Mise en ligne : 19 janvier 2014.
Dernière modification : 18 mars 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

CIE SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT

filialisation de la branche transports des Messageries fluviales de Cochinchine

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Messag._fluv._Coch._1881-1927.pdf

Société civile d'études des transports indochinois
Capital 800.000 fr. divisé en 8.000 parts de 100 francs
Siège social : Saïgon : 9, rue Guynemer ;
Bureaux administratifs : 6, quai Le Myre-de-Vilers
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 juin 1927)

Cette société est à la veille de réaliser une partie importante de son programme : celle relative à l'obtention de la concession de transports postaux et administratifs sur le Mékong.

La société a pu, quelque temps, après, passer un accord avec la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine, aux termes duquel elle prenait l'engagement de fonder une société anonyme pour exploiter les services publics de navigation fluviale qui lui seraient concédés, moyennant quoi la Compagnie des Messageries fluviales promettait de céder sa flotte, ses immeubles, ses établissements d'Indochine au prix total d'un million de piastres.

Il fut d'ailleurs entendu que cette compagnie participerait pour moitié à la constitution du capital et qu'elle accepterait de recevoir des obligations en rémunération d'une partie de ses cessions.

Entre-temps, un appel d'offres était fait par le gouvernement général de l'Indochine pour l'exploitation des services concédés pour le Mékong (Cambodge et Laos). La société s'est présentée à cet appel d'offres. Ses offres n'ayant pas été agréées dans leur teneur, des pourparlers se sont engagés avec l'Administration indochinoise. Ceux-ci ont finalement abouti à un contrat, signé le 22 janvier 1927 à Paris, par le représentant dans cette ville. Ce contrat vient d'être approuvé par le conseil supérieur de l'Indochine à Hanoï, la faculté étant réservée à l'Administration de demander quelques modifications de détail. La notification réglementaire n'a pas encore été donnée ; néanmoins, le conseil se préoccupe, dès maintenant, de la création de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport, qui exploitera les services concédés, partie, avec le matériel qui lui est remis par les Messageries fluviales de Cochinchine, dont elle prendra la suite, partie avec un matériel neuf.

Le capital de la société sera de un million de piastres, divisé en 80.000 actions de 12 p. 50 chacune ; il sera créé, en outre, 16.000 parts de fondateurs qui auront droit à 25 % des bénéfices après une première distribution de 7 % aux actions et les tantièmes au conseil.

La moitié du capital sera faite par la Société d'études, qui recevra une moitié des parts, de l'autre moitié du capital étant assurée par les Messageries fluviales de Cochinchine, à qui ira la seconde moitié des parts.

Ainsi, le bénéfice procuré par la société à ses membres, consistera dans le privilège d'émission réservé à des membres de 5 actions de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport de 12 p. 50 chacune, pour une part de la Société d'études et

dans l'attribution d'une part de fondateur. Cette émission se fera très prochainement. Elle sera annoncée par la voie de la presse.

Par ailleurs, la société est en instance devant le gouvernement de la Cochinchine. Elle a répondu à l'appel d'offres des services fluviaux à concéder par celui-ci. Les demandes, très modérées, seront retenues par l'administration cochinchinoise, surtout avec la formule de la participation aux bénéfices de la future Cie saïgonnaise de navigation et de transport, insérée au contrat avec le gouvernement général.

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire de la Société civile d'études des transports indochinois a eu lieu le 24 mai 1927 à la chambre de commerce.

———————————

Notre carnet financier
(*Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juillet 1927)

Les Messageries fluviales de Cochinchine ont créé la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transports, au capital de 1 million de piastres divisé en 80.000 actions de 12 piastres 50 qui va reprendre l'actif des Fluviales.

———————————

Cie saïgonnaise de navigation et de transport
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 septembre 1927)

Société au capital de un million de piastres en 80.000 actions de 12 $ 50 dont 1/4 versé, siège social à Saïgon, objet : 1° toutes opérations de navigation et transports, maritimes, fluviaux et automobiles en Indochine et pays voisins ; 2° construction et réparation de navires, armement et affrètement ; 3° vente et réparation d'autos.

Le 1er exercice sera clos le 31 août 1928.

Répartition des bénéfices :

a) 5 % au fonds de réserve légal

b) Premier dividende aux actionnaires jusqu'à 7 % des sommes versées.

c) Sur le surplus 10 % au conseil.

d) Sur le solde 3/4 aux actions 1/4 aux parts.

Parts : 16.000 parts bénéficiaires avec association des porteurs de parts.

Émission d'obligations — Suivant délibération de 10 juin 1927, la société émet un emprunt de 850.000 p. à 8,25 % en 17.000 obligations de 50 p.

———————————

Notre carnet financier
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 septembre 1927)

La. Société civile d'études des transports indochinois vient de créer la Compagnie Saïgonnaise de navigation et de transports, au capital de 1 million de piastres divisé en 80.000 actions de 12 p. 50 et pouvant être porté à 3 millions de piastres.

La Société civile d'études apporte son option pour un million de piastres sur les biens de toutes natures des Messageries fluviales de Cochinchine, le contrat obtenu pour l'exécution de services postaux et administratifs de transports fluviaux de Saïgon au Laos et de Saïgon à Battambang et la soumission faite pour l'obtention d'un contrat pour l'exécution des services postaux et de correspondances fluviales en Cochinchine.

La Société civile d'études reçoit les 16.000 parts bénéficiaires créées, dont elle remettra 8.000 aux Messageries fluviales qui souscrivent la moitié du capital de la Compagnie saïgonnaise.

Les actions reçoivent un dividende statutaire non cumulatif de 7 % €et 75 % du solde des bénéfices, les parts touchant 25 % du solde.

Il est créé une association des porteurs de parts.

Premiers administrateurs : MM. le colonel Bernard [MFC], Guesde [1], Lancelin [ancien directeur des MFC à Saïgon], Gaston Rueff [2], de Laboulaye [3], Petithuguenin [4], Jacque [Comptoirs généraux de l'Indochine], Triadou [5] Léon Lambert [6].

Siège social : Saïgon, 5, quai Le-Myre-de-Vilers.

[4 février 1928 : explosion du *Trentinian* à Nung-Seng (Laos)]

Au Conseil d'État
La Compagnie des messageries fluviales de Cochinchine
(*Les Annales coloniales*, 19 mars 1928)

Suivant convention approuvée le 31 juillet 1914, la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine s'était engagée à assurer, jusqu'au 1er janvier 1925, les services postaux et les correspondances fluviales en Cochinchine, au Cambodge et au Laos. Aux termes de cette convention, la colonie s'engageait à n'effectuer ses transports fluviaux que par les bateaux de la Compagnie concessionnaire.

Or. en méconnaissance de cette clause, la colonie ayant délivré des bons de transports sur des chaloupes chinoises pour des parcours concédés à la Compagnie. Celle-ci, s'adressant au Conseil du contentieux administratif, demanda une indemnité à raison du préjudice causé.

Cette indemnité lui ayant été refusée, la compagnie introduisit alors une requête au Conseil d'État aux fins d' obtenir satisfaction.

---

[1] Pierre Guesde (1870-1955) était, entre autres, administrateur des Messageries fluviales de Cochinchine et de plusieurs de leurs filiales :
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Pierre_Guesde_1870-1955.pdf

[2] Rueff (Gaston)(1901-1977) : fils de Jules Rueff. Ingénieur E.C.P. Administrateur délégué de la SCNT. Président des Messageries fluviales de Cochinchine au sortir de la Seconde Guerre mondiale. Voir encadré :
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Messag._fluv._Coch._1928-1957.pdf

[3] Édouard de Laboulaye (1883-1955) : secrétaire général de la Banque de l'Indochine qu'il représenta à la tête de deux douzaines de sociétés.
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Qui_etes-vous-1924-IC.pdf

[4] Paul Petithuguenin (1876-1955) : diplomate au Siam (1902-1918) — époque où il avait participé à la délimitation des frontières entre le Siam et l'Indochine sous les ordres du colonel Bernard —, représentant en Chine de la Banque franco-asiatique (1919-1923) et de la Société de gestion de la Banque industrielle de Chine (1924), puis directeur de la Compagnie générale des colonies. Voir encadré :
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Generale_colonies_1920-1958.pdf

[5] Charles Triadou : fondé de pouvoir de la Société commerciale française de l'Indochine (Rauzy et Ville), directeur, puis administrateur des Rizeries d'Extrême-Orient à Cholon (même groupe), administrateur de la Société W. Hale et Cie, de la Banque industrielle de Chine (1922), de la Société minière de Pac-Lan, vice-président des Comptoirs généraux de l'Indochine, administrateur des Hévéas de Chalang et de ceux de Preck-Chlong (démission en 1930) et de la Société urbaine foncière indochinoise (SUFI)…

[6] Me Léon Lambert, avocat à la Cour d'appel de Saïgon, administrateur de la Banque industrielle de Chine (1922) et des Hévéas de Tayninh, futur président de la Société urbaine foncière indochinoise (SUFI), ancien vice-président du conseil colonial.

Statuant sur cette affaire, le Conseil a donné gain de cause à la compagnie requérante.

Il a en effet décidé ce qui suit :

Les parties sont renvoyées devant le Conseil du contentieux administratif de la Cochinchine pour y être procédé, à l'aide, au besoin, d'une vérification faite par un fonctionnaire de la colonie désigné par ledit Conseil, à l'examen de tous les transports qui lui ont été ou lui seraient signalés par la compagnie comme ayant été effectués en violation de ses droit, afin de rechercher dans chaque cas si le fait allégué a constitué une infraction à l'art. 9 du contrat et de déterminer, le cas échéant, le montant de l'indemnité due de ce chef à la compagnie concessionnaire.

Les lecteurs des *Annales coloniales* connaissent les conditions scandaleuses dans lesquelles cette compagnie exploite son privilège. Le naufrage des passagers du *Trentinian* est encore présent à toutes les mémoires.

Nous ne doutons pas que le Conseil du contentieux de l'Indochine *[sic]*, soucieux de la défense des droits de l'État, de la colonie et des particuliers déboute la firme Bernard.

———————

CAMBODGE
Chambre de commerce
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mai 1928)

Ont été élus à la chambre de commerce et d'agriculture du Cambodge : MM. … Liénart, agent de la Compagnie [saïgonnaise] de navigation et de transports…

———————

Au Laos. Les beaux résultats d'un contrat malencontreux
par CATON [= Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 1er juillet 1928)

Il est maintenant certain que le service subventionné de navigation à vapeur sur le Mékong constitue une des plus belles erreurs que l'Indochine ait enregistrées, *ex aequo* avec celle de la Flotte indochinoise.

Évidemment, c'est la Cie des messageries fluviales de Cochinchine, déguisée sous le nom de Cie saïgonnaise de navigation, qui, aux yeux du public, est la grande coupable et, lorsque l'on verra que la politique de cette société a pour résultat d'amener les maisons de commerce françaises à fermer leurs portes et beaucoup de maisons asiatiques à transférer leurs succursales sur la rive siamoise, surtout lorsque les fonctionnaires français se trouveront obligés de se ravitailler au Siam, que ne dira-t-on pas de la société-bouc émissaire ?

Ce sera peut-être injuste, et surtout trop facile.

Nous avons nous-même accablé de reproches la Société des Fluviales, comme l'ARIP et d'autres entreprises de services publics, qui ne voient que leur intérêt particulier et se moquent de l'intérêt général ; mais il faut bien reconnaître que les entreprises ne sont pas des œuvres de bienfaisance, que c'est leur droit strict de ne voir que leur intérêt personnel et qu'elles en sont les juges.

Lorsqu'elles sont chargées de services publics, on comprend qu'elles traitent le représentant du public comme un commerçant traité un commerçant, comme un quelconque vendeur traite son acheteur. Il y a bien des principes modernes, proclamés par les Ford et autres, d'après lesquels la suprême habileté est de bien servir le client ; il y a un certain idéal industriel, qui porte à bien faire ce que l'on fait et à s'enorgueillir

d'un matériel bien au point et d'un service irréprochable ; mais il faut avouer que la moyenne des gens s'en tient à un mercantilisme sans idéal, à la lutte du plus fin contre le plus myope, du plus roublard contre le plus naïf : c'est l'attitude du maquignon. Or nous avons à faire ici à un groupe, bien connu pour ne pas faire du sentiment, pour jouer serré et profiter de toutes les faiblesses du partenaire.

Malheureusement, ce partenaire est l'Administration, bien mal armée, elle, pour jouer serré et éviter les fautes. Et quand l'Administration, au lieu de se tenir simplement sur la défensive, veut se montrer plus fine et plus roublarde que l'autre, comme elle se fait rouler !

En somme, la société des Fluviales, la Cie saïgonnaise de Navigation, si vous le voulez, a tout simplement, en joueuse habile et avide, profité de toutes les fautes de l'adversaire, de ses fautes d'ignorance, d'inexpérience, d'inattention ou d'enfantine vanité. Les beaux joueurs qui refusent la partie que propose un maladroit notoire, sont rares.

Pourquoi cette société, dont le seul but est de gagner de l'argent, n'aurait-elle pas profité de ce que l'Administration, après avoir, comme le lièvre de la fable, attendu au dernier moment, confiait ses intérêts au fonctionnaire à la fois le plus intelligent et le plus gaffeur qu'elle ait jamais eu, et dont il serait intéressant de compter combien il a coûté de millions à la colonie ?

Pourquoi ne pas profiter de l'infatuation d'un adversaire qui veut ruser, lui si naïf, et rouler autrui, lui si facile à rouler ?

L'Administration a d'abord commis la faute de poser des conditions absurdes, que le concessionnaire n'eût jamais acceptées s'il n'avait vu dans le savantissime édifice du cahier des charges quelques belles et bonnes lézardes Un quart de siècle d'expérience de ce service spécial, leur flair de juifs et la roublardise de leurs hommes de loi suffisaient à faire prévoir que, si les gens des Fluviales souscrivaient aux conditions en apparence si désavantageuses que posaient les autorités administratives, ils savaient ce qu'ils faisaient. Tant pis pour l'Administration si un orgueilleux fonctionnaire a signé en son nom le contraire de ce qu'il croyait signer et si, aujourd'hui, elle s'aperçoit qu'elle a été complètement roulée ! Si elle ne l'était pas, c'est la société concessionnaire qui le serait, ce qui n'était guère vraisemblable.

Et maintenant voici que :

A. — Le fameux bateau à moteurs qui, d'après les savants calculs de M. Lochard, devait révolutionner la navigation sur le Mékong, est, dès le début, abandonné à une des escales ; et il se trouve, comme par hasard, que c'est l'Administration qui a tort, et par suite, elle paie consciencieusement, depuis plus de six mois, et continuera à payer pendant des années, 4.000 $ par mois de subvention pour ce bateau fantôme.

B. — Le *Trentinian* saute, assez mystérieusement. La tentative de renflouement est menée de telle façon que les hautes eaux vont arriver et que le *Trentinian* gardera son secret. Et comme par hasard, l'Administration, qui s'est empressée après l'accident de plaider coupable en créant en toute hâte un service de contrôle et une réglementation sur le transport des explosifs, se trouve encore avoir tort et va payer la casse au prix fort.

C. — La Compagnie à laquelle l'Administration croyait avoir fait signer l'engagement de ne pas relever pendant un an les tarifs commerciaux, les augmente de 60 % après quelques mois et l'Administration s'aperçoit qu'elle est roulée et qu'en fait, grâce à un habile arrangement de mots, la compagnie ne prenait nullement l'engagement qu'elle avait l'air de prendre.

Comment l'Administration en est-elle arrivée à ce beau résultat ? Parce qu'elle a une manière toute particulière d'envisager les choses, une manière toute subjective, qui ne tient compte ni des besoins d'autrui ni de la nature des choses.

La faute initiale remonte très haut ; c'est d'avoir transporté la Résidence Supérieure à Vientiane, ce qui est géographiquement une absurdité. Historiquement capitale d'un royaume, mais d'un royaume dont nous n'avons que la moitié, les Siamois ayant

conservé l'autre, Vientiane est à l'écart de toutes les routes directes reliant un point important à un autre, loin de tous ceux — colons, hommes d'affaires ou officiels —, qui ont à faire à la capitale, et n'est aujourd'hui accessible en auto qu'en traversant le Siam, à moins qu'on ne se contente d'un service hebdomadaire de chaloupes, qui mettent deux jours et demi pour y monter de Thakhek.

Par contre, Savannakhet, Thakhek, Pak-Se et Saravane sont, dès maintenant en saison sèche, et bientôt toute l'année, accessibles, aux automobiles venant de Hanoï, Hué, Pnom-Penh ou Saïgon.

Or cette malencontreuse capitale n'existe que comme capitale. Commercialement, elle est zéro ; elle n'a d'autres affaires que les affaires administratives, d'autre commerce que pour le ravitaillement des fonctionnaires et les maisons importantes y ont non des agences mais des consulats. Les neuf dixièmes du fret à la montée sont formés par le fret destiné à la capitale comme telle, un fret donc, qui ne monterait pas plus haut que Savannakhet, ou même Pak-Se, si la capitale occupait ce point géographique, si bien placé au pied du plateau de Bolovens.

Dès lors, la première condition désastreuse imposée au concessionnaire est d'assurer un service postal montant trois ou quatre jours plus haut qu'il n'est utile.

Imaginez la capitale à Savannakhet. Elle serait accessible tous les jours à toutes heures aux autos postales et autres ; à 48 heures de Hanoï, de Hué et, en hiver, à trois petites journées d'automobile de Pnom-Penh ou de Saïgon. Tandis qu'il faut, pour transporter à Vientiane le courrier du Tonkin, et en cas de carence des Fluviales dans le bief de Kemmarat, le courrier de Cochinchine, employer d'une part le service postal automobile et, d'autre part, les vapeurs des Fluviales.

« Et la liaison avec Louang-Prabang ? » nous dira-t-on.

Eh bien ! cette liaison n'en aurait pas souffert, loin de là. Le terminus des grandes chaloupes postales étant, par exemple, à Thakhek, ou, comme son importance minière le justifiera sans doute, à Pak-Hin-Boun, on aurait pu employer de là jusqu'au Keng-Tiane de plus petites chaloupes ou des remorqueurs, placer un petit remorqueur dans le bief de Pak-Lay et avoir un service infiniment plus rapide que celui qui existe actuellement entrer Vientiane et Louang-Prabang. On aurait pu, d'autre part, activer la construction de la route de Vinh à Louang-Prabang, qui passe bigrement loin de Vientiane ; on aurait pu chercher à débloquer Louang-Prabang par Haïphong, par le Nara hou et la rivière Noire.

Nous ne considérerons pas aujourd'hui la lourde gaffe de l'Administration de continuer un service par le fleuve sur les mêmes bases qu'il y a trente ans, sans tenir compte des énormes changements survenus dans les conditions des transports par suite de la construction des chemins de fer et routes au Siam, des routes de notre côté du Mékong et du projet du Tân-Ap-Thakhek, qui serait maintenant plus qu'à moitié construit si on l'avait commencé il y a deux ans.

Est-ce que M. Lochard et d'autres prévoyaient que l'achèvement des routes et la mise en construction du chemin de fer seraient perpétuellement retardés par les obstacles les plus abracadabrants ?

Régulièrement, avec en haut lieu un peu de bonne volonté et d'esprit de suite, la route de Dông-Ha à Savannakhet devrait être depuis deux ans renforcée et pourvue de ponts et offrir une voie parfaite aux plus lourds camions.

Régulièrement, et sans l'énigmatique intermède de l'étude du Transport aérien géant, la route de Tân-Ap à Thakhek devrait être, dès octobre prochain, ouverte de façon permanente au plus lourd trafic automobile.

Régulièrement, et sans l'abandon mystérieux dont nous venons d'être avisé, la difficile question des transports postaux et des personnes en saison de basses eaux de Kratié à Savannakhet et jusqu'à Thakhek serait résolue par une excellente piste.

Quant au Siam, M. Lochard ne pouvait ignorer que le rail atteindrait Oubone au cours de 1928 et Konkaen deux ans plus tard.

Il aurait pu savoir aussi que la jonction de Bangkok avec le Haut-Mékong par voie ferrée et route était chose accomplie et que ce fait constituait une donnée du problème. Directeur du haut Tourisme et chef du service des Mines, comment M. Lochard n'a-t-il pas pensé à étudier la voie, intéressante à ce double point de vue, de Louang-Prabang à Haïphong par le Nam-Hou et la rivière Noire ?

Ignorait-il, d'autre part, qu'une route était partie construite et partie à l'étude de Louang-Prabang à Vinh-Bênthuy ?

Il semble bien qu'il a ignoré ou voulu ignorer tout cela, tout cela et bien d'autres choses encore.

Les résultats de ces belles méthodes, nous les voyons aujourd'hui. Il n'y a vraiment pas de quoi être fier.

D'autre part, ceux qui, à Vientiane, geignent aujourd'hui, pourraient aussi battre leur coulpe. Ces messieurs de l'Administration, hypnotisés par la question de leur confort personnel au cas où ils voyageraient par le fleuve, et par la question de leur propre ravitaillement par colis postaux, ont froidement sacrifié les intérêts du commerce qu'ils ont livré pieds et poings liés à l'âpreté des monopolards du fleuve.

Tant pis pour eux s'ils commencent à en souffrir ! Lorsque les commerçants auront quitté Vientiane, on clabaudera un peu moins sur les mercantis et, bien vite, on les regrettera.

Nous craignons bien que Vientiane ne soit maintenant trop enferrée pour s'en tirer. Louang-Prabang a la ressource de se ravitailler par le Siam et le Haut Mékong ; Hinboun, Thakhek et Savannakhet commencent à être, malgré tout, assez bien desservis par les routes. La création de ia Société S.A.M.A.N.A.L. [Messageries automobiles du Nord-Annam et du Laos] à Vinh et une concurrence active sur la route de Savannakhet commencent à faire baisser les prix du fret entre le chemin de fer et le Mékong, à un point où certains transports, jusqu'ici impossibles, peuvent se faire.

Il suffirait, pour améliorer les choses, qu'il n'y eût pas coalition d'intérêts occultes pour s'opposer au débloquement du Laos.

Il suffirait que l'on activât sur la route de Dông-Hà à Savannakhet la construction des quelques ponts qui restent à faire ou à refaire, qu'on construisit bien vite un pont Eiffel à Dông-Hène, qu'on renforçât l'empierrement de cette route. Il suffirait, sur la route de Vinh à Thakhek, que l'on améliorât les bacs du côté Annam et que l'on en remplaçât aux moins deux : celui de Hatan, sur le Ngàn Pho, et celui du canal de Ha-tinh, par des ponts.

Il suffirait qu'au moment, qui va bientôt se présenter, de mettre en adjudication le service postal subventionné de Dông-Ha à Savannakhet et de Vinh à Thakhek, on n'eût en vue que l'intérêt général et non pas certains intérêts aussi suspects que mystérieux.

Nous croyons savoir qu'on envisage, entre Dông-Ha et Savannakhet, un service hebdomadaire durant toute l'année, ce qui n'empêcherait pas le service de saison sèche de Vinh à Thakhek. Nous estimons que ceci n'est pas assez et que deux services par semaine sont le minimum qu'on puisse désormais admettre. D'autre part, un service de saison sèche devrait être établi de Paksé à Pak-Hinboun.

———————

Banque de l'Indochine
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 juillet 1928)

Elle a participé, à la création ou à l'augmentation de capital de plusieurs sociétés coloniales : … Cie saïgonnaise de navigation et de transport…

———————————

Notre carnet financier
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 août 1928)

La Cie saïgonnaise de navigation et de transports va introduire sur le marché ses 80.000 actions de 12 piastres 50, ses 16.000 parts bénéficiaires et ses 17.000 obligations.

———————————

CAMBODGE
PHNOM PENH
Au cours d'une partie de chasse, un Européen se noie dans un marais
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 octobre 1928)

Au cours de après midi de dimanche dernier M. Pouchoulin, comptable à la Société saïgonnaise de transports, se rendait en promenade dans l'île de Chruichangwar, où il savait rencontrer M. Thi, secrétaire indigène, également employé dans la même société et, en sa compagnie, essayer de tuer quelques bécassines. Muni d'une carabine Flaubert, M Pouchoulin arrivait au domicile du secrétaire où il ne trouva que le jeune frère de ce dernier ; à la proposition qui lui fut faite d'aller en *ghe luong* (sampan très étroit), le jeune indigène refusa, disant qu'il ne savait pas ramer.

M. Pouchoulin semblait avoir abandonné son idée et repartait même dans la direction de Phnom-Penh, lorsqu'arrivé sur la berge de Chruichangwar, en face du bac, il rencontrait le secrétaire indigène avec qui il repartit à la chasse.

La terre ferme étant plutôt rare à Chruichangwar, tous deux s'aventurèrent sur les marais, montés sur une frêle embarcation à l'équilibre instable. Peu habitué à ce mode de locomotion M. Pouchoulln ne fit pas assez attention et, dans un mouvement brusque, fit chavirer le sampan.

Ne sachant pas nager, il se cramponna désespérément après l'embarcation, faisant de vains efforts pour y remonter, malgré les conseils de l'indigène qui lui criait de se maintenir simplement à la surface tandis que lui entraînerait le sampan.

M. Thi, sentant ses forces s'épuiser, résolut d'aller demander du secours ; franchissant à la nage les 200 mètres qui le séparait de la terre, il fit appel a quelques-uns de ses compatriotes et avec eux repartit sur les lieux de l'accident et, après plusieurs plongées, ramena M. Pouchoulin qui ne donnait déjà plus signe de vie.

Le malheureux, ramené en toute hâte sur la berge, fut soumis à un traitement énergique de tractions par M. Pouchitté, de l'usine des eaux, assisté de l'infirmier annamite de Chruichangwar, immédiatement accourus. M Menait, agent de la Société saïgonnaise de transports, prévenu téléphoniquement par M. Pouchitté, arrivait bientôt sur les lieux et joignait ses efforts pour ramener à la vie son subordonné.

La mort, hélas ! avait fait son œuvre. Le corps de M. Pouchoulin fut transporté à l'hôpital de Pnom-Penh et ses obsèques eurent lieu mardi soir au milieu d'une foule douloureusement émue par cette fin tragique.

