

## SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE SAVANNAKHET

### Urbain MALPUECH, fondateur

Né le 16 décembre 1871 à Niort (Deux-Sèvres).  
Fils de Jean-Marie Malpuech, ponceur, et de Clémentine Françoise Berthon, brosière.  
Entré dans les services civils de l'Indochine le 15 janvier 1899.  
Administrateur pendant trente ans au Laos jusqu'au grade de commissaire du gouvernement.  
Secondé par sa seconde épouse, Hélène Françoise Dubois, il prit de multiples initiatives en faveur du développement du pays.  
Chevalier du mérite agricole (1923).  
Chevalier de la Légion d'honneur (1927)  
Vice-président de la chambre de commerce et d'agriculture du Laos (1928).  
Délégué du Laos au Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine (1932-1940).  
Directeur de la Société des transports fluviaux du Laos.  
[www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Transports\\_fluviaux\\_Laos.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Transports_fluviaux_Laos.pdf)  
Décédé à Hanoï le 26 avril 1946.

### Notre carnet financier

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 juin 1928)

M. Malpuech, ancien commissaire du gouvernement au Laos, a fondé la Société industrielle de Savannakhet au capital de 35.000 piastres divisé en 350 actions de 100 piastres et entièrement versé. Il est créé 150 parts de fondateur dont 70 réparties entre les souscripteurs à raison d'une par 5 actions et 80 remises à Malpuech ; elles ont droit à 40 % du solde des bénéfices nets.

Dividende statutaire : 8 %.

La société a plus spécialement pour objet la création d'une décortiquerie de riz à Savannakhet ainsi que le commerce et la fourniture de riz.

Premiers administrateurs : MM. Malpuech, André Martin<sup>1</sup>, ingénieur des T. P. à Thao-Tane.

### LA NEUVIÈME FOIRE DE HANOI

Le pavillon du Laos

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 30 décembre 1928)

---

<sup>1</sup> André Martin : simple homonyme de l'ingénieur de la Société de Levallois-Perret à Saïgon.

*L'Annuaire administratif de l'Indochine*, 1926, n'évoque qu'un Antoine Martin, né le 14 mars 1867, entré dans l'administration indochinoise le 1<sup>er</sup> février 1892, ingénieur de l'arrondissement du Nord-Annam à Vinh.

[...] Financièrement, nous miserions plutôt sur les entreprises industrielles de M. Malpuech [que sur les textiles artisanaux de son épouse], qui figureront sans doute, en effigie et avec quelques échantillons, à la prochaine foire, en particulier la première usine du Laos français : une belle rizerie de 35 CV. susceptible de traiter six tonnes de riz par jour. [...]

---

Société Industrielle de Savannakhet  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 mai 1929)

Cette société élève son capital de 35.000 \$ à 100.000 \$ en vue de construire une seconde rizerie.

---

CHRONIQUE FINANCIÈRE  
Société industrielle de Savannakhet  
Assemblées générales ordinaires et extraordinaire du 28 avril.  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 mai 1929)

Le premier exercice, va du 16 avril au 31 décembre 1928 ; néanmoins, les comptes font ressortir un bénéfice net de 1.985 \$ 66, résultat satisfaisant étant donné que la société a eu à payer ses frais de constitution et que l'usine a été montée avec un matériel de rechange important. D'autre part, l'époque tardive à laquelle elle a commencé à travailler n'a pas permis à la société de s'approvisionner de paddy en quantité suffisante, de sorte qu'elle en a manqué en décembre.

Après quelques hésitations, dues surtout à l'action de la concurrence, le paddy a commencé à affluer et il y a tout lieu de croire que l'on en trouvera assez pour marcher toute l'année. Il faut tenir compte aussi de ce que la mise au point du moulin a demandé un certain temps.

La question des transports est des plus délicates ; mais l'on arrive à évacuer, non sans à-coup parfois, un tonnage suffisant. C'est une question que la société suivra avec la plus grande attention.

