermina par un jugement subséquent la mission des experts.

Le 11 avril 1923 le tribunal de commerce de Saïgon désignait une commission d'experts composée de trois membres. La Flotte indochinoise, arguant de ce que la dite commission ne comprenait pas d'ingénieurs des constructions navales spécialistes offrant les garanties de compétence indispensables, interjeta appel du jugement portant désignation des experts. L'appel a été rejeté par la Cour.

La commission des experts désignée par le tribunal de commerce de Saïgon est donc valablement constituée.

Elle aurait, dit-on, conclu à l'envoi de *l'Albert-Sarraut* à Toulon aux fins de démolition.

La Flotte indochinoise se meurt, elle est morte.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 18 août 1923)

COMMISSION. — La Commission spéciale de visite des inscrits maritimes prévue pour les colonies à l'article 8 du décret du 16 août 1908, composée de : MM. d'Etchandy, chef du Service de l'inscription maritime à Haïphong, président ; le Fer Basque, médecins-major de 2^e classe ; Grogniard, sous-chef de bureau de 1^{re} classe des Services civils ; Viel, capitaine du Port de commerce, membres ; Augeyrolle, rédacteur de 1^{re} classe des Services civils, secrétaire, se réunira à Haïphong, sur la convocation de son président, pour constater l'état de M. Cambe (Marius-Alexandre), inscrit à Marseille n° 8131, mécanicien de 1^{re} classe, chef mécanicien du vapeur « Van-Vollenhoen », qui a demandé à être admis au bénéfice des lois du 14 juillet 1908 (article 11) et du 30 décembre 1920 concernant les pensions sur la Caisse des invalides de la Marine.

TONKIN (*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juin 1926)

On est en train de juger à Hanoï l'affaire de *l'Albert-Sarraut*, le fameux navire de la flotte indochinoise construit à Saïgon, qui revint très cher et fut armé par M. Bach Thai Buoï.

Des vices de fabrication ont entravé la marche du navire dans de telles proportions que, la première année, il ne navigua que pendant 70 jours et depuis, il a fait la connaissance de toutes les cales sèches d'Extrême-Orient.

Une polémique s'est engagée à ce sujet entre M^e Piriou, avocat, et M. C. Mazet, directeur de *France-Indochine*, journal dans lequel M. Buoï a des intérêts.

Une riche affaire
On liquide la flotte indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 12 juillet 1928)

La flotte indochinoise, créée par M. Albert Sarraut lorsqu'il était gouverneur général de l'Indochine, est sur le point d'être liquidée.

Des affiches placardées dans le hall du Service Colonial à Marseille annoncent la prochaine mise en vente, en Indochine, de deux vapeurs, le *Van-Vollenhoven* et *Les Fils-de-Paul-Doumer*.

Trouvera-t-on des amateurs pour deux bateaux de fâcheuse mémoire ?

Cette flotte indochinoise avait été formée à la fin de la guerre. Le vapeur *Indochine* fut d'abord acheté ; on construisit ensuite, à l'arsenal de Saïgon, le vapeur *Albert-Sarraut* et les chantiers de Haïphong reçurent commande du *Van-Vollenhoven* et des *Fils-de-Paul-Doumer*.

L'expérience de la flotte d'État indochinoise ne fut pas financièrement très heureuse : l'adjudication annoncée, sur une mise à prix de 32.000 piastres, soit environ 416.000 francs, ne la rendra pas plus brillante.

Cochinchine

SAIGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 19 janvier 1939)

Le cargo « Albert-Sarraut » perd son hélice

Un télégramme de Manille annonce aujourd'hui que le vapeur français « Albert-Sarraut », appartenant au gouvernement de l'Indochine, a envolé un signal de détresse signalant qu'il a perdu son hélice et se trouve en difficulté sous un fort vent de nord-est.

La position du s/s « Albert-Sarraut » est à 18°55' de latitude et 07°40' de longitude.

À propos des ports d'Indochine

(*L'Avenir du Tonkin*, 8 février 1939)

.....
Comme organisation, dans toute l'Indochine, il existe, en tout et pour tout, une cale sèche à l'arsenal de Saïgon, appartenant à la Marine nationale, et un dock flottant appartenant à la Société des Constructions Mécaniques à Haïphong.

.....
Le dock flottant de Haïphong... fut demandé de toute urgence le 14 janvier pour recevoir le cargo « Albert-Sarraut ». Celui-ci, navigant sur lest contre une fraîche mousson de N.-E. causant de forts coups de tangage, avait cassé son arbre de couche à 10 milles dans le Sud de Hongay, son port de destination, et dérivait vers la côte. L'avis « Savorgnan-de-Brazza », alerté, appareilla immédiatement de la baie d'Along et, par d'habiles manœuvres, dont il faut féliciter commandants et équipages, en pleine nuit par fraîche brise, put passer une remorque et, le 15, le *Sarraut* était amarré sur les bouées dans le port de Haïphong. Là, il lui faut attendre le 20 février pour entreprendre visites et réparations, car, à cette date seulement, le dock sera disponible.

.....
P.A. LAPICQUE,
capitaine au long cours,
armateur en Extrême-Orient