Au cimetière, M. Liénart dit cet adieu émouvant au jeune disparu :

« Il est toujours pénible d'adresser un dernier adieu à un ami. La tâche est plus pénible encore lorsque ce suprême adieu accompagne à la tombe un homme jeune et vigoureux qui disparaît tragiquement alors que toutes les espérances de la vie s'offraient à lui et qu'il faisait tous ses efforts pour les réaliser.

Auguste Pouchoulin avait à peine 28 ans. Soldat à 18 ans, il fit campagne en Syrie. Entré dans un service sanitaire d'Alger, puis dans une maison de commerce de cette ville où il était né et où se trouve sa famille, il n'a reçu que des éloges en quittant ces

deux emplois pour venir en Indochine où son père l'avait précédé au cours de sa carrière militaire.

Arrivé à la Colonie il y a neuf mois, un de nos amis communs lui avait conseillé de s'adresser à moi et je me félicitais grandement d'avoir sa collaboration.

Pouchoulin était travailleur et pondéré, d'un caractère doux et entreprenant, il se donnait tout entier à sa tâche et le plus bel avenir s'offrait à lui.

Grâce à ses qualités de cœur, il avait conquis les sympathies de tous ceux qui l'ont connu et la mienne en particulier.

Très attaché aux siens, dont il me parlait souvent, il laisse un père, une mère et des frères et sœurs que la nouvelle de sa disparition tragique va brutalement plonger dans un désespoir profond, de même qu'un de ses amis d'enfance actuellement au Cambodge.

Au nom de ma direction, au nom de ses malheureux parents et de ses collègues, je lui adresse un suprême adieu et m'incline devant sa tombe. »

En cette douloureuse circonstance, nous prions la famille de M. Pouchoulin et la saïgonnaise de transports de bien vouloir agréer nos condoléances sincèrement attristées.

———————————

Notre carnet financier
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 octobre 1928)

On annonce la prochaine cotation en Bourse des actions de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de Transport : il existe 80.000 actions de 12 piastres 50 et 16.000 parts de fondateur. Les premières cotant 23 piastres et les secondes 40, l'entreprise est actuellement capitalisée à 2.480.000 piastres.

———————————

Les embarcations susceptibles d'hypothèques en Cochinchine
(*L'Écho annamite*, 22 novembre 1928)

On se souvient qu'au début de l'année, le gouverneur de la Cochinchine nomma, à l'effet d'étudier les conditions d'application en Cochinchine du décret du 13 avril 1927 sur l'hypothèque fluviale, une commission composée de :

……

Karcher [7], directeur de l'exploitation de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport ;

……

———————————

[7] Léon Karcher (Souk-Arhas, 1885-Neuilly, 1957) : officier d'artillerie, ingénieur, marié en 1920, au Cap-Saint-Jacques, à Magdeleine Laurentie, fille de Pierre Laurentie (pilote de la rivière de Saïgon, administrateur des Plantations de Baria et de la Société agricole de Suzannah, puis, après absorption, de la Société indochinoise de plantations d'hévéas). Léon Karcher fit carrière aux Messageries fluviales et dirigea plusieurs de leurs filiales. Chevalier (1919), puis officier (1937) de la Légion d'honneur.

CIE SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT [8]
assemblée générale ordinaire du 14 février 1929.
EXERCICE 1927-28
(*Recueil des assemblées générales*, 1929)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. le colonel F. Bernard (comm. LH), président et administrateur-délégué ; Gaston Rueff, administrateur-délégué ; Charles Triadou (chev. LH), vice-président ; Henry Ader (off. LH) [9] ; Maxime Getten (off. LH) [10] ; Pierre Guesde (comm. LH) ; Louis Jacque (off. LH) ; Léon Lambert (chev. LH) ; le commandant Gaston Lancelin (off. LH) ; Édouard de Laboulaye ; Paul Petithuguenin (chev. LH).

Commissaires des comptes : MM. Poplu, à Paris, et Orio, à Saïgon.

Siège social : à Saïgon, 5, quai Le-Myre-de-Vilers.

Bureau à Paris : 5, rue d'Athènes (9e).

Service financier : Banque de l'Indochine et Banque franco-chinoise.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous rendre compte des résultats de votre premier exercice social, clos le 31 août 1928, et nous vous présentons ci-après le Bilan et le Compte de Profits et Pertes à cette date (voir tableau).

Nous n'avons pas besoin de vous rappeler dans quelles circonstances votre société a été constituée. Elle a pris, à la date du 1er septembre 1927, la suite des entreprises de transports fluviaux et de construction ou réparation de matériel, que la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine avait exercées depuis 1881, c'est-à-dire pendant 46 ans. Nous nous sommes, en fait, substitués purement et simplement à la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine. Nous avons conservé son personnel, racheté son matériel et ses installations, continué les travaux qu'elle avait passés ; nous avons,

---

[8] Société anonyme constituée le 9 juin 1927 pour 99 ans.
Capital : 1 million de piastres indo-chinoises, divisé en 80.000 actions de $ 12.50.
Parts bénéficiaires : Il existe 16.000 parts.
Obligations : $ 850.000, montant de 17.000 obligations de 50 piastres, 8,25 % brut, amortissables au pair en 8 ans, à partir du 1er août 1930.
Les actions et les obligations sont inscrites à la Cote officielle, au comptant, depuis le 8 mars 1929.
Cours du 8 mars 1929 : Actions (ex-div. 27-28) Fr. 475 00
Obligations (jouiss. 15 sept. 28) 660 »
Exercice : du 1er septembre au 31 août.
Assemblée générale : dans les 9 mois qui suivent la clôture de l'exercice ; 25 actions, 1 voix par 25 actions.
Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale ; 7 % d'intérêt aux actions des sommes dont elles sont libérées et non amorties ; 10 % du surplus au conseil ; 75 % du solde aux actions et 25 % aux parts.
Sur les 75 % revenant aux actions, l'assemblée générale peut décider tous prélèvements en faveur de reports à nouveau, amortissements supplémentaires, fonds de réserve extraordinaire.
Ce dernier fonds peut être affecté à compléter l'intérêt statutaire de 7 % en cas d'insuffisance des bénéfices d'un ou plusieurs exercices, à racheter les parts ou à amortir les actions de la société.

[9] Henri (« Henry ») Ader (1872-1941) : polytechnicien, ingénieur en chef des Ponts et chaussées, directeur de cabinet de Loucheur (1924), puis de Daniel-Vincent (1925-1926) au ministère du commerce et de l'industrie. Administrateur de la Banque nationale française du commerce extérieur (mai 1927) et de la Société de transports en commun de la région parisienne (1929), représentant de la SFFC dans diverses sociétés : Société foncière de l'Indo-Chine/Tramways du Tonkin, Dragages et travaux publics (DTP), Voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre indochinois.

[10] Maxime Getten (1857-1934) : ingénieur des ponts et chaussées, il fit carrière à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan dont il devint président en 1931. Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Ch._fer_IC-Yunnan-docu.pdf

en un mot, hérité tout à la fois des organismes qu'elle avait créés, de l'expérience qu'elle avait acquise, de la clientèle qu'elle avait réunie. Nous n'avons, par conséquent, éprouvé aucune difficulté dans l'exécution de nos services.

Ces services sont actuellement divisés en deux grandes catégories :

1° Les services fluviaux du Laos ;

2° Les services fluviaux de Cochinchine. Les services fluviaux du Laos ont pour but essentiel d'assurer les communications régulières entre Saïgon et les provinces cambodgiennes et laotiennes qui s'échelonnent le long du Mékong jusqu'à Luang-Prabang.

Les services de Cochinchine desservent les régions de l'Ouest qui sont les plus riches productrices de riz de la colonie, et les localités du Cap Saint-Jacques et de Baria.

En contrepartie des obligations qu'elle a contractées et qui sont définies :

a) Pour ce qui concerne les Services du Laos, dans la convention passée avec le Gouvernement général de l'Indochine, les 6-19 juillet 1927 ;

Pour ce qui concerne les Services de la Cochinchine, dans la convention passée avec le Gouvernement de la Cochinchine, le 26 octobre 1927 ; votre Compagnie reçoit une rémunération sous forme de subvention, d'une part, de remboursement des transports, de l'autre, rémunération établie en piastres indochinoises et qui a été sensiblement relevée par rapport à celle que recevait la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine, pour tenir compte de la hausse générale qui s'est produite au cours et depuis la guerre.

La première année de votre exploitation a eu lieu, à un double point de vue, dans des conditions exceptionnelles.

Tout d'abord, nous n'avons point disposé de la totalité des navires qui doivent constituer notre flotte contractuelle ou commerciale. En plus, en effet, des unités que nous avons acquises des Messageries fluviales de Cochinchine, aux conditions que nous rappellerons brièvement plus loin, nous sommes tenus, de par nos contrats, de mettre en service un certain nombre d'unités nouvelles. L'une de ces unités est un bateau mû par des moteurs semi-Diesel ; son objet est d'augmenter dans des proportions importantes la capacité de fret offerte aux commerçants du Laos en amont de Khône ; ce bateau avait déjà été commandé en vertu d'un accord particulier, avant la conclusion de nos contrats ; il a été livré en France au mois de juillet 1926, mais il a été nécessaire de l'expédier dans la colonie, de l'y remonter et d'opérer une mise au point délicate ; en fait, ce bateau, bien qu'ayant été transbordé au-dessus des chutes de Khône en octobre 1927, n'a pu effectuer de services réguliers que pendant l'été de 1928.

Une autre de ces unités, d'une importance au moins égale, doit compléter la flotte de transports postaux qui effectuera régulièrement des services entre Khône et Luang-Prabang. Ce navire avait été également étudié et commandé avant la passation de nos contrats, mais il n'a pu être transbordé en amont des chutes de Khône qu'au mois d'août 1928.

Nous avons été ainsi privés pendant la plus grande partie de l'exercice écoulé de deux de nos plus importantes unités.

Par surcroît, un incident de navigation déplorable nous a privés, encore au Laos, d'un de nos navires. Le 6 février 1928, notre chaloupe *Trentinian* a brûlé partiellement à la suite d'une explosion qui s'est produite dans la cale AV et dont les causes sont encore inconnues. L'incendie qu'elle a provoqué s'est développé avec une rapidité foudroyante par suite de la présence à bord d'un chargement d'essence dont la plus grande partie cependant est restée intacte et a été simplement projetée dans les eaux du fleuve, d'où l'on a pu le retirer. La cause originelle de l'accident n'a pu encore être déterminée ; elle est due sans doute à l'éclatement spontané d'une faible charge d'explosifs introduite sans déclaration préalable dans les colis chargés à bord du navire, et la responsabilité de votre Société ne saurait, à aucun point de vue, être mise en cause. L'incendie du *Trentinian* a malheureusement entraîné des pertes de vies humaines que nous ne

saurions trop déplorer. Quant au navire, qui avait coulé à peu de distance de la berge, il a pu être renfloué après plusieurs mois d'efforts ; il est actuellement à Khône en cours de réparation et nous pensons qu'il pourra reprendre son service au début de la prochaine saison des hautes eaux.

Ainsi, votre Compagnie a été privée pendant tout son premier exercice de trois de ses navires les plus importants, et elle n'a pu, par ce fait même, ni exécuter la totalité des parcours contractuels prévus, ni effectuer dans leur intégralité la totalité des transports qui auraient pu lui être confiés au Laos.

D'autre part, il a régné en Cochinchine pendant cette même période, une crise économique extrêmement grave due pour une part à la mévente du riz, et pour l'autre à l'accumulation des stocks qui avaient été constitués dans la colonie en 1926 au moment où le cours de la piastre en francs atteignait son maximum. Cette double crise paraît aujourd'hui terminée et nous avons, par suite, tout lieu d'espérer que l'exercice en cours s'effectuera dans de meilleures conditions.

Malgré les circonstances peu favorables que nous venons de vous indiquer, notre exploitation a donné des résultats satisfaisants.

Ainsi que vous le verrez d'après notre compte de Profits et Pertes ($), nos recettes ont été :

En Cochinchine et au Cambodge, de 1.049.133 62
Au Laos, de 852.731 48
Soit au total 1.901.865 10

Nos dépenses totales d'exploitation ont été, y compris les frais généraux tant à Paris qu'à, Saïgon, de 1.601.744 80

Laissant un excédent de recettes de 300.120 30

Les résultats de l'Atelier ont été :
Recettes : 513.699 34
Dépenses : 463.219 57
Soit un excédent de recettes de 50.479 77
Total 350.600 07

À ces bénéfices sont ajoutés :

a) Un bénéfice de : 30.825 19
provenant de ventes effectuées par notre magasin.

b) Un bénéfice sur agios et intérêts de : 40.889 62 71.714 81
dont 34.902,83 provenant de notre émission d'obligations ; nous vous donnons plus loin des explications à ce sujet.

Au total, les bénéfices bruts de l'exercice se sont élevés à 422.314 88

BILAN AU 31 AOUT 1928 ($ [11])

ACTIF	
Caisses et banques	104.117 59
Cautionnement	40.434 67
Frais de constitution et enregistrement	65.396 11
Immeubles	150.000 00
Ateliers et Installations nouvelles	19.305 45
Flotte	1.320.227 92
Matériel mobilier, Agences	99.010 13

[11] La piastre indochinoise ($) vaut environ 13 francs français.

Matériel, Outillage, Ateliers	42.285 18
Approvisionnements	471.657 48
Administration indochinoise :	
Subvention : 15.494 10	
Réquisitions : 119.826 22	135.320 32
Débiteurs divers Saïgon	11.320 32
Débiteurs divers Paris	1.336 20
	2.560.995 12
PASSIF	
Capital	1.000.000 00
Obligations	850.000 00
Messageries fluviales	97.475 52
Banque Indochine	87.299 97
Créanciers divers Saïgon	35.585 59
Créanciers divers Paris	50.624 86
Parts de bénéfices, Administration indochinoise	8.694 30
Profits et Pertes	422.314 88
	2.560.995 12

COMPTE DE PROFITS ET PERTES ($)

DÉBIT	
Dépenses, Exploitation et Frais généraux :	
Saïgon et Paris	1.601.744 80
Dépenses Ateliers	463.219 57
Solde	422.314 88
	2.487.279 25
CREDIT	
Recettes	
Cochinchine et Cambodge	1.049.133 62
Laos	852.731 48
Ateliers	513.699 34
Bénéfice, Magasin	30.825 19
Agios et Intérêts	40.889 62
	2.487.279 25

Avant de vous faire des propositions en ce qui concerne la répartition de ces bénéfices, nous croyons devoir vous donner un certain nombre d'explications sur les différents postes du bilan.

Le compte Capital n'appelle aucune observation spéciale.

Le compte Obligations s'élève à $ 850.000. Il représente le total des obligations que nous avons dû émettre, d'une part, pour être remises aux Messageries fluviales de Cochinchine en paiement d'une partie du prix d'achat de son actif indochinois, d'autre part, pour nous procurer les ressources financières qui nous étaient nécessaires pour faire face au paiement des unités nouvelles que nous avions à mettre en service.

Le compte Messageries fluviales de Cochinchine et le compte Banque Indochine, qui s'élèvent respectivement à $ 97.475,52 et $ 87.299,97 proviennent d'avances diverses qui nous ont été faites par ces deux établissements de façon à assurer notre fonds de roulement en même temps que l'exécution des obligations qui nous avaient été imposées. En ce qui concerne plus spécialement l'établissement du fonds de roulement, les sommes qui nous étaient nécessaires de ce chef ont pris une importance d'autant plus considérable qu'au cours de l'année dernière, le paiement des sommes qui nous étaient dues par les différentes administrations indochinoises nous a été fait avec des retards extrêmement longs. L'importance de ces sommes en souffrance était, au 31 août dernier, de $ 135.320,32, soit au cours moyen de l'époque 1 million 700.000 francs. Ce sont ces retards qui nous ont obligés à recourir au crédit et qui expliquent que nous nous soyons trouvés dans la nécessité de demander des avances à la Banque de l'Indochine et à la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine. Les sommes que nous devions au 31 août dernier à ces deux établissements sont, du reste, intégralement remboursées aujourd'hui.

Les autres chapitres du passif n'appellent aucune observation spéciale.

À l'actif, le compte Caisses et Banques représente l'importance de nos disponibilités au 31 août dernier.

Le compte Cautionnements est la représentation des sommes que nous avons dû immobiliser en garantie de l'exécution de nos contrats ; celui relatif aux services du Laos nous oblige à avoir un cautionnement de 500.000 fr. ; celui des services de Cochinchine, un cautionnement de 80.000 fr. ; ces cautionnements ont été constitués : le premier par 20.000 fr. de rente 4 % 1925 ; le second par 3.200 fr. de rente 4 % 1918.

Les Frais de Constitution comprennent à la fois les frais de constitution proprement dits, les droits et taxes payés à l'Enregistrement par suite des cessions qui nous ont été faites par les Messageries fluviales de Cochinchine, et enfin les frais d'émission des obligations. Les comptes Immeubles, Flotte, Ateliers, Matériel, Mobilier, Outillage atelier correspondent pour la plus grande part à la valeur du matériel et des installations qui nous ont été cédés par la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine, vous vous rappelez que cette cession a été faite pour le prix global de un million de piastres, prix qui est nettement inférieur à la valeur réelle de l'actif cédé. C'est ainsi, en particulier, que les Immeubles, qui figurent au Bilan pour 150.000 $ ont été évalués par l'Enregistrement, pour le paiement des droits, à la somme de 250.000 $.

Quant aux unités constituant votre flotte, elles représentaient au 31 août dernier une valeur totale de $ 1.320.227,92.

Dans ce chiffre, la flotte cédée par les Messageries fluviales de Cochinchine figure pour son prix de cession, soit 700.000 $; le surplus représente pour la presque totalité la valeur du matériel neuf commandé et mis en service en vertu de nos contrats avec l'Administration.

Le compte Approvisionnements représente tout à la fois les marchandises et rechanges de toute espèce, qui nous ont été cédés par les Messageries fluviales de Cochinchine et les stocks nouveaux constitués au cours de l'exercice. Les approvisionnements cédés par les Messageries fluviales devaient être évalués par deux

experts qui avaient pour mission de comparer les prix d'inventaires aux prix pratiqués sur la place pour des articles similaires, et la cession devait être faite aux ; prix les plus bas. Les prix les plus bas ont été ceux qui ressortaient des inventaires des Messageries fluviales, et ce sont eux qui ont servi de base à la cession.

Le compte Administration Indochinoise, s'élevant à $ 135.320,32, représente l'importance des sommes qui nous restaient dues au 31 août dernier par l'Administration. Depuis cette date nous sommes intervenus auprès du gouverneur général de l'Indochine afin d'obtenir que le règlement de nos factures de transports soit accéléré et que, dans le cas où cela ne serait pas possible, il nous soit payé un intérêt normal sur les sommes dues. Quoi qu'il en soit, les sommes ainsi facturées et non payées ont atteint sans aucun doute leur maximum, et notre trésorerie, qui a été particulièrement chargée l'exercice écoulé, pourra fonctionner désormais sans qu'il soit nécessaire de recourir, comme nous l'avons fait jusqu'ici, à des ouvertures de crédit en banque.

Le solde du compte de Profits et Pertes a été arrêté après déduction de la part de bénéfices revenant à l'Administration. Cette part de bénéfices est divisée elle- même en deux parties, à savoir : part de bénéfices revenant au Gouvernement général de l'Indochine par application du contrat relatif aux services du Cambodge et du Laos et celle revenant au Gouvernement de la Cochinchine par application du contrat relatif aux services de Cochinchine. Pour ce qui est de la part revenant au Gouvernement général de l'Indochine, elle est déterminée à la suite de l'établissement d'un Compte spécial de recettes et de dépenses dont tous les éléments sont définis à l'article XIV de la convention du 6/19 juillet 1927. Les sommes portées en amortissement ainsi que les annuités d'assurance prévues audit article sont calculées proportionnellement à la valeur qui a été fixée lors de la passation du contrat.

De même, nous sommes autorisés à porter aux comptes de Dépenses une somme de 100.000 $ égale au dixième du capital social.

Enfin, en dehors des dépenses normales d'exploitation d'amortissement et d'assurance, nous avons le droit de faire figurer à ce compte les intérêts à 8 1/2 % des sommes investies dans la construction des navires neufs et de celles qui représentent nos approvisionnements, les impôts de toute nature y compris les impôts cédulaires sur les coupons, les tantièmes des administrateurs, les sommes versées à la réserve légale.

Les parts de bénéfices ainsi calculées ont fait ressortir :

En faveur du Gouvernement général $ 7.790 90

En faveur du Gouvernement de Cochinchine $ 903 40

Ces parts ont été déduites des bénéfices bruts qui ressortent du compte de Profits et Pertes que nous vous présentons.

Le bénéfice ainsi calculé s'élève, comme nous vous l'avons dit plus haut, à $ 422.314,88, au sujet desquelles nous vous proposons la répartition suivante :

$ 67.000 à porter au Fonds d'amortissement de la Flotte. Nous avons calculé cet amortissement sur une durée de vingt ans ; c'est cette durée qui a été admise par l'Administration indochinoise lors de la signature de nos conventions. Il importe de noter que par suite de la différence existant entre la valeur réelle de notre flotte, et la valeur d'inventaire, un amortissement important est déjà réalisé.

$ 7.500 à porter en amortissement des Immeubles.

L'observation que nous venons de faire relativement à notre flotte, s'applique également à nos immeubles, qui figurent en inventaire pour 150.000 $ alors que l'Enregistrement en a fixé la valeur à 250.000 $.

$ 16.000 à porter en amortissement du Matériel et du Mobilier ; cet amortissement a été calculé sur une période de dix années.

$ 67.000 à porter au Fonds d'assurance et de Grosses Réparations ; cet amortissement a été cal culé à raison de 5 % de la valeur du Matériel.

$ 21.798 70 à porter en amortissement des Frais de Constitution que nous vous proposons d'amortir dans une période de trois années.

Les Réserves normales ainsi constituées formeraient un total de $ 177.298,70, ce qui laisserait disponible une somme de $ 243.016,18.

Nous vous proposons toutefois de constituer dès maintenant une Réserve générale et d'y porter une somme de $ 70.000. Cette réserve générale nous paraît devoir s'imposer, non seulement pour parer à l'imprévu, mais aussi pour permettre à votre société de procéder, le cas échéant, à une augmentation de son matériel ou de ses installations, ou de participer à des entreprises indochinoises dont la création pourrait intéresser nos opérations de transports. Il convient d'observer à ce sujet que nous allons entrer vraisemblablement en Indochine dans une période d'activité économique intense. L'exécution des grands travaux publics est en fait suspendue depuis 1914. Depuis cette date, on a dû se borner, en Indochine, à achever, dans le centre Annam, la construction de la ligne Vinh à Dongha, et, par suite de l'impossibilité où se trouvait la Colonie de faire approuver un nouveau programme et de procéder à la recherche des capitaux d'emprunt nécessaires, il a fallu se limiter à l'exécution des entreprises d'intérêt général, à celles qui pouvaient être exécutées sur les fonds du budget. Aujourd'hui enfin, un programme très important de chemins de fer et de travaux d'irrigation vient d'être élaboré. Ce programme comprend tout d'abord l'achèvement du transindochinois et en second lieu la construction de deux chemins de fer qui intéressent d'une façon toute particulière votre société, à savoir la ligne Pnom-Penh à Battambang et celle de Tanap-Thakek. La construction de ces lignes, l'apport des capitaux qu'elle nécessitera, ne peuvent manquer de provoquer la création d'entreprises accessoires nouvelles auxquelles il est essentiel que nous puissions, le cas échéant, nous intéresser sans être conduits à vous proposer prématurément une augmentation du capital social.

Si vous acceptez les propositions que nous venons de vous faire, les bénéfices disponibles seraient de $ 173.016,18, qui pourraient être répartis de la façon suivante :

5 % à la Réserve légale 8.650 81
7 % intérêt statutaire aux actions 70.000 00
Total 78.650 81
Il resterait ainsi 94.365 37
sur lesquelles il reviendrait :
10 % au conseil d'administration, soit 9.436 53
ce qui laisserait un solde de 84.928 84
sur lesquelles il revient 25 % aux parts bénéficiaires, soit 21.232 21
En ce qui concerne le solde, soit 63.696 63

nous vous proposons de prélever une somme suffisante, soit 50.000 $ pour parfaire aux actions un dividende total de 12 % et de porter le surplus, soit 13.696 $ 63, à une Réserve spéciale exclusivement réservée aux actionnaires.

Au cours de l'exercice, nous avons appelé à siéger parmi nous, M. Ader (Henry), ancien inspecteur général des Ponts et Chaussées, qui représente dans notre conseil la Société financière française et coloniale, et M. Getten, directeur général de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan qui représente la dite Compagnie ; nous vous demandons de ratifier ces nominations.

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

……

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

Nous n'avons d'observations à présenter que sur le bénéfice mentionné sous la rubrique Agios et Intérêts. Une partie importante de ce bénéfice, $ 34.902,83, est exceptionnelle et provient du fait suivant :

En règlement des acquisitions faites des Messageries fluviales de Cochinchine, votre société devait remettre un montant de $ 631.552,83 en obligations du type 7 % à prélever sur les $ 850.000 d'obligations que vous avez décidé de créer ; mais le taux de 7 % fut, à l'usage, reconnu trop faible pour intéresser les banques et les souscripteurs, et il fallut admettre le taux de 8,25 %. La Compagnie des Messageries fluviales qui, en droit strict, eut pu exiger de vous sans compensation, quel qu'en soit le taux d'intérêts, la remise du capital en obligations que vous étiez obligés de lui verser, a accepté de réduire ce capital à $ 596.650, d'où provient le bénéfice exceptionnel de $ 34.902,83 que vous voyez à votre compte de Profits et Pertes, lequel fait apparaître un solde bénéficiaire total de $ 422.314, soit 42 1/4 % de votre capital social.

PROPOSITION DE RÉPARTITION

Les propositions de répartition qui vous sont faites apportent de nouveaux amortissements aux postes d'actif déjà très prudemment évalués dont nous vous avons entretenus plus haut. À ces amortissements d'ensemble $ 112.298 70,

votre conseil vous propose d'ajouter un fonds d'assurance et de grosses réparations pour 67.000 00

et de porter à la réserve générale 70.000 00

Après versement obligatoire de 5 % à la réserve légale employant 8.650 81

et de l'intérêt statutaire de 7 % aux actions 70.000 00

L'ensemble s'élève à 327.949 51

laissant un solde disponible de 94.365 37

Les répartitions qui vous sont proposées, sont conformes aux règles édictées par vos statuts. Elles emploient 80.668 74

Votre conseil vous propose de porter à la réserve spéciale propriété des actionnaires le solde, soit un montant de $ 13.696,63.