Le hangar construit au début pour le riz et le paddy s'est vite révélé insuffisant ; il a fallu construire un nouveau magasin à riz et il faudra peut-être bientôt agrandir le magasin à paddy.

À signaler que les immobilisations représentent une valeur supérieure à celle inscrite au bilan, grâce à l'esprit d'économie qui a présidé à la construction des bâtiments et à la plus-value certaine du terrain.

L'assemblée a décidé d'affecter la totalité des disponibilités à l'amortissement du matériel, après le prélèvement de 5 % pour la réserve légale. Sans cela, elle aurait pu distribuer un dividende de 5 %.

Cette petite affaire, sagement menée, marche donc très bien. Aussi l'assemblée extraordinaire, qui a suivi l'assemblée générale, a-t-elle décidé de porter le capital de 35.000 à 100.000 \$. Le capital initial, réduit au strict minimum pour l'installation et les débuts, s'est en effet révélé insuffisant pour financer la récolte au bon moment ; d'autre part, le besoin est apparu de monter une nouvelle usine, soit à Hinboun, soit en territoire siamois.

Deux raisons militent en faveur de ce projet. La première est l'importance croissante des mines d'étain et de leurs besoins de plus en plus grands de riz, que la région ne produit pas, et aussi l'ouverture prochaine des travaux du chemin de fer. La seconde,

qui est peut-être la pins importante, réside dans la nécessité de prendre la haute main sur le marché siamois du paddy, qui est le principal fournisseur de la société.

Enfin, la société se propose de participer dans une plus large mesure au développement économique du Laos ; elle envisage notamment de s'occuper « des travaux publics, de l'éclairage des centres et en général de toutes entreprises rentrant dans ces catégories ».

Le conseil a donc proposé et l'assemblée a décidé de porter le capital de 35.000 \$ à 100.000 \$. Le quart seulement du capital nouveau sera appelé immédiatement et le reste au fur et à mesure des besoins de la société.

---

L'Industrielle de Savannakhet augmente son capital  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 mai 1929)

L'assemblée générale extraordinaire a décidé que le capital de la Société industrielle de Savannakhet, lequel est actuellement de 35.000 \$, serait augmenté de 65.000 \$ par l'émission au pair de 6.500 actions de 10 \$ chacune et que, par suite, ce capital sera porté à 100.000 \$.

Le montant des actions nouvelles sera payable, un quart lors de la souscription et le surplus aux époques et dans les proportions qui seront fixées par le conseil d'administration.

En outre, 130 parts de fondateur nouvelles seront créées dans les conditions de l'art. 8 modifié des statuts.

Le conseil reçoit tous pouvoirs pour fixer les conditions de l'émission, passer tous traités avec tous intermédiaires, faire la déclaration de souscription et de versement pour réaliser en un mot l'augmentation du capital.

Bilan de la société au 31 décembre 1928 (en \$)  
(exercice du 16 avril au 31 décembre)

ACTIF	
Caisse	500 00
Banque	4.647 06
Débiteurs divers	3.690 30
Marchandises riz	1.361 00
Marchandises paddy	365 75
Matériel	18.090 53
Bâtiments	7.881 49
Sacherie	1.408 06
Comptes à régulariser	620 00
	<u>38.564 19</u>
PASSIF	
Capital	35.000 00
Créditeurs divers	1.518 53

Excédent d'actif	1.985 66
	<u>38.564 19</u>

#### Profits et pertes

Frais généraux	1.167 08
Profits et pertes	84 01
Bénéfice net	1.985 06
	<u>3.226 81</u>
Bénéfice brut	3.235 81

#### Société industrielle de Savannakhet (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 janvier 1930)

Nous apprenons que cette société va prochainement réaliser l'augmentation de capital de 65.000 \$ dont il avait été question en automne.