Nous ne pouvons que vous engager à approuver les comptes qui vous sont présentés par votre conseil d'administration, les considérant comme sincères et exacts, ainsi que les propositions qui vous sont faites pour l'affectation et la répartition des bénéfices de l'exercice écoulé.

……

———————

Accrochage
(*Les Annales coloniales*, 14 février 1929)

Le *Battambang*, des Messageries fluviales, a abordé le *Jules-Rueff*, des Affréteurs indochinois*, à Cho Gao, au moment où la première de ces « chaloupes » (steamers de rivière) partait pour Phnom Penh.

Le *Battambang* est indemne, mais le *Jules-Rueff* ayant eu quelques tôles disjointes, eut 500 barils de ciment inondés, avant d'avoir pu aveugler sa voie d'eau.

Pas d'accident de personnes. Le service a pu continuer.

———————————————————

Notre carnet financier
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mars 1929)

La Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport a réalisé, au cours de son premier exercice qui dura 15 mois, un bénéfice de 422.314 piastres. Il est réparti un dividende de 12 0/0 par action, soit 1 piastre 50 net ; les parts reçoivent 1 piastre 327 net. Les réserves atteignent 280.000 piastres.

———————————

Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport
(*Le Temps*, 11 mars 1929)

Cette société créée en septembre 1927 a pris la suite des entreprises de transports fluviaux et de construction ou réparation de matériel de la Compagnie des messageries fluviales de Cochinchine, se substituant ainsi purement et simplement à cette dernière société.

Les services qu'elle assure sont divisés en deux importantes catégories : les services fluviaux du Laos, qui ont pour but essentiel d'assurer les communications régulières entre Saïgon et les provinces cambodgiennes qui s'échelonnent le long du Mékong jusqu'à Luang-Prabang, et les services fluviaux de Cochinchine desservant les régions de l'Ouest — qui sont les plus riches productrices du riz de la colonie — et les localités du cap Saint-Jacques et de Baria.

Le capital de la Saïgonnaise, de 1 million de piastres indochinoises, est représenté par 80.000 actions de 12 piastres 50 entièrement libérées. Il existe également 16.000 parts qui se partagent 25 % du superbénéfice, les actions recevant les 75 % restant.

L'avenir de cette société s'annonce favorablement. Bien qu'elle ait été privée, pour des raisons diverses, de trois de ses plus importants, navires et qu'elle n'ait pu, de ce fait, ni exécuter la totalité des parcours contractuels prévus, ni effectuer dans leur intégralité les transports qui auraient pu lui être confiés au Laos, la société a réalisé, pour son premier exercice social ayant pris fin au 31 août 1928, un bénéfice s'élevant à 422.314 piastres, soit plus de 42 % du capital, qui a permis, tout en consacrant 177.298 piastres à des amortissements divers, et en attribuant 78.650 piastres aux réserves, c'est-à-dire en affectant les deux tiers desdits bénéfices à des prélèvements de prévoyance, de distribuer un dividende de 1 piastre. 32 par part, et de 12 %, ou de 1 piastre. 50 par action.

Il faut remarquer d'autre part que cet exercice a été caractérisé par une crise économique en Cochinchine due, pour une part, à la mévente du riz et, d'autre part, à l'accumulation des stocks qui avaient été constitués en 1926, lors de la baisse du franc. Cette crise paraît aujourd'hui en forte décroissance aujourd'hui

Tenant compte de cette amélioration de la situation économique de la Cochinchine et du fait que la société est maintenant en possession de tout son matériel, on est fondé à espérer des résultats supérieurs à ceux de 1927-1928 pour l'exercice en cours.

L'action, introduite vendredi dernier au marché officiel au comptant, a été l'objet de nombreuses demandes qui n'ont pu être que parcimonieusement servies au cours de 475 francs ; elle s'est avancée samedi à 505, les demandes devant toujours être fortement réduites.

———————————

COCHINCHINE
LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES
Abordage
(*Les Annales coloniales*, 19 mars 1929)

Le remorqueur *Tran thi Ban,* appartenant à l'armateur chinois Trung Nguyen, a abordé en pleine nuit, sur le Bassac, près Tra Ou (Cantho), le vapeur l'*Hirondelle,* de la Société des Transports et Navigation de Saïgon.

On déplore la mort du commissaire indigène de l'*Hirondelle*.

———————————

[Toujours aussi débile]

NOIR SUR BLANC

Une belle paire

par L'Angély

(*Les Annales coloniales*, 8 avril 1929)

On ne compte plus les chevaux tués sous lui par M. Octave Homberg. Sur les hippodromes urbains, suburbains ou provinciaux, le financier dans la banlieue a une joie intense à voir ses poulains courir et ramasser les casquettes. Quand, par hasard, un de ses canassons réussit à passer le premier le poteau — il y a quelquefois des miracles — alors mon Octave, bienfaiteur de la race chevaline, galope après les boucs ou se met dans les brancards pour jouer le meilleur cheval de la course, celui d'un de ses concurrents.

Mais les victimes d'Octave sur le turf ne sont rien à côté de celles qui, dans les villes, villages et hameaux de France, ont cru aux bobards de ses prospectus, ma foi plus habiles et mieux rédigés que les pensums signés du même dans *la Revue des Deux Mondes*. La vieille dame saumon, soit dit en passant, semble devoir se couler à emprunter trop de littérature aux boursicotiers de troisième zone. Casse-cou, Doumic.

Or donc, le tableau de chasse d'Octave s'allonge inlassablement. Après les catastrophes de l'Indochinoise de Cultures tropicales, des Chalandages et remorquages du Tonkin [SACRIC], des Raffineries et sucreries de l'Indochine, de l'Indochinoise de Produits chimiques, des Minerais de la Grande-Île, voici, entre autres, les Comptoirs sénégalais qui s'acheminent vers la culbute.

Sans plus attendre. Octave fait une pirouette, lâche les Comptoirs Sénégalais et retombe, c'est le mot propre, sur la Saïgonnaise de Navigation et des transports, digne fille des Messageries fluviales de Cochinchine et du chevalier de la triste figure nommé lieutenant-colonel Bernard.

Voici ce que dit à ce sujet, dans son numéro d'hier, notre confrère *l'Argent* (5 avril 1929) :

SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT

Il y avait bien longtemps que le célèbre Octave Homberg n'avait pas mis un nouveau poulain en course. Le malheur est réparé, car il vient de gratifier le marché des actions et parts Saïgonnaise de navigation et de transport. Pour sa première sortie, il a commencé par se livrer à des fantaisies burlesques. Les parts n'ayant pas coûté 1 centime, ont été introduites à 2.000 et les actions à 530 francs, soit avec une majoration de près de 400 francs sur le pair, leur nominal étant de 12 piastres 50.

Il existe donc 80.000 actions et 16.000 parts. À ces cours, la capitalisation boursière ressort à la bagatelle de 75 millions. Pour une affaire au capital de 1 million de piastres, il faut reconnaître que la majoration est des plus coquettes.

Il paraît que — pour se faire blackbouler aux dernières élections —, M. Octave Homberg a dépensé pas mal d'argent. Sans doute cherche-t-il à se refaire sur le dos des naïfs ? Car on ne peut guère traiter autrement les capitalistes qui manifesteraient l'intention d'acheter ces vignettes à des prix aussi prohibitifs. Surtout qu'elles commencent à donner des signes visibles d'essoufflement.

M. Octave Homberg ne connaît plus d'obstacles. Pourvu qu'un jour, il ne finisse pas par se casser la g..,

O. Homberg et F. Bernard, une belle paire d'écumeurs de l'épargne ! Qu'en penseriez-vous, Bernard Lazare, si vous ressuscitiez ?

———————

CHRONIQUE FINANCIÈRE
Ce qu'on dit à Paris.
De notre correspondant particulier.
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 14 avril 1929)

Paris, le 27 février 1929.

On va bientôt introduire en Bourse les actions de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport dont l'assemblée générale s'est tenue il y a huit jours, à Paris, sous la présidence du colonel Bernard.

Nos lecteurs connaissent bien cette affaire qui n'est autre qu'une transformation des Messageries fluviales de Cochinchine. Connaissant bien leur impopularité, celles-ci ont préféré que les contrats avec l'administration fussent passés au nom d'une société nouvelle ; en réalité, c'est la même entreprise qui continue et les usagers s'en sont immédiatement aperçus.

Il existe 80.000 actions de 12 $ 50 dont la moitié a été attribuée, en rémunération de leurs apports, aux Messageries fluviales de Cochinchine ; l'autre moitié a été souscrite par la Société Civile d'Études des Transports Indochinois constituée elle-même par les Messageries fluviales.

Les 16.000 parts de fondateur, qui ont droit à 25 % du solde des bénéfices nets, furent remises à la Société Civile d'Études, à charge pour celle-ci d'en remettre 8.000 aux Messageries fluviales. De plus, les Fluviales reçurent une somme de 500.000 piastres en espèces.

Le bilan que la compagnie vient de présenter se balance par 2.561.000 $ par rapport à un capital d'un million de piastres auquel il convient d'ajouter 850.000 $ d'obligations à 8 1/4 %.

L'exercice clos le 31 août 1928 a été contrarié par la catastrophe du « Trentinian » et le retard apporté à la mise en service de deux bateaux devant fonctionner en amont de Khône. Ainsi la société s'est-elle trouvée privée de trois unités sur lesquelles elle était en droit de compter.

Cependant, les recettes ne s'en sont pas moins élevées à 1.049.000 $ pour la Cochinchine et le Cambodge, 852.721 pour le Laos, 513.700 pour les ateliers et 71.000 pour les agios, intérêts et bénéfices des magasins, soit au total 2.487.279 piastres.

Les bénéfices bruts ressortent à 422.315 $. Après les amortissements et la constitution d'une réserve générale de 70.000 $. le bénéfice disponible ressort à 173.016 $ et permet de répartir 12 % aux actions, soit 18 fr. 45 et 16 fr. 32 par part.

On sait que la colonie est intéressée aux bénéfices de l'exploitation, mais l'Indochine ne touche que 7.791 piastres et la Cochinchine 903 piastres 40. En effet, pour calculer ces parts de bénéfices, la société est autorisée à porter aux dépenses une somme supplémentaire de 100.000 piastres et les intérêts des sommes investies dans les navires neufs et les approvisionnements.

Le bilan est parfaitement sain : les immeubles, que l'enregistrement a évalués à 250.000 $, sont portés pour 150.000 et le conseil se montre très prudent. Il envisage aussi de participer aux lignes de chemins de fer qui sont intéressées au Sud Indochinois et au Laos : voies Saïgon-Battambang et Tân-Ap - Thakhek.

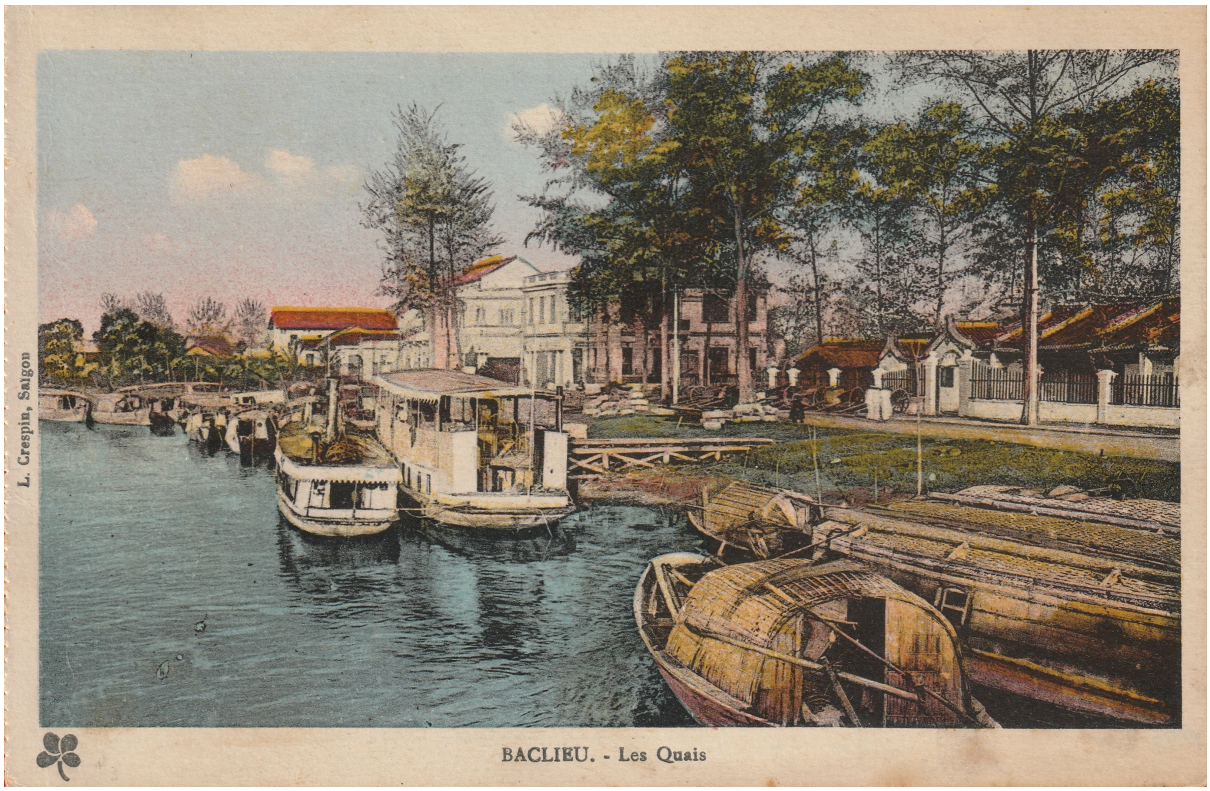
Aux cours actuels de 27 piastres pour l'action et $ 50 pour la part, la société est capitalisée à 2.960.000 $, soit environ 27 millions de francs. Étant donnés les bénéfices de l'affaire, ces cours n'ont rien d'exagéré.

La société a-t-elle beaucoup d'avenir ? Elle a un contrat de dix ans, avantageux, puisqu'il lui permet de copieux bénéfices, mais après ? Il faut espérer que, dans dix ans, les routes et les voies ferrées auront fait assez de progrès pour qu'on puisse se passer des voies d'eau, tout au moins pour le transport de la poste et des passagers.

Mais d'ici là, sans doute, la Compagnie saïgonnaise aura fait comme son aînée, les Messageries fluviales, et sera devenue une sorte de holding, ayant participé à la constitution d'affaires laotiennes.

Il est vraisemblable que l'introduction en Bourse sera aisée, car les Fluviales y jouissent d'une grosse faveur.

———————————



Coll. Olivier Galand
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Olivier_Galand.pdf
Baclieu. — Les quais (L. Crespin, Saïgon. Le trèfle à quatre feuilles).

———————————

Chronique des provinces
Soctrang
Naufrage d'une chaloupe
(*L'Écho annamite*, 4 juin 1929)

Soctrang, le 2 juin 1929.— Au cours du violent orage qui a soufflé sur la Cochinchine, la chaloupe *Pétrel*, de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport, venant de Baclieu et se rendant à Daingai, chavira, vers midi, dans le rach Baxuyên, à proximité du poste de police de Daytho. Ce dernier point se trouve à environ 4 km. de Baixau.

La chaloupe avait, à son bord, près d'une quarantaine de passagers.

Des secours furent organisés par les riverains ; la plupart des sinistrés purent être sauvés. Néanmoins, sept passagers, le commissaire du bord et le fils du mécanicien, âgé de 10 ans, ont disparu.

Un seul cadavre, celui d'un Chinois, d'identité inconnue, a été repêché.

Aucun passager européen ne se trouvait à bord.

La plupart des naufragés seraient des femmes et des enfants.

Tous les rescapés ont été ramenés à Baixau, par le soins des commissaires de police de Baixau et Soctrang, qui se sont immédiatement transportés sur les lieux, en canot automobile, dès l'annonce du sinistre.

———————————

Les funérailles des victimes du naufrage du « Pétrel »
(*L'Écho annamite*, 5 juin 1929)

L'administrateur de Soctrang a été prié de représenter M. le gouverneur général et M. le gouverneur de la Cochinchine aux obsèques des victimes du naufrage de la chaloupe Pétrel et d'exprimer en leur nom aux familles des victimes les condoléances émues du gouvernement

Les administrateurs des provinces autres que Soctrang, dans lesquelles auront lieu les funérailles, représenteront le gouvernement à ces cérémonies.

———————————

Le naufrage de la chaloupe « Pétrel »
(*L'Écho annamite*, 8 juin 1929)

On n'a pu retrouver, à ce jour, que trois cadavres, alors que le naufrage du Pétrel a occasionné la mort de 10 personnes. Il y a lieu de supposer que les antres corps seront dégagés lors du renflouement de la chaloupe.

Les corps des deux enfants que l'eau a rejetés dans la journée du 3 n'ont pu être identifies. Ils ont été inhumés par les soins du village de Myxuyen.

———————————

CAMBODGE
LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES
Le naufrage de la « Pétrel »
(*Les Annales coloniales*, 23 juillet 1929)

Les détails suivants nous parviennent sur le grave accident survenu fin mai sur Le Mékong :

La chaloupe fluviale « Pétrel », venant de Baclieu où elle avait embarqué quarante passagers, allait vers Daingai. Elle se trouvait au milieu du rach, quand le vent, , la couchant brusquement sur le côté, lui fit prendre une inclinaison dangereuse.

Il faut croire que les membres de l'équipage perdirent leur sang-froid. Pris à nouveau par une forte rafale, le petit navire se coucha complètement tandis que les passagers étaient projetés à l'eau.

La chaloupe, fortement inclinée, coula presque aussitôt. Quelques passagers réussirent à rejoindre la rive à la nage. L'accident s'était produit dans le rach Baxuyen, en face du poste de police de Daytho, situé à environ quatre kilomètres de Baixau. Attirés par les cris des victimes, quelques miliciens sortirent du poste et dès qu'ils

constatèrent la catastrophe, s'en furent prévenir le gendarme faisant fonction de commissaire de police.

Un canot automobile emportant les sauveteurs se rendit à toute vitesse sur les lieux, et, de midi jusqu'à 19 heures, parcoururent le rach dans tous les sens pour essayer de retrouver des naufragée. Ceux que l'on parvint à sauver furent ramenés à Baixau et Soctrang.

Une enquête fut ouverte immédiatement par le commissaire de police de Soctrang.

Elle n'apporta jusqu'ici que de vagues renseignements sur les circonstances de l'accident. Dix personnes manquaient à l'appel. Ce sont : sept passagers, le commissaire du bord, le mécanicien et son fils. Il est à supposer que le commissaire a été surpris dans sa cabine où il faisait la sieste. Cette version est vraisemblable, étant donné l'heure à laquelle eût lieu le naufrage. On pense également que le mécanicien est resté enfermé dans la salle des machines où son fils lui tenait compagnie.

D'autres recherches furent faites, pour retrouver les cadavres des disparus. On a repêché le corps d'un Chinois inconnu. Il n'y avait aucun passager européen sur la -chaloupe « Pétrel ». Les victimes sont, pour la plupart, des femmes et des enfants.

———————————

SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT
(*Le Journal des débats*, 27 février 1930)

L'assemblée ordinaire, tenue le 25 février, a approuvé les comptes du deuxième exercice social clos le 31 août 1929, faisant apparaître un solde bénéficiaire de 414.975 piastres, après déduction de la part de bénéfice du gouvernement général de l'Indochine, soit 7.443 piastres. Après affectation d'une somme de 228.955 piastres aux amortissements et réserve, le dividende a été fixé à 1 piastre 50 par action, soit 12 %, et 1 piastre 50 à chacune des16.000 parts de fondateur. Ce dividende sera mis en paiement à partir du 31 mars, à raison de 15 fr. net par action et par part.

Le conseil a décidé de porter le capital de 1 million de piastres à 1.500.000 piastres, par la création de 40.000 actions de 12 piastres 50, qui seront émises à 14 piastres. Le conseil a reçu au sujet de cette opération l'assentiment du gouvernement général de l'Indochine.

———————————————————

Saïgonnaise de navigation et de transport
(*Le Journal des finances*, 14 mars 1930)

Émission, au prix de 14 piastres décomptées à 10 fr. 10. de 40.000 actions nouvelles de 12 piastres 50, jouissance mars 1930 dont la souscription, ouverte du 10 au 31 mars inclus, est réservée aux actionnaires actuels, à raison de 1 action nouvelle pour 2 actions anciennes, à titre irréductible.

Les souscriptions sont reçues, contre remise du coupon n° 2.

Le coupon n° 3 qui représente le dividende net de p. 1,50 étant accepté pour sa valeur à l'appui de la souscription, sera détaché en même temps que le coupon n° 2.

En conséquence, la Chambre syndicale a décidé que, du 10 au 12 mars inclus, les actions de ladite Société se négocieront sous deux rubriques distinctes : actions droit à la souscription, coupons n° 2 et 3 attachés ; actions ex-droit, ex-coupons n° 2 et 3.

En vue de faciliter l'exercice du droit de souscription, les opérations pourront se traiter du 10 au 20 mars, à des cours représentant la valeur du double droit, souscription et dividende (coupons n° 2 et 3) ; ces cours seront inscrits sous la rubrique « Cote à titre spécial ».

Saïgonnaise de navigation et de transport
(*Le Journal des finances*, 14 mars 1930)

Cette société porte son capital de 1 million de piastres indochinoises à 1.500.000 piastres par création de 40.000 actions nouvelles de 12 piastres 50 nominal, émises a 14 piastres.

L'opération en cours paraît surtout destinée à apporter plus d'aisance à la trésorerie de la société qui, au 31 août dernier, était assez gênée, puisqu'elle, ne disposait que de 11.312 piastres en caisse et banques pour faire face à 328.000 piastres d'exigibilités. Une fois la trésorerie alimentée, il restera peu de disponibilités pour entreprendre la réalisation du programme d'extension dont le rapport lu à l'assemblée du 25 février donnait un aperçu : acquisition d'une nouvelle flottille de chalands, augmentation des moyens d'action de la société sur le Haut-Mékong, construction de remorqueurs et de chalands pour le service intérieur du port de Saïgon.

On peut penser, dans ces conditions, que l'augmentation de capital actuelle ouvre la voie à des opérations ultérieures de plus vaste envergure, auxquelles le conseil peut d'ailleurs procéder quand il lui conviendra, puisqu'il est autorisé depuis l'origine à porter le capital jusqu'à 3 millions de piastres

Il est vraisemblable qu'il ne tardera pas beaucoup a utiliser cette autorisation, ne serait-ce que parce qu'il existe une lourde charge obligataire (850.000 piastres en obligations 8 1/4 %) que la société aurait avantage à voir disparaître, maintenant que, par suite de la stabilisation de la piastre, son montant en francs est définitivement fixé.

La productivité de l'affaire va-t-elle s'accroître proportionnellement aux nouveaux capitaux qui vont être investis ? Il faut bien, à ce sujet, faire quelques réserves. Déjà, le bénéfice de l'exercice au 31 août 1929 a été légèrement inférieur à celui de l'exercice 1928-29, et si le dividende de 1 piastre 50 a pu être maintenu, la somme encaissée en francs par les actionnaires a été sensiblement inférieure, par suite de la baisse de la piastre.

Le cours moyen de la monnaie indochinoise en 1928-29 a été encore très supérieur à celui avec lequel la Société travaillera maintenant, la piastre étant stabilisée à 10 francs.

Sans doute, la société bénéficie d'une clause de son contrat avec l'Administration lui attribuant une subvention quand le cours de la piastre est inférieur à 11 fr. 50 ; mais cette subvention ne fait en quelque sorte que limiter les risques ; il n'en est pas moins vrai que la marge bénéficiaire de la société restera comprise dans des limites beaucoup plus étroites tant que l'Indochine ne se sera pas adaptée à la nouvelle situation monétaire.

En admettant même que les bénéfices obtenus permettent à la société de maintenir au capital augmenté le même dividende que cette année — et c'est tout ce que l'on peut espérer —, les cours actuellement pratiqués sur l'action Saïgonnaise de navigation et de transport paraissent encore optimistes : ils capitalisent en effet la dernière répartition à 5,5 % net environ, taux qui est à peine suffisant pour une valeur de ce genre.

Vers Paksé
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 30 mars 1930)

Effrayé devant la note formidable qu'on lui présentait pour transporter à Paksé un matériel de rizerie, un commerçant laotien, M. Sisombat, a tenté d'amener ce matériel par la route.

Et voici le télégramme que M. le président de la Chambre mixte du Laos, adresse au président de la Chambre de commerce de Saïgon :

Le commerçant laotien Sisombat, de Paksé, vient d'accomplir un véritable tour de force en effectuant en trois jours, avec deux camions, par la route de Saïgon à Paksé, le transport d'un matériel de décortiquerie, dont un moteur pesait 700 kg et des pièces atteignant deux mètres cubes.

Il rencontra d'énormes difficultés en territoire cambodgien sur 60 km. environ de piste très sablonneuse, au nord de Sambor.

Néanmoins, la preuve est faite que du matériel lourd et encombrant peut être transporté de Saïgon au Laos sans passer par les fourches caudines des Messageries fluviales, dont les tarifs prohibitifs paralysent le commerce et l'industrie du Bas-Laos.

L'aménagement de la piste de Kratié à Paksé s'impose de toute urgence afin de débloquer la riche région de Bassac et de lutter contre l'influence économique des Siamois, qui ouvriront la gare d'Oubone au trafic dans quinze jours.

Troude, président Chambre mixte Laos

Vous avez bien lu : les fourches caudines des Messageries fluviales. Les exigences de cette compagnie féodale, qui a causé à la colonie un mal irréparable, risquent, si l'on n'y met bon ordre, de livrer le Laos aux Siamois, lisez : au commerce anglais.

Le gouvernement laissera-t-il sans réponse le cri d'appel des commerçants du Laos ? Ne fera-t-il point toute diligence pour aménager la route permettant d'atteindre le Laos, avant que les Siamois n'aient pu organiser leur production ?

Aménageons la route vers le Laos !

NEUMANN.

Saïgon républicain.

CAPITAL PORTÉ DE 1 À 1,5 M$

Coll. Olivier Galand
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Olivier_Galand.pdf

COMPAGNIE SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT

Société anonyme au capital de 1.000.000 piastres
divisé en 80.000 actions de piastres 12,50 chacune

CAPITAL PORTÉ À 1.500.000 $
(décision de l'assemblée générale
du 6 juin 1930)

Siège social à Saïgon, 5, quai Le-Myre-de-Vilers

Statuts déposés chez Me Fays, notaire à Saïgon

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel de l'Indochine*
du 26 août 1927

PART BÉNÉFICIAIRE AU PORTEUR
Le président du conseil d'administration : F. Bernard
Un délégué du conseil d'administration : ?
Paris, le 9 juin 1927

DISSOLUTION ANTICIPÉE DE LA COMPAGNIE
décidée par l'assemblée générale extraordinaire
des actionnaires du 18 mars 1938

E. Keller,.-impr. Paris

———————

Cie saïgonnaise de navigation et de transport
(*Les Annales coloniales*, 9 octobre 1930)

L'acompte de divid. (10 fr. pour chacune des 80.000 act. anc., nº 1 à 80.000), soit 8 fr. 75 pour l'intérêt statut. et 1. fr. 25 à valoir sur le superdividende (2 fr. 8125 par chacune des 40.000 act. nouv. (nº 80.001 à 120.000), soit 2 fr. 1875 pour l'intérêt statut, *prorata temporis* et 0 fr. 625 à valoir sur le superdividende, sera payé net d'impôt, le 5 nov. prochain, à Paris 5, rue d'Athènes, aux caisses des Messageries fluviales de Cochinchine ; à Saïgon, aux caisses de la Cie saïgonn. de nav. et de transport, contre remise du coupon 4 pour les titres au porteur et sur le ou les certificats, pour estampillage, pour des titres nominatifs ou sur le ou les reçus de souscription pour les actionnaires non encore en possession de leurs actions.

———————————

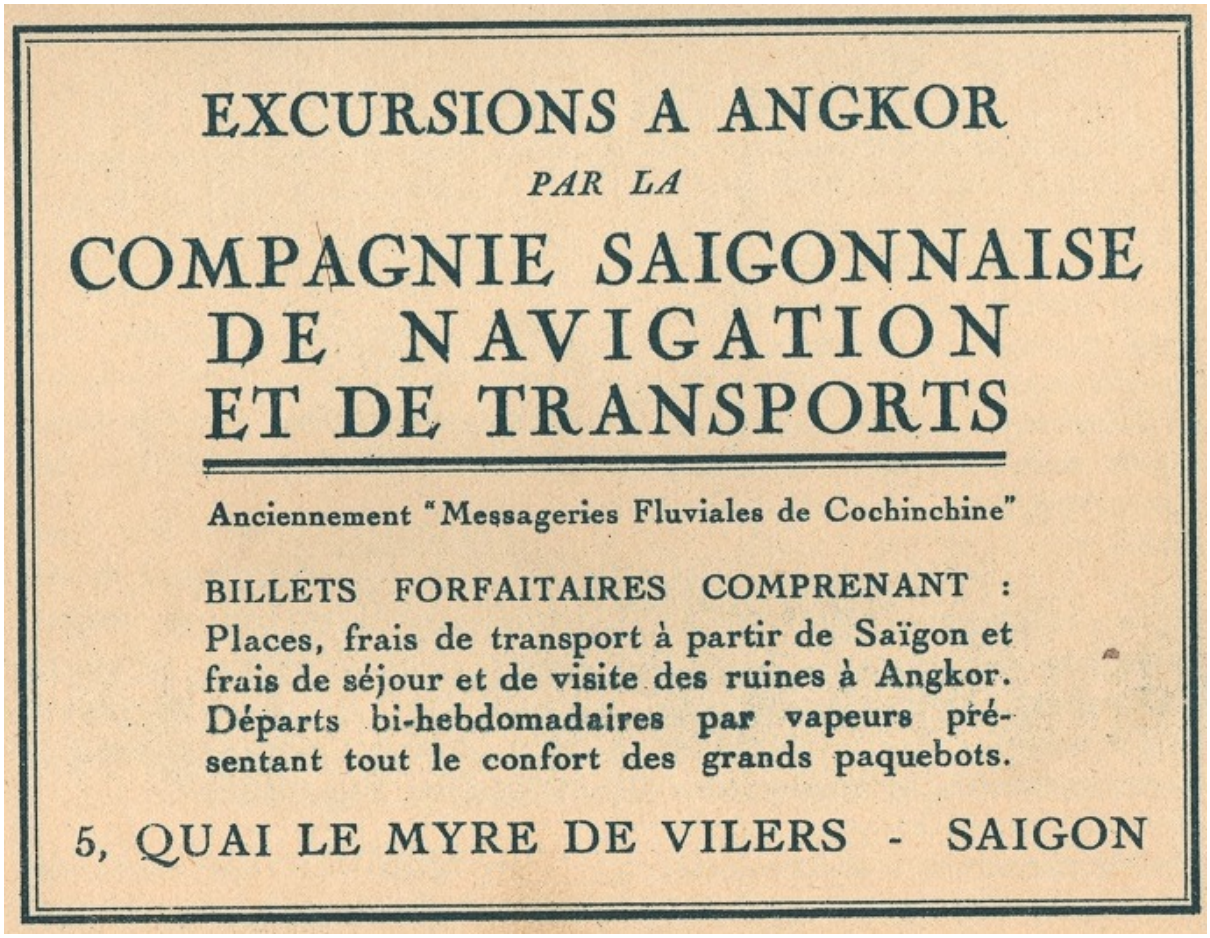
Au jardin zoologique de Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 16 décembre 1930)

Au cours du mois d'octobre 1930, le jardin zoologique s'est enrichi des animaux suivants :

…don nº 223, une poule sultane, don de M. Provot, Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport, Saïgon…

———————————————————————

Ci-dessous
Publicité pour la Compagnie saïgonnaise de navigation
Messageries maritimes, *Renseignements à l'usage des passagers. Escale de Saïgon,* 1931.
Coll. Anne-Sarah David



Saïgonnaise de navigation et de transport (au singulier)
et non de transports (vers Cythère)
Rectifié sur la publicité ci-dessous

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES
SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT
(*Le Temps*, 16 mars 1931)

Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, l'assemblée générale ordinaire des actionnaires, tenue le 27 février, a approuvé les comptes de l'exercice 1929-1930 et voté le maintien du dividende à 12 %, soit 15 francs net par action ancienne.

Les actions nouvelles reçoivent 5 fr. 31 et les parts 28 fr. 30.

Le bénéfice net s'est élevé à 408.425 piastres indochinoises au lieu de 414.975 piastres pour l'exercice qui a pris fin le 31 août 1929.

La répartition votée a permis d'affecter 173.635 piastres aux amortissements et de porter 109.111 piastres à la réserve des actionnaires.

« Ainsi que vous le constaterez, notre exploitation ne s'est point ressentie de la crise économique qui a sévi et qui sévit encore en Indochine, expose le conseil dans son rapport. Nos recettes d'exploitation sont passées à 2.195.249 piastres, soit une plus-value de 91.059 piastres. Quant à nos dépenses, elles accusent une augmentation insignifiante de 6.956 piastres, passant à 1.758.218 piastres.

Par contre, les résultats de nos ateliers ont été inférieurs à ceux de l'exercice précédent. Leurs recettes ont été de 438.215 piastres et leurs dépenses de 409.966

piastres, laissant un bénéfice de 28.249 piastres au lieu de 41.085 piastres durant le deuxième exercice.

En définitive, les bénéfices totaux réalisés au cours de l'exercice dont nous vous rendons compte se sont élevés à 501.896 piastres ; nous en avons défalqué les parts d'intérêts et les gratifications du personnel, soit 33.471 piastres ; la différence, soit 468.425 piastres, constitue les bénéfices nets de l'exploitation.

Ainsi, malgré la crise, les bénéfices que nous avons réalisés durant le troisième exercice social, sont supérieurs à ceux de l'exercice précédent. Cette crise, il est vrai, s'est sensiblement accentuée pendant les premiers mois de l'exercice en cours par suite d'une baisse importante dans les cours du riz. De ce fait, nous avons enregistré, depuis le mois de septembre, des diminutions de recettes sérieuses dans nos services contractuels ; toutefois, ces diminutions seront compensées par les plus-values de recettes complémentaires que nous retirerons des transports que nous effectuons pour la ligne de chemin de fer en construction de Pnom-Penh à Battambang. En effet, ainsi que nous vous le faisions prévoir l'année dernière, nous avons pu passer avec la compagnie chargée de la construction de cette ligne un accord qui confie à votre société la totalité des transports de matériel (rails, traverses, éléments de ponts, locomotives, wagons) destinés à l'établissement, l'équipement et l'exploitation de la ligne ; de ce chef, nous prévoyons une recette brute de l'ordre de 500.000 piastres qui se répartira sur l'exercice en cours et sur le suivant.

Au cours de l'exercice considéré, nous avons inauguré, entre Vientiane et Luang-Pratoang, un service de pirogues à moteur, qui nous a été concédé en remplacement du service par pirogues ordinaires qui existait précédemment ; le service ainsi remanié a fonctionné d'une façon parfaite jusqu'à ce jour et l'emploi du nouveau matériel a permis d'améliorer très largement les conditions économiques dans le Haut-Laos ; aussi est-il question de prolonger la ligne du Laos au delà de Luang-Prabang et jusqu'à la frontière nord d'Indochine, c'est-à-dire jusqu'à Ban-Houeï-Sai. »

———————————

CAMBODGE
La commission municipale de Phnom-Penh
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 avril 1931)

La nouvelle commission municipale de Phnom-Penh qui siègera en 1933, 34 et 35, comprend : … M. Liénard, directeur de la Cie saïgonnaise de navigation…

———————————

SOCIÉTÉ FINANCIÈRE D'INDOCHINE [Sofinindo]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 juin 1931)

[…] Son concours a été également acquis dans les augmentations de capital de plusieurs sociétés, parmi lesquelles… la Compagnie saïgonnaise de navigation.

———————————

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

M. Jacques, 45 ans, inspecteur-mécanicien de la Compagnie saïgonnaise de navigation.

———————

LAOS
LA VIE ECONOMIQUE
La navigation au Haut-Laos
(*Les Annales coloniales*, 22 septembre 1931)

Le gouverneur général vient d'autoriser la mise en fonctionnement, à compter du 1er septembre prochain, d'un service en régie de pirogues à moteur entre Luang-Prabang et Houeisai et éventuellement Xieng-Sen (Siam).

La flottille qui assurera ce service comprend six pirogues munies de moteurs Beaudoin *[sic : Baudouin]* de 20 C.V., montées par les soins de l'École professionnelle de Vientiane ; elles sont déjà rendues à Luang-Prabang où un atelier de réparations a été organisé. Une liaison bimensuelle sera ainsi assurée entre Luang-Prabang et Houeisai.

Deux pirogues à moteur appartenant à des particuliers assurent déjà des transports commerciaux réguliers entre ces deux points.

Le voyage de Vientiane à Houeisai, qui exigeait, naguère, à la montée, une quarantaine de jours par pirogue ordinaire, sera désormais effectué en 14 jours environ au total, par les pirogues à moteur de la C. S. N.T. jusqu'à Luang-Prabang, et par celles du nouveau service en régie au delà de ce centre.

———————————————

AVIS D OUVERTURE DE SUCCESSION MARITIME
(*Bulletin administratif de l'Indochine*, 3 décembre 1931)

Service de l'Inscription maritime à Saïgon. — Les créanciers de la succession de M. Dursen Maurice, inscrit à Dunkerque nº 5319, maître au petit cabotage colonial, capitaine du vapeur « Bassac », de la Cie saïgonnaise de navigation et de transport, décédé près de Kratié le 9 novembre 1931, sont invités à produire leurs titres, dans le délai d' un mois, à compter du 14 novembre 1931 au chef du service de l'Inscription maritime à Saïgon.

———————————

(*Le Journal des finances*, 5 février 1932)

La SAÏGONNAISE, essoufflée par son précédent effort, perd quelques fractions à 161. D'après les indications qui viennent d'être publiées, le bénéfice net de l'exercice s'est élevé à 550.000 piastres contre 468.000 piastres précédemment, cette amélioration étant due à l'exécution de transports pour la construction du chemin de fer Pnom-Penh–Battambang. Ainsi que nous l'avons déjà annoncé, le dividende des actions sera maintenu à 15 francs net, celui des parts étant porté de 28 fr. 30 à 35 fr. 36 net

———————————

(*Le Journal des finances*, 18 mars 1932)

La SAÏGONNAISE s'est maintenue à 170. L'assemblée du 12 mars a approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 août 1931 et voté un dividende de 35 fr. par action et

35 fr. 68 par part. Il a été indiqué qu'en ce qui concerne l'exercice en cours, les recettes commerciales, accusent une diminution assez sensible, mais les charges vont se trouver diminuées par suite d'importants rachats d'obligations qui ont réduit de près de moitié le montant de la dette obligataire.

———————

NOTRE CARNET FINANCIER
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 mars 1932)

L'assemblée ordinaire de la Saïgonnaise de Navigation s'est tenue le 12 mars sous la présidence du colonel Bernard. En 1930-31, le bénéfice net fut de 550.250 piastres, permettant de répartir 15 francs par action et 35 fr. 365 par part. Certains critiquent cette répartition, mais elle est très normale, puisqu'elle ne représente que 236.584 piastres, soit moins de 43 % du bénéfice net de l'exercice, lequel ne comprend pas le report à nouveau de l'exercice précédent (109.111 piastres). Cette année, le report à nouveau est de 203.865 piastres.

Le fonds d'amortissement de la flotte est de 700.000 piastres, le fonds d'assurance et de grosses réparations atteint 215.000 piastres et le fonds d'amortissement du matériel 115.000 piastres. Au total, 1.030.000 piastres d'amortissements. Les dépenses ont été comprimées.

———————

CAMBODGE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juillet 1932)

La chaloupe *Gougeard*, de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport, a sombré à 6 h. 30 du matin par 20 mètres de fond en allant de Kaplong à Stung-Treng. Arrêtée par un fort courant, la chaloupe fut saisie par un remous violent.

Sur 22 passagers, trois furent noyés : deux miliciens et une femme chinoise.

———————

Annuaire Desfossés 1933, p. 506 :

Cie saïgonnaise de navigation et de transport :

Conseil. — MM. F. Bernard, Pfeiffer, G. Rueff, H. Ader, P. Guesde, L. Jacque, M. Getten, L. Lambert, G. de Lancelin [*sic*], É. de Laboulaye, P. Petithuguenin.

———————

Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport
(*La Dépêche coloniale*, 25 février 1933)

Présidée par M. le colonel Bernard, l'assemblée ordinaire, tenue le 23 février, a approuvé les comptes du cinquième exercice, clos le 31 août 1932 Le bénéfice, qui est de 406.961 piastres, a été ramené à 236.886 piastres après amortissements. Le dividende a été fixé à 15 fr. pour chacune des actions et 16 fr. 88 à chacune des parts bénéficiaires. Ces dividendes seront, sous déduction de l'acompte de 10 fr. déjà versé aux actions le 3 novembre 1932, payés à raison de 5 fr. nets pour les actions et 16 fr. 88 nets pour les parts bénéficiaires.

Les mandats des membres du conseil étant arrivés à expiration, l'assemblée a réélu administrateurs MM le colonel Bernard. M. Getten, G. Rueff, H. Ader P. Guesde, L.

Jacque, Ed. de Laboulaye, L .Lambert, commandant G. Lancelin, Paul Petithuguenin et E. Pfeiffer.

———————————————

NOTRE CARNET FINANCIER
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 février 1933)

La Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport a fait en 1931-32 un bénéfice de 406.961 piastres, 550.250 p. en 1930-31. Les actions toucheront encore 15 francs net et les parts 12 fr. 88 contre 35 fr. 365. La dette obligataire a baissé de 435.050 à 182.650 piastres.

———————————————

SAÏGONNAISE DE NAVIGATION
(*Le Temps*, 25 février 1933)

Les comptes de l'exercice au 31 août dernier qui ont fait ressortir un bénéfice net de 406.961 piastres indochinoises ont été approuvés par l'assemblée du 23 février. Le dividende a été maintenu à 15 francs net par action et à 16 fr. 88 pour les parts.

Un arrêt dans la diminution des recettes, jusque là persistante, a été noté depuis quelques mois, observe le rapport du conseil, et l'on a même constaté une légère amélioration sur certaines lignes de la société.

———————————————

COCHINCHINE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1er juillet 1933)

La Compagnie saïgonnaise de navigation a lancé la chaloupe « Administrateur-Bessière », longue de 28 m., large de 5 m. 10, déplaçant 97 tonnes en pleine charge et d'un tirant d'eau de 1 m. 27.

———————————————

Conseillers du commerce extérieur de la France
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 août 1933)

Sont nommés conseillers du commerce extérieur, pour uné période de cinq années à compter du présent décret :

Au titre de l'article 8 du décret du 6 mars 1921 :

Liénart (Honoré), agent de la compagnie saïgonnaise de navigation à Pnom-Penh ;
(*J.O.*, 14 juillet 1933).

———————————————

Publicité
(*Bulletin de l'Agence économique de l'Indochine*, septembre 1933, p. 370)

COMPAGNIE SAÏGONNAISE
DE
NAVIGATION ET DE TRANSPORT

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1.500.000 $
Siège administratif : 5, rue d'Athènes, PARIS

•

OBJET

Toutes opérations de navigation et de transport en Indochine et plus spécialement l'exploitation des services postaux et commerciaux entre Saïgon, Phnom-Penh, Battambang et Luang-Prabang, ainsi qu'en Cochinchine.

•

SIÈGE SOCIAL ET DIRECTION DE L'EXPLOITATION : SAIGON

———————

Agences à PHNOM-PENH (Cambodge), KHONE, PAKSÉ SAVANNAKHET, VIENTIANE, LUANG-PRABANG (Laos)

———————

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président et administrateur délégué : M. le colonel F. BERNARD.
Vice-président : MM. GETTEN.
Administrateur délégué : M. G. RUEFF.
Administrateurs : MM. ADER. GUESDE, JACQUE, E. de LABOULAYE, Léon LAMBERT, Commandant LANCELIN, PETITHUGUENIN.

———————

Téléph. : GUTENBERG 17-87
Code Tél. : COGEF LUGAGNE
Adr. tél
POSTAGE-SAIGON
POSTAGE-PARIS

———————

Guide pratique
Renseignements et adresses
Saïgon
Éd. J. Aspar, 24, rue Catinat, Saïgon, 1934, p. 22 :

COMPAGNIE SAIGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT

5, QUAI LE MYRE DE VILERS
Téléph. 60 et 200 SAIGON

•

SERVICES RÉGULIERS & COMMERCIAUX sur la Cochinchine, le Cambodge et le Laos.

•

SERVICE COMBINÉ AVEC LES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'INDOCHINE (Ligne de Pnom-Penh – Battambang - Mongkolborey

•

ATELIERS DE CONSTRUCTION ET DE RÉPARATION pour tous bâtiments et machines – Mécanique générale – Fonderie fer et cuivre – Travaux de forges Chaudronnerie – Charpente.

ASSUREZ VOS BAGAGES ET MARCHANDISES A NOTRE POLICE FLOTTANTE

•

CONDITIONS AVANTAGEUSES

SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT
(*Le Journal des débats*, 18 janvier 1934)

Le conseil proposera à la prochaine assemblée le maintien du dividende à 15 fr. par action. Rappelons qu'un acompte de 10 francs a été mis en paiement le 3 novembre.

On croit savoir que le dividende des parts serait de l'ordre de 20 francs contre 16 fr. 88 pour l'exercice précédent.

———————————

SAÏGONNAISE DE NAVIGATION
(*Le Journal des débats*, 28 janvier 1934)

Pour faire suite à nos précédentes informations, indiquons sue les parts recevront 19 fr. 639 pour l'exercice au 31 août dernier, contre 16. fr. 88 précédemment.

———————————

SOCIÉTÉ FINANCIÈRE FRANÇAISE & COLONIALE
Assemblée ordinaire du 4 octobre 1933 [et non *1934*]
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 22 février 1934)

[…] Nous avons obtenu des revenus satisfaisants de nos participations dans … la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport… […].

———————————

Naissances
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, novembre-décembre 1933)

Saïgon. — Asselin Josette, fille du comptable à la Saïgonnaise de Navigation et de Transport.

———————————

COMPAGNIE SAÏGONNAISE DE NAVIGATION
(*Les Annales coloniales*, 19 janvier 1935)

Cette entreprise a réalisé pendant l'exercice au 31 août 1931 un bénéfice net de 472.997 piastres contre 442.997 pour l'exercice précédent. Adjonction faite du report antérieur, le solde disponible est de 702.163 piastres.

Le conseil proposera aux actionnaires de maintenir le dividende à 15 francs par action et de fixer celui des parts à 21 fr. 08 contre 19 fr. 63.

———————————

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

M. Jean Tambia, agent de la Saïgonnaise de Navigation à Battambang, et Mlle Marie Michel.

———————————

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

M. Édouard Provost, inspecteur-mécanicien à la Cie saïgonnaise de navigation et de transport, et Mme née Raymonde Carré, à la requête et au profit du mari

———————————

SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT
(*La Journée industrielle*, 22 février 1935)
(*L'Information financière*, 23 février 1935)

……

L'assemblée a donné à la succession de M. Maxime Getten. administrateur décédé, quitus de sa gestion et a ratifié la nomination de M. P. Blanchard de la Brosse [12], nommé en son remplacement.

———————————

Saïgonnaise de navigation et de transport
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 16 mars 1935)

Assemblée présidée par M. le colonel Bernard, président du conseil d'administration, assisté comme scrutateurs des deux plus forts actionnaires présents : MM. Gaston Rueff, représentant la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine, et M. Édouard de Laboulaye, représentant la Banque de l'Indochine.

68.697 actions sont présentes ou représentées.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nous venons vous rendre compte, Messieurs, des résultats de notre septième exercice social, clos le 31 août 1934, et nous vous présentons ci-après le bilan et le compte de profits et pertes à cette date.

Résultats financiers

L'exercice considéré s'est déroulé dans des conditions analogues à celles qui avaient prévalu au cours de l'exercice précédent ; les cours du riz se sont abaissés à certains moments dans le premier semestre 1914, à 1 p.,08 le picul, prix qui n'avait jamais été pratiqué à aucune époque en Indochine. Rien ne peut donner une indication plus précise et plus claire de la grave situation économique qu'a traversée l'Indochine, situation qui, fort heureusement, s'est, depuis quelque temps, améliorée.

Nos recettes se sont tout naturellement ressenties de l'effondrement des. cours, ainsi que de l'épuisement des réserves qui avaient pu être constituées dans la colonie pendant les années de prospérité.

En Cochinchine et au Cambodge, nos recettes Fret n'ont été que de 244.701 p. 60 contre 259.819 p. 66 l'exercice précédent.

Nos recettes Passagers ont été ramenées à 110.283 p. 76 contre 144 127 p. 63.

Enfin, les recettes accessoires n'ont été que de 35.277 p. 70 contre 83.408 p. 02 précédemment.

Au Laos, la situation a été moins favorable. Si les recettes Passages se sont abaissées à 88.653 p. 71 au lieu de 112.280 p. 02, en revanche les recettes Fret ont atteint 165.115 p. contre 135.805 p. 74 et les recettes Accessoires se sont élevées à 6.167 p. 33 contre 2.673 p.36.

Au total, y compris les subventions et les réquisitions, nos recettes ont été de 1 million 482.435 p. 47.

---

[12] Paul Blanchard de la Brosse (1872-1945) : gouverneur de la Cochinchine (déc. 1926-jan. 1929) puis directeur de l'Agindo (1929-1934) :
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Blanchard_de_la_Brosse-goucoch.pdf

Fort heureusement, nous avons pu corriger les effets résultant de cette diminution de nos recettes, par une réorganisation de notre exploitation, ce qui nous a permis de réaliser des économies très importantes des dépenses d'exploitation ainsi que des frais généraux, tant à Saïgon qu'à Paris. Ces dépenses qui s'étaient élevées pour l'exercice 1932-1933 à 1.184.233 p. 65, ont été ramenées pendant cet exercice à 1.029.087 p. 61.

En tenant compte des recettes et des dépenses de l'atelier ainsi que du revenu de notre portefeuille, nos recettes totales ont atteint 1.654.276 p.54 et nos dépenses 1.181.279 p. 54, laissant un bénéfice de 472.997 p.27 contre 442.997 p. 27 l'exercice précédent, d'où une amélioration de 29.999 p. 83.

Perspectives pour l'exercice en cours

Nous n'avons rien de spécial à ajouter à cet exposé sommaire. Ainsi que nous venons de vous l'indiquer, il s'est produit dans la situation économique de l'Indochine, à partir de la fin du deuxième semestre de 1934, une amélioration sensible ; les cours du riz, en particulier, sont montés aux environs de 1 p. 50, soit une augmentation de plus de 40 %. D'autre part, la récolte de paddy a été extrêmement abondante et elle a pu être exportée en totalité ; les exportations pour l'année 1934 ont porté sur un total de plus de 1.500.000 tonnes.

Par ailleurs, la culture du maïs a pris un développement considérable et l'on prévoit que les exportations auront approché 400.000 tonnes en 1934.

Enfin, les cours du caoutchouc se sont relevés rapidement, apportant ainsi aux entreprises de plantation un soulagement financier qui a permis aux sociétés d’exploitation de rétablir l'équilibre de leurs finances et qui leur permettra, si les cours se maintiennent, de rouvrir l'ère des dividendes En même temps, cette hausse a soulagé le Gouvernement général de l'Indochine de la charge très lourde qu'il avait assumée en accordant aux plantations qui n'étaient pas entrées en exploitation et qui avaient épuisé leurs ressources. des avances qui leur ont été précieuses pour maintenir en état leur domaine.

Les perpectives pour l'exercice 1934-1935 nous paraissent donc encourageantes.

Examen du Bilan

Nous allons maintenant analyser les quelques postes du bilan qui donnent lieu à des explications. Ce sont :

Actif

Le compte Portefeuille valeurs, qui de 194.262 p. 98 est passé à 209.166 p.20 d'où une augmentation de 114.903 p. 22. Elle est la résultante de nouveaux investissements de fonds, provenant de nos disponibilités.