Nous croyons savoir, en effet, bien que l'assemblée annuelle n'ait pas encore eu lieu, que les résultats de l'année 1929 ont été très encourageants et que le dividende atteindra 13 et peut-être même 14 %, tout en pratiquant quelques amortissements. Évidemment, ce sont là des revenus à la papa, bons pour petits bourgeois

À ceux qui recherchent non les revenus réguliers mais les émotions fortes et qui, dans ce but, ont souscrit à certaines émissions de mines d'or en barres, dans la même province, de Savannakhet, seront prochainement servis à souhait.

La Sté Industrielle de Savannakhet n'a pas attendu cette augmentation de capital pour acquérir le matériel d'une rizerie nouvelle, qui sera installée dans un centre de production rizicole, pour éviter d'inutiles frais de transports.

C'est une affaire qui se développe normalement, sainement, dans une région que ses dirigeants connaissent à fond et de longue date. Elle a un bel avenir devant elle.

#### Société Industrielle de Savannakhet Assemblée générale ordinaire du 27 janvier 1930. Extrait du rapport du conseil d'administration (Exercice du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1929,) (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 février 1930)

Les comptes font ressortir un bénéfice net de 13.113 \$ 93.

Ces résultats sont donc satisfaisants.

Nous n'avons cessé de marcher que pendant les quatre derniers jours de fin d'année, la récolte de 1929-30 ayant été, faute de pluies suffisantes, très en retard, et bien inférieure à celle de l'année précédente, par suite des inondations venues du Haut-Mékong.

Par ailleurs, la Société commence à être connue et nous avons des demandes bien supérieures à nos disponibilités.

Nous pensons toutefois y faire face par d'autres moyens.

La question des transports, qui a été très facilement résolue pendant l'exercice écoulé, nous causera certainement quelques difficultés au cours de l'exercice actuel.

Il est donc du plus grand intérêt pour la société d'effectuer ses transports elle-même, et d'avoir un matériel *ad hoc*, et c'est pourquoi nous tâcherons de réaliser l'augmentation de capital à laquelle nous sommes autorisés.

Quelques améliorations devront être également apportées à nos machines pour rendre notre exploitation plus économique.

Nous vous proposons d'affecter les disponibilités de l'exercice, soit 13.113 \$ 93 de la façon suivante (en \$) :

Bénéfice net	13.113 93
Réserve légale 5 %	655 69
Disponible	12.458.24
8 % aux actions	2.800.00
Disponible	9.658.24
10 % au conseil d'administration	965.82
Disponible	8.692.42
Amortissement du matériel	1.692 42
Disponible	7.000 00

Sur ces 7.000 \$, nous vous proposons d'affecter 4.000 \$ à un fonds de réserve extraordinaire et, sur les 3.000 piastres disponibles, 60 % à titre de superdividende aux actions et 40 % aux parts de fondateurs.

Chaque action touchera :

$4.600 : 3.500 = 1 \$ 314$  brut

Chaque part touchera :

$1.200 : 150 = 8 \$$  brut

soit par action = 1 \$ 222 net

et par part = 7 \$ 52

qui seront payés sur présentation du coupon n° 1 de chacun de ces titres par les soins de la Banque de l'Indochine à Tourane ou au siège de la société à Savannakhet.

Nous serions heureux, si vous vouliez bien approuver les comptes qui vous sont présentés et donner *quibus* aux administrateurs pour l'exercice 1929.

Le président du conseil d'administration.

MALPUECH [...]

L'Industrie au Laos : rizeries à Savannakhet et à Pak-Hin-Boun  
par BARBISIER [= Cucherousset]  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 3 mars 1929)

À côté du remarquable développement industriel du Laos Siamois, provoqué par l'habile politique ferroviaire de la monarchie siamoise, les quelques industries récemment créées au Laos français peuvent paraître de peu d'importance. Il faut cependant tenir compte de la faible densité de la population sur la rive gauche du Mékong et de son appauvrissement par suite des désordres et des guerres qui y ont marqué la fin de l'occupation siamoise. Il faut tenir compte aussi de la politique suivie par la France, politique qui pouvait fort bien se défendre à une époque et qui consistait, jusqu'à ces derniers temps, à borner notre action au Laos au maintien de l'ordre et la paix, remettant à plus tard le développement économique.