Le compte Approvisionnements ramené de 543.203 p. 01 à 400.542 p. 86, soit une diminution de 143.400 p. 15. Il nous a paru utile, en effet, étant donné la faible activité économique de la colonie, de réduire nos stocks aux besoins de notre exploitation. Les circonstances nous permettront, le cas échéant, de nous réapprovisionner, soit sur place, soit dans la métropole, soit sur place, soit dans la métropole, assez rapidement et dans des conditions de prix assez rapidement et dans des conditions de prix assez favorables et c'est pourquoi nous avons jugé nécessaire d'alléger la charge résultant d'immobilisations excessives.

Le compte Débiteurs divers Paris s'est élevé à 286.681 p. 65 contre 189.851 p. 01 ; il s'agit de créances dont le recouvrement est assuré.

———————————

Cie saïgonnaise de navigation et de transport

Assemblée générale ordinaire du 6 mars 1935 [*sic* : 21 février 1935]
(Suite et fin)
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 23 mars 1935)

[…] Questions à l'ordre du jour

Au cours de l'exercice, nous avons eu à déplorer le décès de M. Maxime Getten, vice-président du conseil d'administration de votre société. M. Maxime Getten était également président et administrateur-délégué de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan et il avait, à ce titre, rendu à l'Indochine les plus éminents services. Son concours nous était précieux et nous vous demandons de vous associer aux regrets que nous a causés sa disparition et de donner à sa succession *quitus* de sa gestion d'administrateur.

Pour remplacer M. Maxime Getten au sein du conseil d administration, nous avons appelé à siéger parmi nous, M. P. Blanchard de la Brosse, gouverneur général honoraire des colonies, qui a bien voulu accepter cette fonction. Nous vous demandons de ratifier cette nomination.

———————

SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT
(*Le Temps*, 7 septembre 1935)

Les recettes de transport pour les dix premiers mois de l'exercice 1934-1935 marquent une progression de 100.000 piastres sur celles de la période correspondante du précédent exercice. Cette augmentation est particulièrement due aux exportations de riz vers la Chine et au développement des transactions à la suite de la signature du traité de commerce.

Les dépenses ayant été encore comprimées, la plus-value des recettes sur les dépenses dépasse de 150.000 piastres celle de l'an dernier à la même date.

———————————

COMPAGNIE SAÏGONNAISE DE NAVIGATION
(*Le Temps,* 22 février 1936)

L'assemblée générale des actionnaires a voté un dividende de 15 francs par action et de 30 fr. 313 par part. Au cours de ses explications à l'assemblée, le colonel Bernard, président de la compagnie, a indiqué que le portefeuille-titres présentait aux cours actuels une plus-value de 15 % sur le chiffre pour lequel il est porté au bilan. Il est composé de valeurs indochinoises, de mines d'or et d'actions de sociétés américaines, ainsi que de valeurs de plantations de caoutchouc en plein essor ; pour ces dernières, le président a déclaré que les efforts du comité de réglementation du caoutchouc assureraient des résultats en amélioration au cours des prochaines années.

En ce qui concerne la question du renouvellement de la concession, qui. devra être résolue dans quinze mois au plus tard, le président a exprimé des vues optimistes, indiquant que dans l'hypothèse la moins probable et la plus défavorable, les actionnaires recevraient, à la liquidation, une somme équivalant sensiblement à la valeur que les actions ont en Bourse. actuellement.

———————————

COMPAGNIE SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT
assemblée générale ordinaire du 20 février 1936

(*L'Information d'Indochine, économique et financière,* 21 mars 1936)

Séance présidée par M. le colonel p. Bernard. président du conseil d'administration, assisté comme scrutateurs des deux plus forts actionnaires présents : M. G. Rueff et M. de Laboulaye.

M. Legris assure les fonctions de secrétaire.

70.103 actions sont présentes ou représentées.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nous avons l'honneur, Messieurs, de vous rendre compte de notre huitième exercice social, clos le 31 août 1935, et nous vous présentons le bilan et le compte de profits et pertes à cette date.

La progression des résultats

L'exercice écoulé a été marqué par une reprise notable de l'activité économique en Indochine :non seulement la récolte de riz a été excellente; non seulement les excédents disponibles pour l'exportation ont été particulièrement importants, mais encore les prix de vente se sont fortement relevés Ceci est dû ; pour une part, à la hausse générale qui s'est fait sentir sur les marchés mondiaux, et en particulier sur le marché des céréales, et, d'autre part, à la situation spéciale de la Chine où la vallée du Yang Tsé a été ravagée par des inondations. D'un autre côté, les pays voisins de notre colonie, tels que la Birmanie, le Siam et les Indes néerlandaises, n'ont pas été aussi favorisés que l'Indochine, et nous avons pu diriger des chargements importants de riz sur les Indes néerlandaises

Les exportations de maïs ont également donné des résultats excellents et la production du caoutchouc s'est accentuée conformément aux prévisions, en même temps que, grâce à l'adoption d'un accord international de réglementation, les prix se maintenaient à un niveau supérieur à celui des années précédentes. La production de caoutchouc de l'Indochine a atteint, en 1935, 30.000 tonnes, et les prévisions sont de 37.000 tonnes en 1936 et de 45.000 tonnes au moins en 1937.

Dans ces conditions, nos recettes générales de l'exportation se sont élevées à 1 million 587 891 p. 45 contre 1.495.115 p. 04 l'exercice précédent ; sans que nos dépenses se soient accrues. Elles sont restées sensiblement les mêmes, passant 1.029.086 p. 61, en 1933-1934 à 1.069.736 p.29, en 1934-1935.

Au total, l'ensemble de nos recettes, y compris celles de l'atelier et le revenu de notre portefeuille, s'est élevé à 1 794.861 p. 97, et nos dépenses à 1.232.052p.67. En tenant compte d'une réduction de 12.909 p. 26, de portefeuille, réduction due à la baisse des cours de certains titres, les bénéfices nets s'élèvent à 549.900 p. 04, contre 472.997 p.27, l'exercice précédent.

EXAMEN DU BILAN

L'examen comparatif des divers postes des bilans 1933-1934 et 1934-1935, appelle les observations suivantes :

ACTIF

Le compte. Portefeuille valeurs, qui était de 209.166 p.20, au bilan précédent, était, au 31 août dernier, de 552.308 p.43, par suite de nouveaux investissements. Ces investissements sont effectués par nous avec la plus grande prudence ; nous nous efforçons de répartir les risques et, malgré les fluctuations des cours, nous n'avons subi qu'une perte minime représentant un peu plus de 2 % de la valeur totale ; elle est, du reste, largement compensée par les revenus encaissés.

Le compte Approvisionnements, qui était, l'année dernière, de 400.542 p. 86, a été ramené à 269.724 p. 61, qui représente aussi exactement que possible la valeur de réalisation de ces approvisionnements.

Le compte Administration Indochine s'élève à 297.222 p. 27, contre 262 255 p. 33, en 1933-1954. Ceci était dû à certains retards occasionnés par l'application des décrets-loi.

Conformément à ces décrets-lois, la retenue de 10 % ne nous est point applicable et notre subvention doit être réduite simplement du montant des économies que l'application de ces décrets-lois nous permet de réaliser.

Enfin, les comptes Débiteurs divers Paris et SaÏgon forment un total de 431.078 p. 65, contre 356.533 p. 77. au 31 août 1934, d'où une augmentation de 74.544 p. 86. Il s'agit là de créances dont le recouvrement est absolument assuré.

PASSIF

Au Passif, le compte Obligations a été ramené de 123.500 p. à 90.400 p. Depuis la clôture de l'exercice, nous avons procédé, par application des décrets-lois, au rachat de toutes les obligations qui restaient encore sur le marché, et notre dette obligataire se trouve complètement éteinte à l'heure actuelle.

Enfin, les comptes créanciers divers Paris et Saïgon, qui formaient un total de 125.472 p. 04, s'élèvent seulement cette année à 118.115 p. 64.

Une question soulevée par le gouvernement général

La question de nos contrats a été posée d'une façon inattendue devant le Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine.

Dans le discours qu'il a prononcé le 9 novembre dernier devant cette assemblée, M. le gouverneur général Robin a défendu une thèse singulière. Il a fait connaître qu'il jugeait indispensable de faire cesser enfin l'isolement du Laos et que, pour arriver à ce but, le meilleur moyen lui paraissait être d'abandonner la voie fluviale et de supprimer les services de navigation qui, depuis plus de quarante ans, assurent des communications régulières entre Saïgon, Pnom-Penh, Vientiane et Luang-Prabang.

Le Laos est actuellement desservi par la voie fluviale et par trois routes transversales qui relient Luang-Prabang, Vientiane, Thakhek et Savannakhet à la côte d'Annam. On pouvait penser que pour améliorer une telle situation, il convenait de multiplier ou de perfectionner les moyens existants ; vous vous étonnerez sans doute que M. Robin se propose de les réduire.

Le gouverneur général a essayé de justifier sa thèse en faisant observer que le Mékong était une déplorable voie navigable, coupée de chutes et de rapides ; que, depuis la création du budget général de l'Indochine, on a consacré à l'amélioration de son cours près de 4 millions de piastres, et que l'on ne saurait continuer plus longtemps un tel effort financier.

Le budget général de l'Indochine a été, en 1898, et vous observerez ainsi que le chiffre de 4 millions de piastres énoncé par M. Robin, réparti sur 37 années et sur une longueur de 1.700 kilomètres, correspond à une dépense de 60 p. environ par kilomètre et par an. On ne pourrait que se féliciter si la création et l'entretien des voies de communication terrestres n avaient pas coûté davantage. M. Robin n'a pas jugé nécessaire d'éclaircir ce point, mais nous avons essayé de le faire à sa place.

Les données du problème

On trouve, en effet, les éléments d'une pareille étude dans les rapports annuels qu'adresse le Service des Travaux publics au Conseil de gouvernement de l'Indochine. Nous avons ainsi constaté que si l'on considère uniquement les dépenses effectuées sur le territoire du Laos, en négligeant celles qui correspondent aux travaux exécutés, soit

au Cambodge en ce qui concerne la voie fluviale, soit en Annam en ce qui concerne les routes, on arrive aux résultats suivants :

De 1900 à 1933, l'aménagement du chenal navigable de Khône jusqu'à Luang-Prabang, soit sur une longueur de 1.300 kilomètres, a coûté 1.917.000 piastres.

Dans le même temps, la construction et l'entretien des routes ont coûté 13.357.000 p., soit environ 7 fois plus.

Mais l'on ne saurait négliger les sommes consacrées à la construction du chemin de fer de Tanap-Thakhek, aujourd'hui abandonnée.

Ces travaux ont été effectués en régie sous la direction du Service des Travaux publics.

On a tout d'abord poussé les terrassements sur une section relativement facile jusqu'au dix-huitième kilomètre. Ceci fait, on a jugé nécessaire d'établir, parallèlement au tracé de la voie ferrée, un chemin de service a une longueur de 60 kilomètres, qui a coûté 1.846.000 p., soit 300.000 francs par kilomètre, et de le doubler ensuite par un téléférique, long de 42 kilomètres, qui a coûté 2 millions 038.000 p., soit 500.000 francs par kilomètre.

Lorsque l'épuisement des ressources financières a contraint le Service des Travaux publics à abandonner les travaux, il avait été dépensé 7.830.000 piastres.

Tout ce qui reste aujourd'hui de l'œuvre entreprise se réduit à un chemin de service qui, de l'aveu de l'administration, est impraticable pendant la saison des pluies, à un téléférique dont les câbles sont hors d'usage, et à 18 kilomètres de chemin de fer dont le prix de revient est ainsi de 4.400.000 francs par kilomètre

Si l'on ajoute aux dépenses de routes les dépenses de voie ferrée, on voit ainsi qu'au cours des 34 dernières [années], l'administration indochinoise a consacré à la navigation du Mékong 1.917 000, p. et à l'exécution des voies de communication terrestres la somme de 21.870.000 p., soit environ 11 fois plus.

Si, du reste, on considère uniquement les dépenses d'entretien des routes, on constate que, en 1933, l'entretien des 9.830 kilomètres de routes coloniales existant actuellement a coûté 1.820 000 p. soit environ 180 p. par kilomètre, et qu'il avait coûté 2.902.000 p., soit 290 p. par kilomètre au cours de l'exercice précèdent.

Les crédits affectés à la navigation du Mékong, en 1933, ont été de 35.000, p. soit 20 p. seulement par kilomètre.

Les dépendes résultant de la construction et de l'entretien des voies terrestres se justifieraient à la rigueur, si la création des routes et la tentative de construction du chemin de fer avaient donné des résultats satisfaisants.

En ce qui concerne le chemin de fer, il serait cruel d'insister : mais l'exécution des routes n'a pas apporté à l'administration et à la population du Laos des satisfactions beaucoup plus complètes.

À la fin de 1933, sur la route n° 7, longue de 511 kilomètres :

275 km. seulement étaient empierrés ;

178 km. étaient praticables pendant 6 mois de l'année ;

158 km étaient totalement impraticables.

Sur la route n° 8, longue de 320 kilomètres :

145 kilomètres étaient empierrés :

129 kilomètres étaient praticables pendant 6 mois de l'année :

46 kilomètres étaient totalement impraticables.

Sur la route n° 13, qui va de Saïgon à Thakhek, et dont la longueur totale sera de 948 kilomètres :

399 kilomètres étaient empierrés ;

585 kilomètres n'étaient praticables que pendant 6 mois.

Il n'est pas inutile de noter, d'autre part, que, pendant l'été de 1933, toutes les routes transversales reliant le Laos à l'Annam ont été coupées par les pluies, que la

circulation a été interrompue pendant des périodes variables et que si le Laos n'avait pas disposé de la voie fluviale, il eut été entièrement isolé du reste de l'Indochine.

Nous ajouterons enfin que si, en ce moment, la route nº 13 qui part de Saïgon, est activement poussée, si l'on a récemment affecté à cette route un crédit de 1.700.003 p. afin de la conduire jusqu'à Paksé, avant la fin de 1937, par contre, de Paksé jusqu'à Vientiane, sur une longueur de 686 kilomètres, il n'existe, et n'existera pendant longtemps encore le long du fleuve, qu'une piste impraticable aux voitures pendant la plus grande partie de l'année. Si, comme paraît l'envisager M. Robin, l'administration indochinoise veut compléter le réseau des routes du Laos, améliorer les routes existantes et le chemin de service de Tanap-Thakhek, rééquiper le téléférique, les dépenses qu'entraînera un tel programme dépasseront certainement 15 millions de piastres : elles seront ainsi quatre fois supérieures à celles qu'ont nécessitées depuis quarante ans l'amélioration et l'entretien de la voie fluviale du Mékong.

À propos des décisions du gouverneur général

Vous trouverez sans doute singulier, en présence de pareils faits, que M Robin ait pu annoncer au Grand Conseil de l'Indochine des décisions qui peuvent avoir, pour l'avenir du Laos, si elles étaient exécutées, les plus graves conséquences. Il convient de noter, toutefois, que la question n'a fait l'objet d'aucune discussion d'ensemble, ni au Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine, ni dans les différents corps constitués d'Indochine, conseil colonial, chambres de commerce ou chambres d'agriculture. L'étude sommaire, qui a déterminé l'attitude du gouverneur général Robin, a été faite dans les bureaux du gouvernement, et en particulier par le Service des Travaux publics. Ni les usagers, ni les représentants des transporteurs n'ont été interrogés. La chambre de commerce et d'agriculture du Laos avait, il y a quelques mois, réclamé le maintien des services fluviaux, tout au moins entre Savannakhet et Vientiane d'une part, entre Paksé et Saïgon de l'autre. Il n'en a été tenu aucun compte.

On ne paraît pas non plus avoir songé à comparer les tarifs qui sont ou peuvent être pratiqués par les services fluviaux d'une part, par des entreprises régulières de transports automobiles d'autre part. Entre Paksé et Saïgon, par exemple, le transport d'une tonne de riz coûte actuellement, par voie fluviale, 60 francs ; il coûterait 10 fois plus s'il devait s'effectuer par route, sur une longueur de 600 kilomètres.

Il n'est pas douteux que le problème tout entier devra être examiné à nouveau et faire l'objet d'une étude approfondie.

M. Robin a cru devoir, cependant, par une lettre en date du 25 novembre, nous confirmer ses intentions. Il nous a notifié, d'une part, que le gouvernement général de l'Indochine ne renouvellerait pas la convention actuelle et, d'autre part, qu'il n'userait pas des droits particuliers que lui confère l'article 16 du contrat.

Cette lettre nous a doublement surpris.

D'une part, en effet, aucune article de la convention n'obligeait M. Robin à nous faire connaître d'avance ses décisions. Le gouvernement général était parfaitement libre de ne point renouveler le contrat en cours sans nous en informer d'avance.

D'autre part, depuis l'arrivée de M. Robin en Indochine, nous n'avons fait auprès de lui aucune démarche qui ait pu motiver la notification qu'il nous a faite.

L'abandon par le gouverneur général de l'Indochine des droits qu'il tient de l'article 16 du contrat nous paraît encore plus surprenant. Cet article a été inséré eu 1927 dans le cahier des charges par M. Alexandre Varenne, gouverneur général de l'Indochine. Celui-ci avait voulu assurer à ses successeurs le droit de rachat, à dire d'experts, du matériel flottant, des immeubles affectés à l'exploitation des services fluviaux ; cette faculté permettait, en effet, de limiter strictement l'importance des subventions que pourrait réclamer, en 1937, le concessionnaire éventuel et, le cas échéant, d'organiser les services en régie. De telles dispositions mettaient entre les mains de l'administration une arme extrêmement puissante et grevaient notre exploitation d'une hypothèque fort

lourde. C'est cette hypothèque que M Robin vient d'annuler sans contrepartie. Ce sont les droits qu'il tient de l'article 16 qu'il vient de sacrifier de son propre mouvement.

Une telle décision est d'autant plus singulière que le gouvernement général de l'Indochine n'était tenu, sur ce point, de nous faire connaître ses intentions que six mois avant l'[échéance] du contrat actuel. M. Robin pouvait donc attendre, jusqu'au 1er mars 1937 pour prendre sa détermination ; il disposait d'un délai de quinze mois qu'il aurait pu utiliser pour compléter une étude manifestement insuffisante, pour faire procéder à des expertises et à des évaluations de notre matériel et de nos immeubles, pour étudier enfin le fonctionnement éventuel d'une régie.

Nous ignorons les raisons qui ont poussé M. Robin à nous faire connaître, dès maintenant, sa décision ; nous tenons à affirmer toutefois et cela nous paraît indispensable, ne fut-ce que pour éviter des commentaires fâcheux, que c'est de son propre mouvement, sans aucune sollicitation de notre part, que le gouverneur général de l'Indochine a cru devoir, quinze mois a l'avance, dépouiller l'Administration qu'il dirige de ses droits et supprimer l'hypothèque qui pesait sur notre société.

Nous avons tenu à vous exposer les faits et nous n'en tirerons aucune conclusion.

Répartition des bénéfices

Ainsi que nous vous l'avons dit, les résultats de l'exercice 1934-1905 se soldent par un bénéfice net de $ 549.900 04 11 :

Nous vous proposons de porter aux amortissements une somme totale de	212.467 36
se répartissant comme suit :	
Au fonds d'amortissement des immeubles, 20.000. p. ce qui le portera à 70.000 p.	
Au fonds d'amortissement de la flotte, 100.000 p. ce qui le portera à 1.100.000 p	
Au fonds d'amortissement du matériel, du mobilier et de l'outillage, 37 124 p.28, ce qui le portera à 210.000 p.	
Au fonds d'assurances et de grosses réparations, 55.343 p. 08, ce qui le portera à 350 000 p	
Il resterait ainsi une somme de	337 432 68
pour lesquelles nous vous proposons la répartition suivante :	
5 % à la réserve légale : 16.871 p. 64	
7 % aux actionnaires : 105.000. Ensemble	121.871 64
Sur le reste	215.561 04
il revient 10 % au conseil d'administration	21.556 10
et sur le surplus	194 004 94
25 % aux parts bénéficiaires	48 501 23
75 % aux actionnaires	145 053 71
en ajoutant à ce dernier chiffre la réserve actionnaires	255.369 07
la somme totale revenant aux actionnaires se trouve portée à	400.872 78
Sur cette somme, nous vous proposons de prélever	75 000 00

de façon à porter à 12 % le dividende total des actions.	
il resterait ainsi	325.872 78

appartenant exclusivement aux actionnaires et qui seraient reportées à nouveau.

Le dividende

Chacune des 120.000 actions recevrait ainsi un dividende total de 15 francs, sur lesquels il a déjà été versé, le 4 novembre dernier, un acompte de 10 francs. Chacune des 16.000 parts bénéficiaires toucherait 30 francs 313. Le tout net d'impôt.

Réserves

Toutes ces propositions font l'objet des résolutions que nous soumettrons à votre vote après que vous aurez entendu la lecture du rapport de MM. les commissaires aux comptes.

Si vous les approuvez, vous constaterez que nos réserves, au 31 août 1935, atteindraient 1.896.461 p. 57, auxquelles s'ajoutent les 315 872 p. 78 de report à nouveau, soit au total à 2.222.334, p. 35. Vous constaterez également que l'actif immédiatement réalisable s'élève, en chiffres ronds, à 1.265 000 p.

BILAN AU 31 AOÛT 1935 (en piastres)

ACTIF	
Caisses et banques	63.169 20
Portefeuille valeurs	552.308 43
Cautionnements	40 434 67
Frais de constitution	1 00
Immeubles	377.196 47
Flotte	1.824.778 71
Matériel, mobilier, agences	190.677 03
Matériel, outillage, ateliers	175.351 73
Approvisionnements	269.724 61
Administration indochinoise :	
Subventions	211.383 57
Réquisitions	85.838, 70
Débiteurs divers Saïgon	83 562 26
Débiteurs divers Paris	347.516 39
Total	4.221 942 77
PASSIF	
Capital	1.500.000 00
Obligation	96.400 00
Primes sur émission	60.000 00

Réserve légale	89.589 93
Fonds d'amortissement des immeubles	50.000 00
Fonds d'amortissement de la flotte	1.000.000 00
Fonds d'amortissement du matériel, du mobilier et de l'outillage	172.875 72
Fonds d'assurance et de grosses réparations	294 656 92
Créanciers divers Saïgon	112 757 39
Créanciers divers Paris	5.358 25
Coupons restant à payer	5 444 98
Travaux en cours	29.590 47
Report à nouveau actionnaires	255 369 07
Bénéfices de l'exercice	549.900 04
Total	4.221 942 77

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

DÉBIT	
Dépenses exploitation et frais généraux Saïgon et Paris	1.069.736 29
Dépenses de l'atelier	162.316 38
Amortissement portefeuille	12 909 26
Solde	549 900 04
Total	1.794.861 97
CRÉDIT	
Recettes de l'exploitation, agios et divers	1.587.891 45
Recettes de l'atelier	187.868 21
Total	1.794.861 97

LA DISCUSSION

Après la lecture des rapports, M le président donne la parole aux membres de l'assemblée désirant des explications complémentaires.

Composition et estimation du portefeuille

Un premier actionnaire constate l'augmentation sensible du portefeuille-titres, demande la raison de cette augmentation et ensuite la composition, tout au moins dans ses grandes lignes, du dit portefeuille.

M. le président répond que l'augmentation du portefeuille provient uniquement de l'emploi des disponibilités financières. En effet, le conseil a préféré investir ces disponibilités dans des placements au lieu de les laisser en compte courant.

En ce qui concerne des placements, le conseil n'est pas tenu à en fournir le détail ; néanmoins, parmi les plus importants, on peut citer des obligations industrielles, des valeurs coloniales (plantations de Caoutchouc, Banque de l'Indochine, Salines de

Djibouti et de Madagascar, etc.), des valeurs de mines d'or, des valeurs industrielles anglaises et américaines.

Quant à l'évaluation des titres au 31 août 1935, elle a été opérée d'une façon bien inférieure à la valeur réelle des titres à la même date. Par ces investissements, le conseil a voulu limiter les risques de tous ordres.

Dans tous les cas, la plus grande prudence a prévalu dans la composition du portefeuille.

Ainsi, si ce dernier, avait été évalué la semaine dernière, il aurait fait apparaître une plus-value de l'ordre de 15 % par rapport au 31 août dernier.

Le portefeuille contient également des valeurs de caoutchouc de plantations jeunes comme celles de Mimot, de Prek-Chlong et de Kantroy acquises à des cours très bas.

Les cours de ces valeurs se sont relevés dans une proportion très appréciable et l'existence du Comité de restriction permet d'envisager leurs rendements futurs. avec confiance.

La question du renouvellement de la convention avec le gouvernement général

L'actionnaire se déclare satisfait des renseignements fournis et demande si le portefeuille ne contient, de toutes les affaires citées, que des actions ou s'il contient également des parts de fondateur. « Ces demandés de renseignements, fait remarquer l'actionnaire, s'expliquent aisément si l'on tient compte du fait que la société sera peut-être dans la nécessité de prononcer sa liquidation. »

Le portefeuille ne comporte que des actions, précise M. le président. Quant à l'éventualité d'une liquidation, il faut éviter de donner une réponse trop nette, car lors des précédents renouvellements, la question s'est posée exactement de la même façon et la menace d'un non renouvellement a toujours été brandie.

Le problème, tel qu'il se pose aujourd'hui, est dominé par les possibilités ou, plutôt, par les difficultés d'une liaison routière entre le Cambodge et le Laos.

Le problème des communications en Indochine

À ce sujet, M. le président cite plusieurs exemples démontrant les difficultés rencontrées lors de la création de routes en Indochine. Abstraction faite des sacrifices financiers nécessaires à la construction de ces voies, celles-ci restent impraticables pendant une période de l'année. À ce jour, les communications par route n'ont donné aucun résultat permanent. Reste la question du chemin de fer, mais elle ne semble pas se poser pour le moment, et, d'ailleurs, le chemin de fer de Tanap à Thakhek, quand il sera construit, apportera du trafic a la Compagnie plutôt qu'il ne lui en retirerait.

Quoi qu'il en soit, ce qui frappe surtout dans les projets gouvernementaux, c'est l'absence de toute suite dans les idées des gouverneurs généraux qui se succèdent en Indochine.

À titre d'exemple, M. le colonel Bernard indique qu'en 1925, le gouvernement général a décidé d'entreprendre de grands travaux pour la navigabilité du Mékong. Le projet était au point en 1932, mais en 1935, on apprend que projet et travaux ont été purement et simplement supprimés. Pour tous les projets concernant la construction d'un chemin de fer, on a pu faire la même constatation. On dirait que tout ce qui peut être projeté aujourd'hui par un gouverneur général est obligatoirement supprimé par le gouverneur suivant

En ce qui concerne plus particulièrement la possibilité de transports automobiles sur routes, il ne paraissait guère pouvoir obtenir de résultats pratiques à cause des frais de transports qui seraient nécessairement fort élevés et même prohibitifs pour bien des marchandises empruntant actuellement la voie fluviale

En tout cas, la décision prise par M. Robin a provoqué une surprise générale, même parmi certaines commissions de la Chambre et du Sénat. De plus, ce projet aurait des

répercussions tellement sensibles sur le budget de la colonie que son application paraît encore très problématique.

Les intérêts des actionnaires ne sont pas menacés

En résumé, si le conseil est obligé de prendre position dès maintenant en face des mesures envisagées, il est plus que probable que l'exploitation de la Compagnie se continuera comme par le passé

À ce point de vue, les actionnaires n'ont donc pas beaucoup d'inquiétude à avoir.

D'autre part, ils peuvent examiner le bilan pour se rendre compte que, même dans le cas d'une liquidation, ils seront sûrs de toucher pour chaque action une somme très sensiblement voisine de la valeur cotée en Bourse. De toute façon donc, leurs intérêts ne sont pas en danger.

À propos d'une réserve appartenant aux actionnaires

Un deuxième actionnaire demandant si la « Réserve spéciale des actionnaires » appartient uniquement aux actionnaires sans participation des porteurs de parts, M. le président répond affirmativement. En cas de liquidation, cette somme appartient d'abord aux actionnaires.

Mais le même actionnaire faisant remarquer que ces fonds étant placés, leur revenu profite indirectement aux porteurs de parts, M. le président en convient, mais fait observer que ce profit étant minime a été à ce jour négligé.

Une éventualité

Répondant à une dernière question de l'actionnaire, M. le président confirme l'intention du conseil d'arrêter l'exploitation au 31 août 1937 dans le cas où la Convention ne serait pas renouvelée. La Compagnie ne peut pas exploiter sans recevoir de subvention. Évidemment, cette subvention pourrait être inférieure à ce qu'elle était jusqu'à présent car l'actif de la société a déjà très amorti durant le contrat en cours. Mais une exploitation sans subvention n'est pas à envisager.

LES RÉSOLUTIONS

Personne ne demandant plus la parole, les résolutions suivantes sont mises aux voix et adoptées à l'unanimité.

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires aux comptes, approuve le bilan et le compte de profits et pertes du 8e exercice social, arrêtés au 31 août 1935, tels qu'ils lui sont présentés par le conseil d'administration.

Deuxième résolution

L'assemblée générale approuvé la répartition des bénéfices, telle qu'elle lui est proposée par le conseil d'administration.

Elle fixe en conséquence à :

15 francs par action le dividende total à attribuer à chacune de 120.000 actions constituant le capital social ;

30 fr. 313 la somme revenant à chacune des 16.000 parts bénéficiaires.

Ces dividende et répartition seront, sous déduction de l'acompte de 10 francs, déjà versés aux actions le 4 novembre 1935, payés net d'impôts :

À Paris, 7, rue Quentin-Bauchart, aux caisses des Messageries fluviales de Cochinchine ;

À Saïgon, 5, quai Le Myre-de-Vilers, au siège social de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport ;

À raison de 5 francs nets pour les actions et 30 francs 31: nets pour les parts bénéficiaires.

Pour les coupons payés à Saïgon, la piastre sera décomptée à 10 francs.

La mise en paiement de ces dividende et répartition aura lieu à partir du [?] 1936. sur présentation des certificats pour estampillage pour les titres nominatifs contre remise du coupon nº 15 pour les actions au porteur et du coupon nº 8 pour les parts bénéficiaires.

Troisième résolution

L'assemblée générale relève les administrateurs de la société de l'interdiction de contracter des affaires avec celle ci, soit pour leur compte, soit pour le compte des sociétés qu'ils représentent, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 et à l'article 27 des statuts, et leur donne décharge en tant que de besoin pour les opérations faites par eux jusqu'à ce jour avec la société.

———————————

À propos de la navigation sur le Mékong

par Michel Geistdoerfer,
député des Côtes-du-Nord.
secrétaire de la commission des Colonies
vice-président de la commission de la Marine marchande
(*Les Annales coloniales*, 22 mai 1936)

J'ai publié ici même, il y a trois mois, un article où j'ai fait part de l'opinion de tout le monde colonial quand on a annoncé la dénonciation du contrat passé avec la Compagnie saïgonnaise de Navigation par le gouverneur général d'Indochine.

Un journal de Hanoï, *La Volonté Indochinoise* me prend à partie à ce sujet en déclarant que « je n'ai pas réfléchi » (sic) et que je dois « avoir des raisons de défendre une Compagnie de navigation qui coûte les yeux de la tête à la colonie depuis tant d'années. »

J'ai, en effet, d'excellentes raisons.

J'ai appris à m'intéresser aux questions indochinoises et particulièrement au Mékong et au Laos depuis fort longtemps en écoutant Auguste Pavie dont j'étais le compatriote, l'ami et parfois le confident.

Je n'ai pas besoin d'ajouter, je l'espère, qu'en abordant ces questions je le fais d'une façon parfaitement désintéressée en m'aidant uniquement et exclusivement de documents officiels, de lettres de compatriotes et, en particulier, de marins vivant actuellement en Indochine.

Mes « raisons », je les ai exposées ici. Je me demande si notre confrère, qui me reproche de ne pas réfléchir, s'est donné, lui, la peine de me lire attentivement, car il me semble que nous sommes du même avis.

Notre confrère écrit : « M. Geistdoerfer n'a pas réfléchi : Si une Compagnie siamoise ou chinoise peut prendre la place de la compagnie française, c'est que celle-ci, elle, peut marcher sans les 700.000 piastres. Et c'est une petite somme, mon cher député, dont nous avons tout à fait besoin. »

La *Volonté indochinoise* me permettra de lui dire que j'ai assez l'expérience des choses maritimes pour savoir que les sociétés étrangères « peuvent » recevoir aussi des « subventions » pour venir étendre leurs services et leur sphère d'activité en concurrençant les compagnies de navigation françaises qui sont, elles, les moins subventionnées.

Mais, en ce qui concerne la société de navigation du Mékong, je n'ai jamais prétendu qu'on devait maintenir le chiffre actuel de la subvention, surtout dans l'état actuel de l'Indochine.

J'ai encore moins prétendu qu'on devait sacrifier la route au fleuve, et si je m'étais plaint d'une chose, c'est qu'on ait mis tant de lenteur à exécuter les routes débloquant le Laos.

Surpris d'avoir vu prendre une décision aussi grave sans consultation préalable des assemblées locales, j'ai (avec la seule préoccupation de maintenir l'influence et l'activité françaises sur le fleuve et sur ses rives) posé la question suivante :

« N'est-il pas possible, en usant de l'article qui prévoit le rachat d'exploitation en fin de concession, d'obtenir une diminution de la subvention ?…

Nous voulons penser que M. le gouverneur général Robin, en agissant comme il l'a fait, loin de brûler ses vaisseaux (c'est le cas de le dire) avait voulu, au contraire, ouvrir une porte à des pourparlers en vue de consolider les intérêts français ».

Ce n'était pas si mal « pensé », puisque l'expérience m'a donné raison.

Au cours d'une des dernières réunions de la commission des Colonies, j'ai posé la question à M. Stern, alors député et ministre des Colonies, qui m'a répondu que la dénonciation du contrat n'avait pas d'autre sens.

En le déclarant, le ministre des Colonies n'a fait que confirmer son accord non seulement avec moi, ce qui serait peu, mais avec le conseil économique, le conseil des Colonies, la commission des Colonies, la commission de la Marine marchande.

Et aussi, j'en suis sûr, avec le gouvernement de l'Indochine lui-même qui, ne' serait-ce que pour les marchandises lourdes, doit reconnaître que le fleuve reste la voie normale.

Le mode d'exploitation fluviale actuel, le régime financier en vigueur doivent être révisés, ce n'est pas douteux.

Mais dénoncer purement et simplement le contrat, supprimer l'exploitation fluviale ou l'abandonner au hasard serait une faute grave.

Je n'ai jamais dit autre chose.

———————————

Messageries fluviales de Cochinchine
assemblée générale ordinaire du 30 avril 1936
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 6 juin 1936)

La Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport a clôturé son 8e exercice social le 31 août 1935. L'amélioration sensible qui s'est produite au cours de l'année dernière dans la situation économique de l'Indochine, a eu sa répercussion sur les résultats de l'exploitation Les bénéfices nets se sont élevés à 549.900 p 04 contre 472.997 p. 27 l'exercice précèdent. La Compagnie a donc pu maintenir à 15 francs nets d'impôts le dividende total aux actions, les parts bénéficiaires recevant 30 fr. 313 au lieu le 21 fr. 084.

Dans un discours prononcé à l'ouverture du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers, M. le gouverneur général Robin a fait connaître qu'il avait l'intention de supprimer les services fluviaux subventionnés qui fonctionnent depuis cinquante-cinq ans sur le Mékong. Cette mesure a été prise sans que la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport ait été consultée, sans que les usagers aient été appelés à donner leur avis et sans qu'aucune discussion d'ensemble ait pu être entamée devant différents corps constitués d'Indochine : Grand conseil des Intérêts économiques et financiers, Conseil colonial, chambre de commerce et chambres d'agriculture. En fait, le gouverneur général n'a disposé que des renseignements qu'ont recueillis et que lui ont communiqués ses services et nous ne pouvons que le regretter. Il n'est pas douteux, à notre avis, que ces renseignements ont été insuffisants et qu'il eût été nécessaire de les

contrôler et de les compléter Nous avons sur ce point une indication formelle. Le gouverneur général de l'Indochine a, en effet, déclaré que son but essentiel était de faire cesser l'isolement du Laos. Or le Laos est actuellement desservi tout à la fois par des voies terrestres et par la voie fluviale et l'on ne conçoit guère que l'on puisse améliorer la situation en supprimant la plus importante des voies de communication qui existent actuellement. Il y a là une contradiction qui surprend mais dont nous avons pu avoir récemment l'explication. D'après les déclarations mêmes qui ont été faites à nos représentants, l'Administration indochinoise est convaincue, en effet, que même en l'absence de toute subvention, les services fluviaux continueront à fonctionner comme par le passé et que, par conséquent, le budget peut se dispenser de tout concours financier sans porter atteinte d'une façon quelconque à la vie économique du Laos.

Or, si l'on considère les cinq derniers exercices de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport (1930/31, 1931/32, 1932/33, 1933/34, 1934-35) et si l'on compare les dépensas d'exploitation proprement dites, à savoir : frais généraux, frais d'administration, dépenses d'équipage, d'armement, de force motrice, d'entretien, etc., aux recettes de transport proprement dites, effectuées tant pour le compte de l'Administration que pour le compte de particuliers, on constate que les dépenses énumérées ci-dessus ont dépassé les recettes de :

241.056 p. en 1930/31
371.262 p. en 1931/32
344.156 p. en 1932/33
276.193 p. en 1933/34
163.407 p. en 1934/35

soit, en moyenne, 280.000 p. par an. Encore faut-il noter qui cette moyenne aurait été notablement plus élevée si, au cours de l'exercice 1935, la Compagnie saïgonnaise n'avait pas bénéficié d'une augmentation exceptionnelle de trafic. Et il faut ajouter à ce déficit les annuités d'amortissement du matériel et des immeubles, les charges d'assurance et de grosses réparations, les pertes dues à la dépréciation des stocks, enfin les intérêts des capitaux engagés. De tels chiffres suffisent amplement à démontrer qu'aucun service de navigation ne peut être entrepris et exécuté régulièrement entre Saïgon et le Laos sans le concours financier du gouvernement général de l'Indochine La situation est, en fait, la même pour la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport que pour les grandes compagnies de navigation métropolitaines qui assurent les communications entre la France et les grands pays d'outremer auxquels elle est reliée.

Le gouverneur général de l'Indochine aurait pu connaître ces chiffres s'il avait été plus complètement informé. En effet, depuis 1927, la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport a remis chaque année à l'Administration, conformément aux stipulations inscrites à l'article 14 des conventions qu'elle a signées, le compte de ses recettes et de ses dépenses et ces comptes ont été régulièrement vérifiés par le Service de la marine marchande.

Les chiffres que nous avons cités montrent clairement que, si M. le gouverneur général de l'Indochine maintenait ses décisions, tout service de navigation cesserait à dater du 1er septembre 1937 et les intéressés doivent en être informés nettement dès aujourd'hui. Dans ce cas, la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport procéderait à une liquidation méthodique. La façon prudente dont la gestion de l'affaire a été effectuée, l'importance des réserves, celle du portefeuille, permettent d'être assuré qu'une telle liquidation se ferait dans des conditions favorables.

Un groupement de défense des actionnaires et des intérêts locaux engagés dans la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport se constitue.
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 13 juin 1936)

Mardi soir, à 18 heures, un nombre imposant d'actionnaires, et d'usagers des lignes de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de Transport se sont réunis dans les bureaux de l'Agence [économique et] financière d'Indochine [éditrice de *L'Info d'IC*] répondant à l'appel que leur avait adressé son directeur, M. Peautonnier.

De nombreuses personnalités avaient bien voulu honorer cette réunion de leur présence, parmi lesquelles nous citerons M. Ballous, vice-président de la Chambre de commerce de Saïgon, membre du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine ; M. Mazet [13] ; M. Cecconi, directeur du pilotage ; M. Dasté, pilote ; M. Litou, représentant la Cie franco-asiatique des pétroles [CFAP (Shell)] ; M. Bouillié, représentant les Établissements Denis frères d'Indochine ; MM. Biancanelli, Deriaud, G. Duchateau [14], Guégo, Kassel, Moisan, Veyssier [15], etc.

M. Lacaze, président du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine, et M. Ardin, président de la chambre de commerce de Saïgon, s'étaient excusés.

M. Peautonnier prit la parole dans les termes suivants :

Messieurs,

Permettez-moi tout d'abord de vous exprimer ma gratitude pour l'empressement avec lequel vous avez bien voulu répondre à l'appel que j'ai pris la liberté de vous adresser.

J'ai pensé, en effet, qu'il entrait dans l'activité normale d'un directeur de journal, strictement économique et financier, de contribuer à la défense d'une des questions d'intérêt général qui, en Indochine, agitent actuellement opinion publique: la navigation fluviale sur le Mékong, avec toutes ses incidences, est au nombre de celles ci.

Cette question, Messieurs, vous qui êtes actionnaires de la Société Saïgonnaise de navigation el de Transport, qui comptez parmi les principaux clients ou le personnel de ses services, vous la connaissez parfaitement.

Aussi bien, pourrais-je me dispenser de vous en faire l'exposé et arriver dès maintenant à l'objet de cette réunion. J'estime toutefois qu'il n'est pas inutile d'en retracer les grandes lignes.

*
* *

L'étude du problème de la navigation sur le Mékong constitue une partie seulement du problème plus général des voies de communication au Laos.

Actuellement, six voies existantes ou en cours de construction permettent d'effectuer une liaison commerciale utile avec les pays limitrophes :

---

[13] Jean Mazet : www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Jean_Mazet.pdf

[14] G. Duchateau : agent auxiliaire à la Banque de l'Indochine à Haïphong (*Annuaire général de l'Indochine française*, 1911 p. 423).

[15] Paul-*Antoine* Veyssier : chef comptable et commissaire aux comptes des Messageries fluviales de Cochinchine et de plusieurs de leurs filiales. Frère d'Edmond Veyssier (1875-1937), commissaire hors classe de la Sûreté en Cochinchine. Les deux frères possédaient la plantation d'hévéas Blavadie à Tayninh (75 ha plantés sur un domaine de 303).

4 routes :

la route Coloniale nº 7, allant de Vinh à Luang-Prabang et à Vientiane, par la bifurcation route Coloniale nº 4 ;

la route Locale 7 et Coloniale 8 de Vinh à Thakhek avec une amorce vers Paksane à partir à Napé.

La liaison est effectuée de Tanap à Thakhek :

1° — par chemin de fer de Tanap à Xomeuc (18 km) ;

2° — par téléférique de Xomeuc à Ban-ma-Phao (40 km) ;

3° — par piste de Ban-ma-Phao à Nomarath (70 km environ) rejoignant à ce dernier point la route locale 7. La distance de Ban ma Phao à Thakhek est de 138 km.

La route Coloniale nº 9, reliant Savannakhet à DôngHa, sur le Transindochinois.

La route Coloniale nº 13 destinée à relier Saïgon à Thakhek, actuellement utilisable en toutes saisons jusqu'à Kratié.

La voie d'eau : le Mékong

Le réseau le voies ferrées : Celui-ci tout entier en territoire siamois.

Suivant les renseignements contenus dans le rapport présenté au Conseil du gouvernement, pendant la session ordinaire de 1934 :

sur la route nº 4, longue de 1.049 km, 464 km, seulement étaient empierrés et praticables toute l'année.

sur la route nº 7, longue de 514 km, la longueur empierrée et praticable était de 275 km.

sur la route nº 8, longue de 420 km, la longueur empierrée et praticable toute l'année était de 245 km.

Enfin,

sur la route nº 13, longue de 984 km, 399 km seulement étaient empierrés et praticables pendant toute l’année.

Sur ces routes, seule la route coloniale 9 peut être considérée, à l'heure actuelle, comme étant praticable toute l’année.

Encore, faut-il remarquer qu'en dépit de tous efforts, les conditions climatiques rendront toujours le réseau routier, même définitivement établi, partiellement inutilisable en saison des pluies.

Ces constatations sommaires font apparaître l'importance des travaux qui restent à exécuter pour compléter et mettre en état de service le réseau routier du Laos.

En ce qui concerne le projet de construction d'une voie ferrée de Tanap à Thakhek, des déboires sérieux ont été enregistrés, et les travaux ont dû être abandonnes en 1933, faute de ressources financières alors que le montant des dépenses engagées dépassait déjà sept millions et demi de piastres.

Du réseau siamois, je ne dirai que quelques mots.

Il comprend essentiellement :

1 voie de Bangkok à Oubone par Korat dont le terminus actuel est à peine à une cinquantaine de kilomètres de la rive du Mékong, à peu près à hauteur de Paksé.

1 voie partant de Korat va jusqu'à Kooraken ; son prolongement est prévu d'une part jusqu'à Nong-Kay (en face de Vientiane) et sera réalisé dans deux ans ; d'autre part jusqu'à Laknone, en face de Thakhek.

1 voie de Bangkok à Nakhonhampang en direction de Xieng-Sen.

Quant à la voie fluviale, le Mékong, son usage s'est, au cours de 40 années, peu à peu amélioré. Les travaux entrepris sur les rapides et le balisage des chenaux effectué pour les trois régimes des eaux, ont permis de relier les différents biefs sauf aux rapides de Kemmarat où des ruptures de charge sont inévitables aux basses eaux et aux chutes de Khône en toutes saisons — et d'établir des services permanents. Une flotte importante, appartenant à la Société saïgonnaise de navigation et de transport assure l'exploitation des services réguliers qui lui ont été concédés par contrat par le gouvernement général.

Telle était, dans ses grandes lignes, la situation des moyens de communication avec le Laos, à la fin de l'année passée, lorsque Monsieur le gouverneur général Robin, dans le discours qu'il a prononcé le 9 novembre dernier, devant le Grand Conseil des Intérêts Économiques et Financiers de l'Indochine, a fait connaître sa décision d'abandonner la voie navigable du Mékong et de supprimer les services fluviaux réguliers qui relient la Cochinchine et le Cambodge au Laos.

Cette décision assez inattendue s'est trouvée confirmée par la notification qui en a été faite, quelques jours plus tard, le 25 novembre 1935, à la Compagnie concessionnaire et, en quelque sorte, aggravée par la renonciation au bénéfice de la clause de rachat, à dires d'experts et d'exploitation en régie du matériel et des installations, stipulée à l'article 16 du contrat.

Une détermination apparemment aussi grosse de conséquences, ne pouvait résulter que de motifs impérieux. On trouve, dans la déclaration même de Monsieur le gouverneur général Robin, les arguments suivants :

– les difficultés naturelles quasi insurmontables qui font de la navigation sur le Mékong une voie déplorable ;

– Le coût élevé des frais d'aménagement supportés par le budget général auquel vient s'ajouter le versement d'une subvention considérable à la Compagnie concessionnaire.

Il résulte de ces considérants, que la voie si coûteuse du Mékong doit être abandonnée et que les efforts doivent être logiquement reportés sur l'aménagement des voies de communication terrestres.

On ne saurait reprocher à Monsieur le gouverneur général son louable souci d'économie, mais la question se pose de savoir si la solution des voies de communication terrestres est susceptible d'apporter l'économie recherchée.

Dans le rapport qu'il a présenté à l'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de Transport, tenue le 20 février dernier, le conseil d'administration s'exprime sur ce point dans les termes suivants :

« Le budget général de l'Indochine a été créé en 1898, et vous observerez ainsi que le chiffre de 4 millions de piastres énoncé par M. Robin, réparti sur 37 années et sur une longueur de 1.700 kilomètres correspond à une dépense de 60 p. environ par kilomètre et par an. On ne pourrait que se féliciter si la création et l'entretien des voies de communication terrestres n'avaient pas coûté davantage.

M. Robin n'a pas jugé nécessaire d'éclaircir ce point, mais nous avons essayé de le faite à sa place.

On trouve, en effet, les éléments d'une pareille étude dans les rapports annuels qu'adresse le Service des travaux publics au Conseil du Gouvernement de l'Indochine. Nous avons ainsi constaté que, si l'on considère uniquement les dépenses effectuées sur le territoire du Laos, en négligeant celles qui correspondent aux travaux exécutés, soit au Cambodge en ce qui concerne la voie fluviale, soit en Annam en ce qui concerne les routes, on arrive aux résultats suivants : De 1900 à 1933, l'aménagement du chenal navigable de Khône jusqu'à Louang-Prabang, soit une longueur de 1.300 kilomètres, a coûté 1.917.000 p.

Dans le même temps, la construction et l'entretien des routes ont coûté 13.357.000 p., soit environ 7 fois plus.

……

Si l'on ajoute aux dépenses de routes les dépenses de voie ferrée, on voit ainsi qu'au cours des 34 dernières années, l'administration indochinoise a consacré à la navigation du Mékong 1.917.000 p. et à l'exécution des voies de communication terrestres la somme 21.870.000 p., soit environ 11 fois plus.

Si, du reste, on considère uniquement les dépenses d'entretien des routes, on constate que, en 1933, l'entretien des 9.830 kilomètres de routes coloniales existant

actuellement a coûté 1.820.000 p., soit environ 180 p. par kilomètre, et qu'il avait coûté 2.902.00.000, soit 290 p. par kilomètre au cours de l'exercice précédent.

Les crédits affectés à la navigation du Mékong, en 1933, ont été de 35.000 p., soit 20 p. seulement par kilomètre ».

À un autre point de vue, il apparaît étonnant que Monsieur le gouverneur général Robin, propose d'abandonner une voie naturelle de communication au moment même où il estime nécessaire de faire cesser l'isolement « du parent pauvre de la famille indochinoise».

Le côté politique du problème ne semble donc pas lui avoir échappé. Et cependant, comment ne pas admettre que « supprimer nos chaloupes serait faire disparaître le pavillon français et laisser la maîtrise de la navigation aux unités siamoises ?

Au moment même où le Siam paraît enclin à subir l'influence japonaise, l'atteinte portée à notre prestige national serait irréparable.

Et sur un plan plus restreint, il ne faut pas oublier que la cessation de l'entreprise, priverait complètement de salaires près d'un millier et demi d'employés, dont une cinquantaine d'Européens.

Au moment où les efforts de tous les gouvernements tendent vers une réduction du chômage, une telle décision serait le plus impolitique qu'il soit.

Reste enfin le point de vue économique.

Un rapport de M. Saint-Chaffray au Comité de l'Indochine donne à ce sujet les précisions suivantes :

« Nous possédons des barèmes pour la voie ferrée et le service contractuel fluvial. En ce qui concerne ce dernier, des abattements considérables ont été consentis, par l'exploitation, sur des prix contractuels. C'est ainsi que le prix de transport de l'étain de Thakhek à Singapour a été ramené par tonne de 50 p. à 20 p. Des réductions analogues sont accordées pour certains articles comme les huiles minérales.

Par contre, nous avouons ne posséder aucun renseignement précis sur les prix pratiqués par les entreprises privées pour les transports automobiles. Nous avons été obligés de les évaluer en nous basant sur des prix métropolitains et en admettant une légère majoration. Nous avons admis qu'il n'est pas possible, sur la lignes les plus favorisées, de faire circuler des camions d'une charge utile de 3 tonnes à moins de 2 fr. 50 par kilomètre, soit 0 fr. 80 la tonne, et, dans les régions les plus éloignées, 3 frs par kilomètre, soit 1 fr. la tonne. Sur ces bases, le parcours d'une tonne de marchandises peut s'établir comme suit pour les diverses voies terrestres.

De Keng-Kabac à Tourane par la route nº 9 : 380 kilomètres à 0 fr. 80 = 306 fr. ; 175 kilomètres par chemin de fer à 0 p. 032, soit 5 p. 50 ; en tout : 36 p. 20.

De Thakhek à Vinh par le téléférique, M. le gouverneur général Robin indique un prix de 20 p. par tonne jusqu'à Vinh, sans en mentionner les bases. Admettons-le pour exact. Il convient d'ajouter le transport de Vinh à Haïphong, soit 420 km à 0 p. 022 = 9 p. 20, ce qui donnerait 29 p. 20 pour le transport de Thakhek à Haïphong, par la route nº 13, lorsqu'elle sera praticable.

Entre Saïgon et Paksé 608 kilomètres à 0 fr. 80 486 fr. 40 ou 48 p. 64.