Dans ces conditions, on conçoit que la colonisation ne se soit pas portée de ce côté. Mais depuis quelques années, surtout depuis les deux dernières années, nous assistons à un effort remarquable si l'on tient compte que ce n'est là que le déclenchement d'un mouvement dont l'ampleur croîtra désormais rapidement. Envisagée à ce point de vue, une modeste entreprise comme la rizerie à vapeur de Savannakhet prend toute une signification.

Jusqu'ici, il n'y avait pas de colon français dans cette vaste province. Mais voici que M. Malpuech, ancien résident de la province, crée la « Société industrielle de Savannakhet », qui a récemment mis en marche une rizerie pouvant donner 12 tonnes de riz par 24 heures, et fournissant depuis le riz cargo jusqu'au riz très blanc.

La force motrice est donnée par une machine à vapeur brûlant la balle de paddy, de la force de 26 chx, qui entraîne également une dynamo pour fournir le courant aux pompes et à l'atelier et l'éclairage de l'usine et de ses dépendances : atelier, magasin à matériel, bureau, garage.

Le paddy provient surtout de la rive siamoise dont la population est plus travailleuse et plus active que celle de la rive française.

Nous ne parlerons pas de Thakhek, où le passage d'un Français, il y a encore sept ou huit ans, était un événement et qui devient maintenant une vraie petite ville très animée, surtout pendant la saison sèche, c'est-à-dire pendant la viabilité des routes. On y spéculé sur les terrains à des prix qui auraient paru élevés pour Hanoï, il y a quinze ans.

Mais voici que Pak-Hin-Boun, l'ancien chef-lieu, semble devoir se réveiller à son tour et se poser en rivale de Thakhek, grâce au voisinage des mines de la Nam Patène, dont Pak-Hin-Boun est le point de transit sur le Mékong. Dans cette vallée, jadis si sauvage et isolée dans son cirque d'infranchissables rochers, l'industrie minière appelle une population ouvrière de plus en plus nombreuse, dont les besoins, importants, car les salaires sont élevés, a amené tout un développement commercial.

La même société industrielle, qui a monté la rizerie de Savannakhet, se propose de monter à Pak-Hin-Boun une autre rizerie semblable, peut-être même un peu plus importante. L'outillage sera le même qui a fait depuis longtemps ses preuves un peu partout en Indochine et dont on se déclare très satisfait à Savannakhet ; il provient d'une maison bien connue de Hambourg, la maison Schucle [sic : Schule].

On conçoit qu'une industrie qui débute hésite à courir les aléas d'une marque autre que celle que tout le monde proclame excellente. On a bien reproché à ce matériel cet inconvénient que l'acheteur est obligé de le monter lui-même, mais lorsque nous avons nous-même fait cette objection, on nous a fait remarquer que le montage est extrêmement facile, grâce à une construction spécialement calculée dans ce but et grâce à la précision des indications fournies ; il n'y a donc aucun risque d'erreur ; bien plus, il est très avantageux que l'usinier connaisse bien son matériel et soit capable de l'entretenir en bon ordre et de le réparer lui-même au besoin ; or le premier montage est pour cela la meilleure école.

L'activité de la société ne se bornera pas à la rizerie actuellement en marche ni même à la fourniture du courant électrique au centre urbain et à une fabrique de glace. Nous croyons que la question des textiles rentre également dans ses vues.