Entre Savannakhet et Vientiane, 443 kilomètres à 1 fr. = 44 p. 40. Le prix d'une tonne de marchandises rendue à Vientiane, devient donc :

Par la route nº 9 depuis Tourane, 36 p 30 + 44 p. 80 p, 50 ;

par la route nº 8 depuis Haïphong, 29 p. 20 + 35,10 = 64 p. 30

Si l'on compare ces prix au tarif contractuel du service fluvial, on constate qu'entre Saïgon et Vientiane, les frets officiels sont les suivants :

Quincaillerie, métaux, épicerie	85 p. 00

Peaux	53 p. 00
Ciments	62 p. 80
Fers, aciers	66 p. 00

Mais nous savons que la Compagnie subventionnée a, sur ce prix, consenti en pratique des abattements considérables, notamment sur l'étain qui ne paie que 20 p. au lieu d'environ 50 p., et sur le pétrole.

Pour les destinations du bief moyen, les plus importantes de toutes, les prix des transports fluviaux ne sont donc pas, même sur les bases maxima contractuelles, d'un ordre de grandeur différent des prix par la vote terrestre, mais ces tarifs fluviaux sont, en pratique, très souvent abaissés, et deviennent dans ce cas infiniment plus favorables.

Dans le bief inférieur, la situation est, d'une manière absolue, en faveur des transports fluviaux. Alors que, par la route, il faudrait compter environ 50 p. par tonne, les frets contractuels oscillent, suivant les marchandises, de 19 p. 30 à 25 p.30. La encore, la Compagnie a consenti des réductions et accordé des prix de 7 p. la tonne pour amener sur le marché de Saïgon des riz de la région d'Oubone.

Entre la route et le fleuve. il ne semble pas qu'il y ait une concurrence commerciale possible. »

Quant aux possibilités de trafic de la voie fluviale et des services d'exploitation existant actuellement, le même rapport nous donne les précisions suivantes :

« Par la voie fluviale, environ 4.400 tonnes ;
Par le téléférique, environ 2.060 tonnes;
Par la route nº 9, environ 5.000 tonnes.

Si, pour les deux premières voies, des documents certains permettent de donner des chiffres exacts, par contre, aucun contrôle sérieux n'existe pour le trafic par la route nº 9. Le tonnage indiqué représenterait, pour 300 jours ouvrables et par camions d'une charge utile de 3 tonnes, une moyenne de 6 camions par jour, ce qui, si nos renseignements sont exacts, est nettement supérieur à la réalité.

D'ailleurs, pour l'année 1935, une forte remontée du mouvement sur le Mékong est signalée. Le service fluvial subventionné annonce que le trafic s'est élevé à 8.143 tonnes, alors que, par la voie nº 9, il n'aurait atteint que 1.963 tonnes. Les chiffres du transport par téléférique ne sont pas connus. Comme on le voit, sur un mouvement qui dépasse dix mille tonnes, la voie fluviale garde une prédominance incontestable, avec son total de plus de 8.000 tonnes.

La capacité du transport des chaloupes oscille entre 10 et 12.000 tonnes par an. Le rendement des téléfériques, actuellement faible, pourra atteindre plusieurs milliers de tonnes quand la route sera complètement aménagée. La route nº 9 peut supporter un charroi de plusieurs milliers de tonnes. Les possibilités de transport sont donc, à notre avis, dès à présent, très supérieures aux quantités de marchandises qui en peuvent acquitter le fret. »

Ces lignes du rapport de M. Saint-Chaffray ont été écrites avant les remaniements de tarifs auxquels la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport a procédé il y a quelque temps.

C'est ainsi qu'au 1er juin 1936, les tarifs étaient les suivants (en piastres) :

Quincaillerie, métaux, épicerie	33 00
Métaux	15 00

Ciments	30 00
Fers et aciers	33 00

Quant au prix de transport des marchandises dans le bief inférieur qui, [oscillait] précédemment entre 19 p.30 et 25 p. 30, il varie actuellement de 7 p. à 15 p.

De cet examen rapide des incidences budgétaire, politique et économique, il ressort nettement que la décision de Monsieur le gouverneur général Robin ne peut être due qu'à l'insuffisance des renseignements qui ont été fournis par ses services généraux.

Il conviendrait donc qu'une étude complète de la question soit entreprise. C'est encore chose faisable, puisque le contrat en cours n'expire que le 31 août 1937 et que l'on dispose ainsi d'un peu plus d'une année.

Une commission aussi large que possible doit être faite auprès des membres dit Grand Conseil, des conseillers coloniaux et des chambres de commerce et d'agriculture de Saïgon, de Pnom-Penh et de Vientiane. Car le problème n'est pas limité au Laos. Pour certaines provinces de l'Ouest Cochinchinois et pour le Cambodge, le maintien des services fluviaux est indispensable au développement économique.

Messieurs, j'ai, jusqu'à maintenant, laissé de côté la question de subvention payée par le budget général à la compagnie concessionnaire. J'aurais persévéré dans mon abstention si je ne craignais que celle-ci puisse être interprétée comme un souci d'éviter l'abord d'une question épineuse.

Ma position cependant est facile.

Je n'ai pas entrepris de défendre le renouvellement d'un privilège financier. Le conseil d'administration de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport n'a pas besoin de recourir aux faibles moyens dont je dispose pour soutenir ses intérêts matériels.

Il n'est point non plus dans mes intentions de tenter aujourd'hui un essai de critique stérile. Si j'ai pris l'initiative de vous convier à cette réunion, c'est dans le but d'attirer l'attention du public sur une des questions les plus importantes de l'économie indochinoise au sujet de laquelle une décision ne saurait être prise qu'après une étude détaillée.

Il ne m'appartient pas de considérer les possibilités budgétaires du Gouvernement à l'égard de la navigation fluviale. Si tant est cependant qu'un louable souci d'économie ait inspiré la détermination de Monsieur le gouverneur général Robin, trop d'intérêts majeurs sont en présence pour que leur sacrifice puisse être délibérément consommé.

Au surplus, à ne considérer seulement que le prestige national, une mesure qui risque d'amener l'abandon de pavillon français sur le Mékong ne doit pas être plus longtemps envisagée.

C'est par des manifestations de presse, c'est par un effort collectif, qu'une sorte de mobilisation des intérêts généraux pourra être réalisée.

Je vous remercie, Messieurs, d'avoir bien voulu, par votre présence, m'aider à créer ce mouvement.

Des applaudissements nourris saluent la fin de cet exposé.

Un échange de vues s'engagea, au cours duquel M. [Léon] Karcher, directeur général de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport, qui avait été prié à cette réunion, voulut bien apporter des précisions intéressantes sur les conditions actuelles d'exploitation des services réguliers, sur les besoins des pays desservis et sur les moyens de les satisfaire.

Enfin, Me [Léon] Lambert, un actionnaire important, remercia au nom des actionnaires M. Peautonnier de l'excellente initiative qu'il avait prise de les réunir, d'essayer d'attirer l'attention du public sur une question économique d'intérêt général et de constituer un groupement de défense des actionnaires et des intérêts locaux engagés dans la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport.

Il était près de 20 heures lorsque la réunion prit fin.

———————

CONSEILS DE GOUVERNEMENT EN INDOCHINE

(*Les Annales coloniales*, 24 juillet 1936)

Réuni à Hanoï sous la présidence du gouverneur. général Robin le 9 juin dernier, la commission permanente du gouvernement, parmi les diverses questions à l'ordre du jour, a particulièrement délibéré sur le projet d'appel d'offres pour l'organisation des services de transport sur le Mékong.

La dénonciation, par le gouvernement général de l'Indochine, à partir de leur date d'expiration (1er septembre 1937), des contrats passés avec la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport pour les services fluviaux subventionnés sur le Mékong, conduit à envisager l'organisation à substituer à ces services pour assurer, en faisant appel à la concurrence, les communications fluviales intérieures dans les biefs du Mékong compris entre Savannakhet et Xieng-Sen sur la frontière birmane, le service subventionné devant être supprimé en aval de Savannakhet où la route qui doit être prochainement achevée est appelée à suppléer le fleuve.

Au cours de la discussion qui s'est engagée sur cette question, M. Eutrope, résident supérieur au Laos, rapporteur du projet, a fait ressortir fortement les raisons qui avaient motivé, après une étude minutieuse, une large consultation des assemblées locales intéressées et l'avis conforme du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine, la décision du gouvernement général.

Il a montré, en particulier, que la construction d'un réseau routier de jour en jour plus étendu et qui relie le Mékong — dont le Laos — à la côte d'Annam et au chemin de fer transindochinois, par des communications transversales plus courtes que celles résultant de l'utilisation de la seule voie fluviale, orientait naturellement l'activité économique du Haut et du Moyen Laos vers le Tonkm et l'Annam et non plus vers le Sud-Indochinois. Le commerce n'avait jusqu'alors pris, en suivant la voie du Mékong, cette dernière direction, concurremment avec celle du Siam. pour des tonnages d'ailleurs très limités supportant un prix de fret prohibitif si l'on tient compte de la subvention payée par les contribuables indochinois, que parce qu'il n'en existait pas d'autre.

Quant au commerce du Bas-Laos, il trouvera de sérieux avantages dans la création de routes qui le mettront, sans rupture de charge, à 600 kilomètres de Saïgon, alors, qu'il lui faut subir par le fleuve un transport de 1.000 kilomètres et la sujétion de quatre transbordements.

Au surplus, la liaison s'établira tout naturellement entre la route et le fleuve aux points où celui-ci est normalement navigable : c'est affaire à la libre concurrence.

Les nécessités économiques comme les nécessités financières conduisent donc à la solution qu'a adoptée le gouvernement général de l'Indochine.

La Commission permanente du Conseil du gouvernement a donné son avis favorable au projet d'appel d'offres qui lui a été présenté et au cahier des charges qui en règle les modalités.

L'avis pour l'appel d'offres qui organise le nouveau régime de navigation sur le Mékong prévoit que les services destines à être substitués à ceux existant actuellement seront au nombre de trois.

———————

SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT

(*Le Journal des débats*, 14 août 1936)

Contrairement à ses premières intentions, le gouverneur général de l'Indochine a décidé de ne pas supprimer les services fluviaux sur le Mékong. Une partie de ces services sera mise en adjudication le 30 octobre prochain et le reste suivra quelque temps après.

Les conditions de son exploitation autorisent la société à envisager favorablement l'issue de l'adjudication, qui lui permettra vraisemblablement de continuer, comme par le passé, les services fluviaux.

———————

Au Grand Conseil
Subventions fluviales pour le Laos
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 12 décembre 1936)

Importante affaire concernant la suppression par le Gouvernement général de la subvention fluviale accordée depuis de longues années à la Cie saïgonnaise de navigation et de transport (*alias* Messageries fluviales).

La décision du Gouvernement général entraîne la rupture des relations commerciales entre Saïgon et le Laos. En principe, le bénéfice de ce changement peut être attribué à l'Annam et au Tonkin et au Transindochinois. En vérité, il est à craindre que ce soit le Siam qui en devienne le bénéficiaire réel.

Nous sommes en présence d'un programme formulé par les Travaux publics et comportant la création de routes et de voies ferrées et l'abandon de la voie du Mékong, au moins dans la partie difficultueuse comprenant les rapides.

Cette décision provoque en outre une rupture de charge fort onéreuse pour le commerce.

La discussion de ces subventions provoque une véritable fièvre qui amène M. [Numa] Allard, représentant la Laos, à mettre en cause M. Eutrope, résident supérieur du Laos, qui l'aurait diffamé. Un incident qui sera réglé plus tard, M. Eutrope n'étant pas présent à la séance.

Signalons que les Chambres de commerce de Saïgon, de Pnom-Penh et de Vientiane étaient favorables au maintien de la subvention, diminuée, s'il était nécessaire, mais non supprimée.

M. Cousin, directeur des Finances, affirme que les intérêts du Laos s'accommoderont parfaitement des nouveaux services, que la route 13 de Saïgon à Savannakhet permettra un transport plus rapide des marchandises et des voyageurs et que la suppression de la navigation dans les rapides permet de très fortes économies.

Finalement, le chapitre des subvention. fluviales est voté sans modifications.

———————

Annuaire Desfossés 1937, p. 519 :

Cie saïgonnaise de navigation et de transport :

Conseil. — MM. F. Bernard, pdt-adm. dél. ; G. Rueff, adm. dél. ; H. Ader, P. Guesde, L. Lambert, G. Lancelin, É. de Laboulaye, P. Petithuguenin, E. Pfeiffer, P. Blanchard de la Brosse.

Commissaires aux comptes : Poplu, Durand Saint-Ange.

———————

L'INFORMATION D'INDOCHINE
Les valeurs de mines métalliques

Société d'études et d'exploitations minières de l'Indochine
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 22 mai 1937)

[…] Des services réguliers y ont été établis [sur le Mékong] par la Compagnie des Messageries fluviales qui a cédé au cours de ces dernières années son exploitation à la Société Saïgonnaise de navigation et de transport ; le tonnage des embarcations à été accru et le transport des minerais est, aujourd'hui, parfaitement assuré. […]

———————————

Par arrêtés du Gouverneur de la Cochinchine,
en date du 25 juin 1937 :
(*Bulletin administratif de la Cochinchine*, 8 juillet 1937)

Sont désignés pour faire partie du conseil de perfectionnement de l'École pratique d'industrie de Saigon :

……

en remplacement de :

……

Provost, directeur des Ateliers de C. S. N. F. [Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport (C. S. N. T.)]

———————————

FAIRE-PART DE DÉCÈS D'EDMOND VEYSSIER (1875-1937)
frère de Paul-Antoine Veyssier,
contrôleur général de la C^{ie} saïgonnaise de navigation et de transport

Madame Veuve Edmond VEYSSIER ;

Mademoiselle Jeanne et Monsieur Georges VEYSSIER ;

Monsieur Paul-Antoine VEYSSIER, Contrôleur général à la Compagnie Saigonnaise de Navigation et de Transport, Madame Paul-Antoine VEYSSIER et leur fille Marie-Louise ;

Mesdemoiselles Noémi et Marguerite BEAUREPÈRE, à Montmirey-le-Château (Jura) ;

Mademoiselle Gratia VEYSSIER, en religion Mère Marie de la Nativité ;

Monsieur Henri VEYSSIER, Mademoiselle Jeanne VEYSSIER ;

Monsieur et Madame Eugène VEYSSIER, à Orsay (Seine-et-Oise) et leur famille ;

Monsieur et Madame Henri VEYSSIER, à Paris, et leur famille.

Ont la douleur de vous faire part du décès de

M. Edmond VEYSSIER

Commissaire hors-classe de la Sûreté, en retraite

leur époux, père, frère, oncle, neveu et cousin, **décédé le 2 Septembre 1937,** dans sa 62e année.

Et vous prient d'assister à ses obsèques qui auront lieu le 3 Septembre 1937, à 17 heures.

On se réunira à l'Hôpital Grall, où aura lieu la cérémonie religieuse.

G. ARDIN — SAIGON

Imp. Ardin, Saïgon
Coll. Gérard O'Connell.

Transports fluviaux dans le Bas-Laos
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 9 janvier 1938)

(*Chantecler*, 9 janvier 1938, p. 4)

Vientiane, 9 décembre. — À la suite de la suppression des services fluviaux subventionnés dans le bief du Mékong en aval de Kemmarat, un groupement de commerçants annamites et chinois de Paksé s'est constitué en vue d'assurer un service libre de navigation fluviale entre Paksé et Khône. Une chaloupe battant pavillon français assure deux fois par semaine (au lieu d'une fois par semaine pour l'ancien service) la liaison Paksé-Khône. Il est à noter que ce service fonctionne sans subvention et par là se vérifie encore un principe souvent vérifié ailleurs, à savoir que l'initiative libre et privée intervient partout où il existe un besoin commercial à satisfaire Ainsi, contrairement à ce qui a été affirmé, ni le pavillon français ni la navigation fluviale n'ont disparu sur cette partie du Mékong, où, de plus, des pirogues à moteur indigènes nombreuses assurent des services occasionnels de transport de passagers et de marchandises.

Ce service fluvial libre est entré en relation avec le concessionnaire qui assure, par camions, un service de transport de marchandises entre Paksé et Saïgon par la route Coloniale 13. En utilisant la chaloupe fluviale de Paksé à Khinak (au nord de Khône), puis le camion de Khinak à Saïgon, a été organisé un nouveau service supplémentaire sans subvention qui permet l'exportation des produits des Bolovens au taux de fret intéressant de 0 $ 045 la tonne kilométrique.

Ainsi seront facilitées les relations économiques entre le Bas-Laos et la Cochinchine, relations déjà bien établies ainsi qu'en témoigne le récent succès de la foire d'Hatsaikhoune (près de Khône) au cours de laquelle furent vendues plus de 4.000 bêtes, le montant des transactions se chiffrant à 120.000 $.

———————

SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT

(*Le Journal des débats*, 23 mars 1938)

L'assemblée extraordinaire, réunie le 18 mars sur deuxième convocation, a voté la dissolution par anticipation de la Compagnie et sa mise en liquidation. MM. le colonel Bernard et Gaston Rueff ont été nommés co-liquidateurs avec les pouvoirs les plus étendus, notamment celui de faire apport à toutes sociétés, créées ou à créer, des biens, droits et obligations de la société dissoute.

———————

Saïgonnaise de navigation et de transport

(*Les Annales coloniales*, 28 mars 1938)

Dans son rapport, le conseil expose dans quelles conditions l'administration indochinoise a décidé la suppression de la seule entreprise française de navigation dans la vallée du Mékong dont toutes les Chambres de commerce et d'agriculture des pays intéressés réclamaient le maintien.

Dans son rapport, le conseil expose dans quelles conditions l'administration indochinoise a décidé la suppression de la seule entreprise française de navigation dans la vallée du Mékong dont toutes les Chambres de Commerce et d'Agriculture des pays intéressés réclamaient le maintien.

Le gouvernement de la Colonie a pensé, ou paru croire tout au moins, que la Compagnie continuerait son exploitation, même si elle était privée du concours financier de l'État. Une telle solution, aurait évidemment été proposée aux actionnaires par le conseil, si elle avait été possible.

Ce qui place une entreprise française comme la Société dans une situation d'infériorité plus marquée encore que les obligations auxquelles elle peut être soumise au point de vue de l'armement, c'est le fait qu'il n'existe pas dé sociétés chinoises spécialisées dans l'exploitation d'une flottille, les dirigeants des entreprises chinoises étant tout à la fois armateurs, commerçants, courtiers, industriels, et leur activité étant liée à celle d'autres maisons dont ils ne sont que des auxiliaires ou des agents. Dans de telles conditions, toute concurrence est impossible et le maintien des services de la société se serait traduit fatalement par des pertes qui auraient absorbé peu à peu les réserves qui appartiennent aux actionnaires et qu'une liquidation rapide permettra au contraire de leur distribuer.

Après avoir signifié dès le 25 novembre 1935 que les services fluviaux seraient intégralement supprimés, le gouverneur général reconnaissait quelques mois après, qu'il était indispensable de maintenir ces services entre Savannakhet, Vientiane et Luang-Prabang.

Un appel d'offres a été fait. Celles de la société, malgré les garanties qu'elle offrait, ont été rejetées.

Après les décisions prises par la dernière assemblée ordinaire concernant la répartition des bénéfices de 1936-37, l'actif à réaliser comprenait :

— un portefeuille, porté au bilan, pour $ 1.188.594,41. mais d'une valeur de réalisation nettement supérieure ;

— des immeubles, qui, compte tenu des amortissements, ne figurent, plus que pour $ 250.000, ce qui ne représente même pas leur valeur d'achat, achat effectué pour certains d'entre eux il y a plus de quarante ans ; or, depuis, le prix des terrains et: immeubles a augmenté par suite notamment de la dévaluation de la piastre indochinoise;

— une flotte, qui, amortissements déduits, est portée pour $ 250.000, ce qui représente à peine le dixième de sa valeur d'achat ; en ce qui concerne les navires qui la composent, le conseil est convaincu qu'il lui sera aisé de les vendre, sinon en Indochine, tout au moins dans les pays voisins ; les renseignements reçus au sujet des événements actuels d'Extrême-Orient, les destructions résultant de la guerre et qui ont amené la disparition d'une partie importante du matériel de navigation en service sur le Yang Tsé Kiang ou sur la rivière de Canton, permettent de penser que dès que la paix sera rétablie, on trouvera sans peine à réaliser dans de bonnes conditions la plus grande partie de la Flotte.

Pierre-Georges-Paul CARRIVE, liquidateur

Né le 23 novembre 1891 à Sauveterre (Pyrénées-Atlantiques).

Polytechnique, 1910.

Chevalier de la Légion d'honneur en 1927 (ministère de la Guerre).

Sous-directeur aux Messageries fluviales de Cochinchine (circa 1924).

Quatre fois directeur de l'exploitation de la Cie saïgonnaise de navigation et de transport.

Décédé le 4 novembre 1974.

COMPAGNIE SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT.
(*Le Temps*, 29 juillet 1938)

(*Le Journal des débats*, 5 août 1938)

L'assemblée générale a enregistré la démission de M. Fernand Bernard, l'un des deux liquidateurs, nommés par l'assemblée extraordinaire du 18 mars dernier, et, sur la proposition de l'autre liquidateur, M. Gaston Rueff, a nommé à l'unanimité, comme co-liquidateur, Pierre Carrive ou, en cas de non-acceptation de celui-ci, M. Léon Karcher, tous deux anciens directeurs de l'exploitation de la Compagnie.

———————

Compagnie saïgonnaise
de navigation et de transport
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 17 septembre 1938)

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport en liquidation qui s'est réunie le mercredi 27 juillet 1938, a enregistré la démission de M. Fernand Bernard, l'un des deux liquidateurs nommés par l'assemblée extraordinaire du 18 mars dernier, et, sur la proposition de l'autre liquidateur, M. Gaston Rueff, a nommé à l'unanimité, comme co-liquidateur, M. Pierre Carrive, ou en cas de non acceptation de celui-ci, M. Léon Karcher, tous deux anciens directeurs de l'exploitation de la Compagnie.

———————

Société financière française et coloniale
Assemblée ordinaire du 27 septembre 1938
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 22 octobre 1938)

[…] Le même actionnaire. — Une dernière question : n'y a-t-il rien à attendre de favorable en ce qui concerne la Société anonyme de chalandage et remorquage de l'Indochine, de la liquidation d'une société dont l'objet est analogue ? Je ne me souviens pas du nom exact de cette société [Saïgonnaise de navigation et de transport, filiale des Messageries fluviales de Cochinchine].

M. le président. — Nous sommes ici pour donner des renseignements sur les comptes et la gestion de la Société financière française et coloniale. Il est difficile de parler de la gestion de sociétés qui ont eu récemment leur assemblée générale et au cours desquelles il était naturel qu'on demandât à leurs dirigeants des explications sur leur gestion.

Toutefois, je puis vous dire que la Société de chalandage et remorquage à profité de la situation que vous signalez, car elle a acquis de la liquidation en question un certain nombre de bateaux considérés comme les plus récents, et dans le meilleur état. Elle a actuellement commencé l'exploitation d'une ligne en Cochinchine alors que, jusqu'à présent, elle n'exerçait son activité qu'au Tonkin. […]

———————————————

Cie SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT (en liquidation)
(*Les Annales coloniales*, 21 février 1939)

Un deuxième remboursement de capital d'un montant de 35 fr. sera effectué à partir du 21 février. Le premier remboursement avait été de 25 fr. On sait que les actions sont au nominal de 125 fr.

———————

C^ie saïgonnaise de navigation et de transport
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1939)

L'assemblée du 24 février a approuvé le bilan au 18 mars 1938, date de la mise en liquidation de la société.

La perte de l'exercice, de 107.988 piastres, aurait été plus considérable si les ateliers n'avaient pas apporté un bénéfice de 24.000 piastres environ et si la société n'avait pu tiré de son portefeuille un bénéfice et des revenus d'environ 52.000 piastres. En effet, la différence entre les dépenses et les recettes fait ressortir une perte de 185.000 piastres due à la cessation presque totale des services au 31 août 1937. Les dépenses, par contre, ont été anormalement élevées en raison du désarmement et de l'entretien de la flotte et des indemnités de licenciement et de rapatriement au personnel.

Le rapport du conseil sur les opérations effectuées entre le 18 mars 1938 et le 31 décembre signale que le Gouvernement de l'Indochine et celui de la Cochinchine ayant soulevé une protestation au sujet de certaines sommes dues, un arbitrage a été signé et le tribunal d'arbitrage sera constitué dans un bref délai. La liquidation sera effectuée dans des conditions très rapides, les liquidateurs ont déjà remboursé aux actionnaires la totalité de la réserve qui leur appartient et qui se montait à 475.401 piastres. Les liquidateurs ont déjà mis en paiement deux acomptes à valoir sur le remboursement du capital social, à concurrence de 6 piastres par action.

Quitus définitif a été accordé au conseil d'administration pour sa gestion. L'assemblée a également mis fin au mandat de M. P[ierre] Carrive en sorte que M. G[aston] Rueff reste seul liquidateur.

———————

Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport
(en liquidation)
assemblée générale ordinaire du 24 février 1939
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 25 mars 1939)

L'assemblée est présidée par M. Gaston Rueff, l'un des liquidateurs, qui appelle au bureau, en qualité de scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, les Messageries fluviales de Cochinchine, représentées par M. Guesde, et la Banque de l'Indochine, représentée par M. Berthelot.

65 actionnaires, possédant ensemble 73.660 actions, sont présents ou représentes.

RAPPORT
présenté par la liquidation sur la gestion du conseil d'administration
du 1^er septembre 1937 au 18 mars 1938

Vous avez décidé, Messieurs, lors de votre assemblée générale extraordinaire du 18 mars 1938, la liquidation anticipée de votre société. Votre conseil d'administration est donc resté en exercice jusqu'à cette date. Nous allons vous donner ici les comptes de votre société, arrêtés au 18 mars 1938, ainsi qu'un rapport sur l'activité de votre conseil pendant cette période.

Votre conseil d'administration, dans ses rapports précédente, vous a suffisamment éclairés sur la situation des transports fluviaux en Indochine, pour que nous nous dispensions d'y revenir aujourd'hui. Nous nous bornerons donc à vous indiquer que durant la période visée, votre conseil d'administration a simplement pris des dispositions conservatoires pour votre matériel de transport fluvial, matériel dont l'utilisation devenait pratiquement nulle par suite de la cession, le 31 août 1937, des services

postaux subventionnés que votre Compagnie assurait depuis le 1er septembre 1927. La plus grande partie de votre flotte a été concentrée en trois points du Mékong. de façon à rendre sa surveillance, son entretien et son gardiennage plus faciles. Toute la flotte de Cochinchine et du Cambodge a été réunie à Saïgon ; celle du Laos à Khône et Savannakhet.