Peu après la création de cette société, un groupe s'avisait de prospecter les richesses minières de la région et s'installa près de Tchépone pour y exploiter un gisement aurifère ; puis, coup sur coup, deux autres groupes, également avec des capitaux considérables, ont jeté leur dévolu sur la même province, dont les richesses en minerais métalliques sont en tout cas très variées. Nous sommes certain que la province de Savannakhet, où longtemps l'unique non fonctionnaire, si nous ne comptons pas deux missionnaires protestants, fut l'agent de la Cie des fluviales, comptera d'ici trois ou quatre ans deux douzaines de familles européennes.

Il est probable qu'après Savannakhet et Pak-Hin-Boun, nous verrons rapidement des rizeries se monter à Paksé, Vientiane et Luang-Prabang et sans doute bientôt aussi des distilleries modernes. En effet, le riz du Laos étant tout particulièrement propre à la distillation, et le transport de l'alcool coûtant moitié moins cher que le transport du riz avec, lequel il est fabriqué, ce pourrait être un moyen d'exporter le riz, dont la culture est actuellement réduite aux besoins du pays, vu le coût prohibitif du transport vers l'extérieur. Paksé serait particulièrement désigné pour une industrie de ce genre. .

En ce qui concerne Savannakhet et le Cammon, nous nous permettrons d'attirer l'attention de M. le gouverneur général sur l'urgence d'un dernier effort à faire sur les routes de déblocement.

La route de Dongha à Savannakhet doit passer avant toutes autres parce que c'est celle où il reste le moins à faire.

Nous croyons savoir que les travaux de construction du pont de Tchépone sur la Se Bang Hien, et de deux autres grands ponts avancent de façon satisfaisante ; mais il y a toute une série de petits ponts en charpente qu'il serait urgent de remplacer de suite et nous croyons que l'emploi des passerelles Eiffel, au moins à titre provisoire, serait la solution la plus satisfaisante et la plus rapide. Il y aurait lieu également de renforcer l'empierrement. Vient ensuite la route nouvellement ouverte, la plus courte, de Tan-Ap à Nhommarat, à partir d'où elle se confond avec la route de Vinh à Thakhek. C'est le chemin de service du Tan-Ap-Thakhek, appellation malencontreuse qui en a caché l'énorme importance. Ce chemin, une fois élargi, solidement empierré et doté d'ouvrages d'art définitifs, servira aux énormes transports de main-d'œuvre, approvisionnements et matériel que va occasionner la construction du chemin de fer et, d'autre part, il offrira entre le Mékong et le chemin de fer une voie d'un quart plus courte que la route de Vinh à Thakhek et, surtout, beaucoup moins accidentée.

Enfin, la route de Thakhek à Hin-Boun et surtout de Hin-Boun à la région minière qui va faire la richesse du Laos et sera peut-être sa vache à lait, serait peut-être plus urgente à doter que certains services de luxe que le gouvernement général impose au budget laotien.

---

Le déblocement du Laos par la côte d'Annam  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 23 avril 1933)

L'inachèvement des routes reliant le bief central du Mékong aux gares du chemin de fer côtier, Ben-thuy, Tan-Ap et Dong-Ha, avait, jusqu'à présent, rendu impossible l'emploi de puissants camions automobiles. Les entreprises devaient s'en tenir aux camionnettes portant de 800 à 1.200 kilos, avec lesquelles le prix minimum des transports restait au-dessus de 11 cents la tonne kilométrique, soit de 35 à 40 % en moyenne, du chemin de fer au Mékong.

Laissant de côté la route de Thakhek à Vinh où, en raison de rampes très dures et de l'état lamentable de la chaussée, il ne faut pas songer à faire des transports à bon marché, il reste deux routes qui, avec un peu de bonne volonté, pourraient être aménagées pour le trafic lourd : la route de Dong-Ha à Savannakhet, longue de 325 km, celle de Ban-Na-Pao à Thakhek par Nhommarat, longue de 170 km. et presque entièrement en paliers.

On est en train d'aménager cette dernière ; quant à celle de Dong-Ha à Savannakhet il ne reste plus qu'un pont à transformer.

En vue du prochain achèvement de ces travaux, [l'entreprise Malpuech, de Savannakhet](#), vient d'introduire un matériel puissant, capable de transporter douze tonnes par train routier : camion et remorque. Ainsi une grosse économie sera possible sur le personnel — trois ou quatre employés au lieu de trente pour le même tonnage —

et sur le carburant. Ajoutons que ce matériel est susceptible de rouler à une vitesse de 50 km à l'heure, en tout cas à une bonne moyenne de 30 à l'heure, permettant de faire en une journée le trajet de Dong-Ha à Savannakhet et en une demi-journée celui de Ban-Na Pao à Thakhek.

Avec un tel matériel, si les routes sont améliorées et entretenues, ce sera une véritable révolution dans les transports entre le Mékong et le chemin de fer côtier.

Or il faut bien se rendre compte que chaque réduction des prix de transport ouvre au commerce une possibilité nouvelle.

Telle marchandise, qui ne pouvait pas supporter un fret de 35 \$, deviendra intéressante avec un fret de 30 \$ et augmentera peut-être de 50 % le tonnage à transporter. Telle autre deviendra possible à 25 \$ et augmentera peut-être encore de 50 % l'importance du trafic.

Souhaitons que l'Administration comprenne ce principe, et que, concentrant sur ces deux routes tous les moyens du Laos, elle fasse un dernier effort pour le déblocage tant attendu du grand bief du Mékong, déblocage qui apportera à deux gares du chemin de fer une grande activité.

Mais avant de parler d'abandonner complètement la construction du chemin de fer de Tan-Ap à Thakhek, il faut penser que, s'il est assez difficile aux transports automobiles d'abaisser leurs tarifs au-dessous de 8 cents la tonne kilométrique (22 \$ de Dong-Ha à Savannakhet), le chemin de fer peut abaisser les siens à 4 cents et moins.

Cette considération, toutefois, ne doit pas empêcher d'achever la route coloniale n° 9 à laquelle on travaille depuis un quart de siècle, qui a déjà coûté 20.000 \$ le kilomètre et qui n'a encore reçu qu'un premier empiècement alors qu'il faut trois empiècements pour qu'une route soit considérée comme définitive ou deux empiècements et un goudronnage. C'est donc une dépense d'au moins 3.000 \$ le kilomètre, un million de piastres, qu'il faut encore envisager sur la route de Dong-Ha à Savannakhet. Ce ne sera pas de l'argent perdu car le chemin de fer de Tan-Ap à Thakhek, qui ne sera pas achevé avant cinq ans, se trouve à une distance moyenne de 168 kilomètres de la route de Dong-Ha à Savannakhet ; celle-ci aura donc encore un important trafic à assurer.

— Il n'y a plus d'argent ! nous dira-t-on.

Il y en aura quand le gouverneur général le voudra. C'est, avant tout, une question de main-d'œuvre et la main-d'œuvre peut être payée moitié en riz, et au Laos en sel. Avec des camions à remorque portant douze tonnes, le transport du sel deviendrait possible si la gabelle renonçait à percevoir une taxe sur le sel destiné au Laos, et ce serait, après la lourde gaffe de la frontière établie sur le Mékong, de très bonne politique.

Le sel à un prix raisonnable sur le Mékong, ce serait d'ailleurs la possibilité de ne pas consommer de suite et sur place les énormes quantités de poisson que l'on peut pêcher dans le Mékong ; ce serait pour les pêcheurs annamites qui, chaque année à la saison de la pêche, viennent pêcher dans le Mékong, l'occasion de rapporter avec eux en Annam une partie de leur pêche.

---

(*Les Annales coloniales*, 30 juin 1936)

La première route de Dong-Ha à Savannakhet fut rendue accessible aux voitures dès 1906 grâce à l'activité du résident Malpuech.

---