L'arrêt de tous vos services a nécessité également la mise à pied ou le licenciement d'une très grande partie de votre personnel. Comme ce personnel était, pour la plupart à votre service depuis l'origine de la société, votre conseil d'administration a cru devoir accorder des indemnités de licenciement, dans certains cas relativement élevées, et pourvoir au rapatriement en France du personnel non domicilié à la Colonie.

Toutes ces opérations se sont traduites par des dépenses relativement élevées qui sont venues lourdement grever le compte de profits et pertes que nous vous présentons plus loin.

[Prospérité des ateliers. Leur filialisation au sein de la SIMAC]

Par contre, vos ateliers ont continué à fonctionner et ont même développé leur volume d'affaires ; votre conseil d'administration s'est astreint, en effet, à ne pas ralentir le rythme des commandes que nous prenions. Cette politique s'est, d'ailleurs, révélée sage, puisqu'elle a permis la valorisation de cette partie de votre actif par la création d'une société distincte, décidée par vos liquidateurs, et à laquelle votre société a apporté tout l'actif correspondant à vos ateliers moyennant rémunération en actions d'apport. Les bénéfices de l'atelier, durant la période de gestion de votre conseil d'administration, se sont révélés, d'ailleurs, assez fructueux.

Remarques sur le bilan

Nous vous soumettons donc aujourd'hui le bilan et le compte de profits et pertes arrêtés au 18 mars 1938. Nous allons passer rapidement en revue les différents postes du bilan, ou tout au moins ceux qui appellent des observations particulières.

Vous voyez d'abord une réduction assez sensible sur le poste Flotte, qui revient de p. 1 915.126,13 à 1.733 267,80, réduction correspondant à la réalisation de quelques navires pour lesquels votre conseil d'administration avait reçu des offres assez intéressantes et qu'il a cru devoir réaliser même avant que votre assemblée générale extraordinaire n'ait décide la liquidation. La différence d'un bilan à l'autre correspond aux valeurs d'inventaire de ce bateaux et non à leur valeur de réalisation, celle-ci étant inférieure à celle-là, ce qui et tout à fait normal puisque ces bateaux sont des bateaux anciens et pour lesquels vous aviez constitué, depuis longtemps déjà, un Fonds d'amortissement.

La différence entre la valeur d'inventaire et la valeur de réalisation a naturellement été imputée au Fonds d'amortissement de la Flotte qui revient de p. 1.665.126,13 à p. 1 million 616.347,03.

Le poste approvisionnements est en progression assez marquée, puisqu'il passe de p. 152.419.11 à 231.678.41, augmentation justifiée car l'activité accrue de l'atelier, dont les travaux en cours compris dans ces chiffres sort en forte augmentation au 18 mars 1938.

Parmi ces derniers, nous relevons notamment une commande du port de commerce de Saïgon-Cholon pour trois chaloupes à moteur.

Le compte Administration indochinoise revient de p. 717.764,64 à p. 579.631.58, ce qui n'est que normal. Vous auriez même dû enregistrer la disparition totale de ce poste, le gouvernement général de l'Indochine, d'une part, le gouvernement de la Cochinchine, de l'autre, devant contractuellement nous régler les sommes en question dans un délai maximum de six mois après la clôture de notre exercice, soit le 28 février 1938 au plus tard ; mais ce règlement a été retardé parce que le gouvernement général de l'Indochine a cru devoir contester la validité de certaines de nos factures. Nous avons

convenu de faire trancher la question par un arbitrage. Il est à espérer que la plus grande partie de ces sommes nous rentrera d'ici quelque temps. D'autre part, il y a lieu de noter qu'à cette somme de p. 579.651,58. s'en ajoute une autre de p. 78.333.955, correspondant au rachat d'une de nos unités, l'*Administrateur-Bessière*, que l'administration indochinoise s'était engagée contractuellement a nous racheter ; mais cette somme aussi est devenue litigieuse, par suite du refus de l'administration de nous racheter ledit bateau. Cette question est également soumise a l'arbitrage.

Les Débiteurs divers de Saïgon et de Paris sont en augmentation, passant de piastres 118 035,03 et de piastres 114 566.70 à piastres 210.556.75 et à piastres 213.844,45, par suite des réalisations dont nous vous avons parlé plus haut et qui n'avaient pas encore été complètement réglées au 18 mars 1938.

Au passif, la seule différence importante est la réduction du Fonds d'amortissement de la flotte qui passe de piastres 1.665.126,13 à piastres 1.616.347,03, poste au sujet duquel nous venons de vous donner des explications.

Les deux postes cumulés Créanciers divers de Saïgon et Créanciers divers de Paris sont en augmentation cette année, la contrepartie s'en trouvant dans les Débiteurs divers.

Examen du compte de profits et pertes

Passons maintenant à l'examen du compte de profits et pertes. Celui-ci se traduit par une perte de piastres 107 983,43, perte qui aurait été plus considérable si vous ateliers ne vous avaient pas apporté un bénéfice de piastres 24.000 environ et si vous n'aviez pas tiré de votre portefeuille un bénéfice et des revenus d'environ piastres 52 000. En effet, la différence entre les Dépenses et les Recettes de l'exploitation fait ressortir une perte de piastres 185.000 due, ainsi que nous vous l'avons expliqué plus haut, à la cessation presque totale de nos services au 31 août 1937, cessation qui s'est traduit par la disparition à peu près complète de vos recettes.

Les dépenses, par contre, ont été anormalement élevées étant donné l'obligation où s'est trouvé votre conseil : d'une part, de procéder à la concentration, au désarmement et à l'entretien de notre flotte, et, d'autre part, de régler des indemnités de licenciement et de rapatriement à votre personnel.

Questions à l'ordre du jour

Les comptes, tels que nous vous les présentons, au nom de votre conseil d'administration. n'appellent aucune autre observation particulière et nous ne pouvons que vous inciter à les approuver purement et simplement.

Nous vous demanderons, en même temps, de bien vouloir accorder son *quitus* complet et définitif au conseil d'administration tout entier pour sa gestion.

Après que MM. les commissaires vous auront donné lecture de leurs rapports, nous vous ferons le compte-rendu des opérations de la liquidation à ce jour et nous soumettrons à votre vote les résolutions dont nous donnerons lecture.

BILAN AU 18 MARS 1938
(en piastres indochinoises)

ACTIF	
Caisse et banques	10 999 47
Cautionnement	40.434 87
Portefeuille valeurs	1.010.630 83
Frais de constitution	1 00

Immeubles	375.696 47
Flotte	1.733 267 80
Matériel, Mobilier, agences et ateliers	240.660 74
Approvisionnements	231.678 41
Administration indochinoise	579.631 58
Débiteurs divers Saïgon	210.556 75
Débiteurs divers Paris	213.844 45
Comptes à régulariser	12.235 14
Profits et pertes	107.988 48
Total	4.767.615 51

PASSIF	
Capital	1.500.000 00
Prime sur émission	60.000 00
Réserve légale	150.000 00
Fonds d'amortissement des immeubles	128.416 47
Fonds d'amortissement de la flotte	1 616.347 03
Fonds d'amortissement du Matériel, mobilier et outillage	221.833 39
Créanciers divers Saïgon	30.513 03
Créanciers divers Paris	277.92 41
Coupons restant à payer	171.360 62
Travaux en cours	108.120 58
Report aux actionnaires	475.401 89
Participation gouvernement	27.660 12
Total	4.767.615 51

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

DÉBIT	
Dépenses de l'exploitation et frais généraux	215.211 00
Dépenses de l'atelier	99.730 48
Total	314.954 48
CRÉDIT	
Recettes de l'exploitation	30.338 28
Recettes de l'atelier	123.975 11
Revenu et bénéfice portefeuille	52 639 66

Partes de l'exercice	107.988 43
Total	314.954 48

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 1er avril 1939)

RAPPORT
présenté par la liquidation
sur les opérations effectuées du 18 mars 1938 au 31 décembre 1938

Nous vous avons réuni aujourd'hui, messieurs, en assemblée générale pour vous donner des renseignements sur la marche de la liquidation de votre société, du 18 mars 1938 jusqu'au 31 décembre 1938.

Votre actif se composait de six éléments essentiels, à savoir :

Les immeubles ;

La flotte ;

Le matériel, le mobilier et l'outillage des agences et des ateliers ;

Les stocks et les approvisionnements ;

Le portefeuille ;l

Et enfin les débiteurs.

Nous allons passer en revue ces six postes en vous donnant à leur sujet toutes les explications nécessaires.

Immeubles

Ceux-ci, tous situés en Indochine, étaient portés à votre dernier bilan (celui arrêté le 18 mars 1938), pour un chiffre de piastres 375.696.47 ; au passif, nous trouvions en contrepartie une provision pour amortissement des immeubles d'un montant de piastres 128.446,47 ; la valeur nette ressortait donc à piastres 247.250.

Seule, une partie de ces immeubles a pu être réalisée à ce. jour pour une somme de piastres 93.218.

Parmi les immeubles vendus, certains ont été cédés à une société que vos liquidateurs ont cru devoir fonder dans votre propre intérêt : la Société indochinoise de mécanique et d'ateliers de constructions, société au capital de 2.500.000 francs dont 2 millions de francs en actions d'apport intégralement versées à la liquidation. Cette société, qui a repris l'activité de vos anciens ateliers d'An-Loi-Xa, a reçu en rémunération de ces 20.000 actions d'apport les terrains d'An-Loi-Xa, les ateliers qui y étaient édifiés, l'outillage et une faible partie de vos stock et approvisionnement.

Pour le reste de vos immeubles, nous sommes, à l'heure actuelle, en pourparlers ; nous espérons que leur réalisation pourra être prochaine. Parmi les immeubles restants, les plus importants sont : l'immeuble de votre siège social à Saïgon, l'immeuble de Pnom-penh et celui de Mytho.

Nous pensons que, en définitive, si nos pourparlers en cours aboutissent, la réalisation de ce poste rapportera une somme un peu supérieure au montant net du bilan, soit piastres 247.230.

Flotte

Votre flotte était inscrite, au dernier bilan, pour piastres 1.733.267.80, dont il faut déduire le fonds d'amortissement de la flotte et le fonds d'assurance et de grosses réparations pour un montant de piastres 1 million 616.437,03, ce qui laisse un chiffre net de piastres 116.920 77.

Nous avons déjà réalisé une partie relativement importante de nos navires, pour une somme de piastres 215.524,40 et sommes en pourparlers pour la réalisation d'une autre partie ; si ces pourparlers aboutissent, il ne nous restera plus que quelques navires

et chaloupes pour lesquels nous serons obligés de faire des abattements importants pour arriver à terminer la liquidation de votre flotte. Cependant, dès maintenant, le montant des ventes effectuées dépasse largement le chiffre net de piastres 116.920,77 de votre bilan et nos réalisations ultérieures ne pourront qu'améliorer cette situation.

Matériel, mobilier et outillage (agences et ateliers)

Ceux-ci figuraient à votre bilan pour piastres 240.659,74, dont il y a lieu de déduire le Fonds d'amortissement du matériel, du mobilier et de l'outillage, soit piastres 221.833,39, ce qui laissait une somme nette de piastres 18.817,35.

Une partie très importante, soit piastres 117 900, a été, ainsi que nous vous l'avons indiqué plus haut, cédée pour sa valeur d'inventaire à la Société indochinoise de Mécanique et d'Ateliers de Constructions. Sur le solde, une partie a déjà été réalisée et le reste, composé d'objets de réalisation plus difficile, ne pourra être vendu que progressivement.

Vous pouvez donc, d'ores et déjà, constater que la réalisation définitive nous apportera des sommes d'un montant supérieur au chiffre de piastres 18.817,35.

Approvisionnement

À votre dernier bilan, ceux-ci figuraient pour une somme de piastres 231.678.41.

Cette somme comprend, d'une part p. 103.120,58

de travaux en cours au 18 mars 1938, qui ont été ou seront normalement facturés à la clientèle au fur et à mesure de leur achèvement, et, d'autre part, p. 123.557,83

représentant la valeur d'inventaire des approvisionnements proprement dits.

Une partie de ceux-ci a été achetée par la Société indochinoise de mécanique et d'ateliers de constructions pour piastres 34.409,56. Il a été convenu que le paiement de cette somme se ferait en douze mensualités à partir du 1er septembre 1938.

Une autre partie a pu être réalisée directement par votre liquidation.

Enfin, le solde, composé de pièces de rechange de notre flotte d'une valeur nulle, et de matières d'un écoulement lent, ne pourra être réalisé que très progressivement.

Dans ces conditions, nous pensons que les réalisations que nous tirerons de nos approvisionnements ne nous permettront pas de retrouver la valeur d'inventaire de ceux-ci ; nous espérons néanmoins que la perte ne sera que peu élevée.

Portefeuille

Notre portefeuille-valeurs était porté à votre bilan du 18 mars 1938 pour une valeur de piastres 1.010.630,63. Les réalisations effectuées à ce jour, nous ont déjà permis de vendre la plus grande partie de vos titres pour une somme de p. 1.078.669,74, il nous reste encore quelques valeurs qui sont en voie de réalisation.

Ainsi que vous pouvez le constater, la somme que nous avons retirée. à ce jour de notre portefeuille dépasse déjà la valeur. portée à l'inventaire ; quand ce poste sera complètement réalisé, vous aurez donc récupéré des sommes très supérieures à celles figurant à votre inventaire.

Débiteurs

Parmi ceux-ci, nous trouvons tout d'abord des Débiteurs divers pour une somme de p. 424.401,20. Ceux-ci correspondaient à des sommes non encore payées le 18 mars 1938 sur des travaux terminés ou au paiement de diverses ventes de navires ou d'approvisionnements, mais dont la récupération est déjà faite ou est prochaine. Nous avons ainsi déjà encaissé environ 170.000 p. et espérons que la totalité des sommes dues sera récupérée.

Nous trouvons ensuite vos deux débiteurs les plus importants, à savoir : le gouvernement général de l'Indochine et le gouvernement de la Cochinchine. Vous avez

déjà été mis au courant à ce sujet, des litiges qui se sont élevés entre le gouvernement général de l'Indochine et le gouvernement de la Cochinchine d'une part, et votre société de l'autre, au sujet du paiement de subventions et de factures qui paraissent contractuellement nous être dues et dont le recouvrement ne semblait pas devoir souffrir de difficultés.

Or, plus de six mois après la clôture de votre exercice, c'est-à-dire après le 28 février 1938, à une date où, d'après nos conventions, le gouvernement pouvait être considéré comme forclos pour ses réclamations, il nous a été demandé par lettre datée de Hanoï du 15 mars 1938, des explications non seulement sur les comptes du dernier exercice clos le 31 août 1937, mais également sur ceux des neuf exercices précédents. Dans la même lettre, le gouvernement contestait la légalité de certaines des sommes qui nous étaient dues, en refusait, par conséquent, le paiement et nous réclamait même des sommes qu'il prétendait nous avoir indûment versées au cours des neuf exercices précédents.

Nous avons en vain essayé de faire comprendre au gouvernement général de l'Indochine le peu de bien-fondé de ses réclamations, mais, devant son intransigeance, nous avons décidé de recourir à l'arbitrage, tel qu'il était prévu dans nos conventions. Nous avons mis longtemps à obtenir que le gouvernement général de l'Indochine signe le protocole d'arbitrage ; ceci est maintenant chose faite. Quant aux arbitres, votre société a déjà depuis fort longtemps nommé le sien ; le gouvernement général de l'Indochine est sur le point de nommer son représentant. Nous voulons espérer qu'une fois que le Tribunal d'arbitrage sera constitué, la sentence de celui-ci sera rendue dans un délai assez rapide.

Nous vous signalons que les sommes faisant l'objet de ce litige portent sur :

$ 497.289, 50 dues par le gouvernement général de l'Indochine ;

$ 82.342,08 dues par le gouvernement de la Cochinchine.

Enfin, p. 78.333.13 dues par le gouvernement général de l'Indochine pour le rachat d'une de nos chaloupes, l'*Administrateur-Bessière*, mise en service moins de cinq années avant l'expiration de notre convention.

Il nous est difficile de vous donner des renseignements plus précis sur cette question d'arbitrage ; nous ajouterons néanmoins que notre situation juridique paraît très forte alors que celle du gouvernement général de Indochine paraît assez faible. Dans ces conditions, nous pouvons espérer que la plus grande partie des sommes que nous venons de vous indiquer pourra être récupéré.

La suppression d'un liquidateur

Dans l'ensemble, vous constaterez donc que jusqu'à ce jour, votre liquidation s'est effectuée dans des conditions assez bonnes et assez rapides, puisqu'une très grande partie de votre actif a déjà été réalisée ou est en voie de réalisation très prochain. Vous savez d'ailleurs que les réalisations déjà effectuées ont permis à vos liquidateurs de rembourser aux actionnaires la totalité de la réserve qui leur appartient et qui se monte à p. 475.401,89. De plus, vos liquidateurs ont mis en paiement deux acomptes à valoir sur le remboursement de votre capital social, à concurrence de six piastres par action. Dans ces conditions, nous pensons que la présence de deux liquidateurs ne se justifie plus, étant donné surtout la charge relativement élevée qui en résulte : nous vous suggérons donc de ne plus garder qu'un seul liquidateur. Mais il va de soi que vous aurez à délibérer sur cette question et à adopter celle des solutions qui vous apparaîtra la plus avantageuse pour vous.

*
* *

ALLOCUTION DU PRÉSIDENT

Je suis naturellement, Messieurs, à la disposition des actionnaires qui auraient des questions à me poser. Je ne vous donnerai que quelques renseignements complémentaires qui sont postérieurs à l'établissement de ce rapport.

Je dois d'abord vous faire connaître que nous avons poursuivi la réalisation de l'actif et qu'en particulier, sur deux points, la réalisation de la flotte et la réalisation du portefeuille, nous avons poursuivi les ventes.

À l'heure actuelle, pour ce qui est de votre flotte, il ne reste pratiquement plus aucun actif important à réaliser.

Pour le portefeuille, nous avons continué à vendre régulièrement les valeurs qui le constituent, mais, là encore, il nous reste des sommes relativement très importantes à récupérer.

Constitution du tribunal d'arbitrage

Je vous indique que, pour ce qui est des débiteurs en particulier dont il est parlé dans ce rapport écrit, depuis quelques jours déjà, nous avons nommé notre arbitre depuis longtemps, c'est Me Boivin-Champeaux, sénateur, avocat au Conseil d'État, et que le gouvernement général de l'Indochine est sur le point de nommer son représentant. Nous n'avons pas encore été avisés officiellement de cette nomination mais nous savons officieusement qu'il a désigné comme arbitre un professeur à la Faculté de Droit de Grenoble. Je veux espérer que le tribunal d'arbitrage sera constitué assez rapidement et que, dans ces conditions, il pourra se mettre à l'ouvrage dans un délai relativement rapide, c'est-à-dire entre quatre et six mois, car ce sont là les délais prévus dans le protocole d'arbitrage ; mais, là encore, je ne peux vous donner aucune précision, car nous sommée dans un domaine contentieux, où il est toujours assez difficile d'apporter des précisions.

J'ouvre maintenant la discussion et je donne la parole à ceux d'entre vous qui auraient des observations complémentaires à présenter.

*
* *

LA DISCUSSION

Un actionnaire fait remarquer que, dans cette réalisation de l'actif, il lui semble que c'est le poste Immeubles qui va être le plus difficile à réaliser dans des conditions avantageuses pour les actionnaires.

Une suggestion pour faciliter la réalisation des immeubles

« Je viens donc, dit-il, vous suggérer un moyen qu'il est peut-être possible d'employer pour faciliter la réalisation. Ne pourrait-on pas constituer une sorte de filiale immobilière dont on pourrait donner aux actionnaires, pour éviter une trop longue attente, des actions qu'ils conserveraient par devers eux. Cela permettrait de procéder à une liquidation plue rapide de la Compagnie saïgonnaise. J'ai peur, en effet, qu'en Indochine, comme ailleurs, la crise continue à sévir, bien qu'avec une acuité moins forte, et qu'elle dure longtemps avant que nous trouvions un prix raisonnable pour nos immeubles. »

Réalisation difficile des immeubles

M. le président répond que cette remarque est parfaitement judicieuse et que le conseil avait déjà envisagé le problème sous cet angle. Les réalisations d'immeubles en Indochine sont assez difficiles à effectuer, et il est difficile d'obtenir de l'argent comptant. « Nous avons reçu, déclare-t-il, des propositions, qui ne se sont d'ailleurs

jamais concrétisées, mais ces propositions ne portaient que sur 50 % de ce que nous devions tirer de nos immeubles.

Nous avons compris qu'il était impossible de retirer des sommes liquides de nos immeubles, sauf pour de petits immeubles, qui ont été liquidés dans des conditions fort médiocres mais que nous n'avions pas pu réaliser d'une autre façon.

Pour les immeubles importants, celui de notre siège social à Saïgon, l'immeuble de Pnom-Penh et celui de Mytho, nous avons déjà songé à la suggestion que vous nous soumettez. Cependant, je crois qu'il serait difficile de constituer une société immobilière pour un où deux immeubles. Je crois que leur importance ne nécessiterait pas la constitution d'une société dont le rendement serait très amoindri si l'on ne créait une société que pour deux ou trois immeubles.

Le côté vers lequel nous nous sommes tournés serait d'obtenir d'une société immobilière qu'elle nous prenne ces immeubles par voie d'apport, auquel cas ces réalisations se feraient plus facilement et plus avantageusement.

En tout cas, comme vous avez pu le constater dans le rapport, les pourparlers sont actuellement en cours avec deux sociétés immobilières, afin de voir sous quelle forme nous pourrions leur apporter nos immeubles, afin qu'on puisse créer des actions d'apport qui permettraient aux actionnaires de la Saïgonnaise de retrouver le prix que nous escomptons pour ces immeubles.

L'actionnaire fait alors remarquer que ces actions d'apport demanderont deux ans avant dé pouvoir être réalisées.

M. le président répond qu'effectivement elles devraient rester deux ans à la souche, mais tout cela est encore en voie d'élaboration. Le premier stade n'est pas encore réalisé, c'est-à-dire l'absorption des immeuble par des sociétés immobilières. Quand nous aurons reçu des actions d'apport de ces sociétés, poursuit le président, nous essaierons de trouver un moyen afin de mettre à la disposition des actionnaires qui le désireraient la possibilité de réaliser leurs actions dans des conditions intéressantes. Aujourd'hui, nous sommes dans la période des pourparlers.

La valeur de la flotte

Un autre actionnaire remarque que la flotte est inscrite à l'actif du bilan pour 1.733.000 piastres et qu'on parle dans le rapport de liquidation d'un chiffre de 116.000 piastres. Duquel de ces deux chiffres s'approchera la valeur de réalisation ?

M. le président répond que les 116.000 piastres représentent une valeur nette, déduction faite d'amortissements très importants. Une partie importante de la flotte a été déjà réalisée, pour 215.524 piastres. Cette somme s'augmentera du produit des navires non encore vendus, et l'on peut espérer, en fin de compte, retirer de la vente de la flotte un chiffre de 3 à 4 fois supérieur à celui de 116.000 piastres pour lequel elle figure dans les comptes sociaux.

La répartition des actions d'apport

Un actionnaire demande comment la liquidation compte réaliser les 2 millions de francs en actions d'apport de la Société indochinoise de mécanique et d'ateliers de constructions.

M. le président fait connaître qu'il est prévu que ces 2 millions d'apports des Ateliers seraient distribués entre les actions et les porteurs de parts. Voici la proportion : sur les 20.000 actions d'apport : 15.000 reviennent aux actionnaires et 5.000 reviennent aux parts. Elles ne seront distribuées que dans un an et demi, c'est-à-dire au moment où le capital investi sera remboursé complètement. Ce sont des superbénéfices qui doivent être partagés. Par conséquent, 15.000 actions reviendront aux 120.000 actions Saïgonnaise, cela représente une proportion de 1 pour 8. Quant aux porteurs de parts, comme il y a 16.000 parts, cela représentera une proportion de 5 pour 16, soit cinq

actions de la Société indochinoise de mécanique et d'ateliers de constructions contre 16 parts Saïgonnaise.

Un tiers arbitre est prévu dans le litige avec le gouvernement général

Un actionnaire demande si, dans le cas d'un désaccord entre les arbitres, il a été prévu qu'un surarbitre serait nommé.

M. le président répond qu'il a été prévu dès la constitution du tribunal arbitral que les deux arbitres doivent nommer un tiers arbitre qui les départagera an cas de litige.

Les cours théoriques des actions et des parts

Un actionnaire. — Il existe 120.000 actions. Or, si on prend le cours d'hier, soit 80 francs, cela représente 9.600.000 fr. Il existe d'autre part 16.000 parts dont le cours à la Bourse d'hier était de 80 fr. Il y a d'autre part des frais qui continuent de courir. Arrivera-t-on à récupérer 12 à 13 millions de la liquidation de la société ? Qu'est ce qu'il y a actuellement de plus intéressant pour les actionnaires.

M. le président. — Il est probable que nous toucherons des sommes supérieures au 12 ou 13 millions dont vous parlez. Je puis vous indiquer grosso modo que, dans tous les cas, le capital sera remboursé…

Un actionnaire. — Ce ne sont que des hypothèses.

M. le président. — Je vous indique ce qui est vraisemblable ; nous croyons que nous pourrons retirer un supplément de 20 à 30 francs par action. Vous voyez, par conséquent, que l'action qui cote 80 fr. actuellement devrait coter entre 90, 95 et 100 francs.

Pour le parts, il est beaucoup plus difficile de donner une réponse, parce que les parts n'ont droit qu'au superdividende dans la proportion de 25 %. Il est donc plus difficile d'apporter des précisions sur ce point. J'ai été interrogé par des actionnaires. Je leur ai toujours dit que j'avais l'impression qu'à 100 francs, la part était un peu surévaluée ; à 120 fr., elle l'était certainement. À 65 ou 70 francs, elle doit être un peu en dessous de sa valeur ; mais il est très difficile de vous donner une autre précision, parce que les sommes qui reviennent aux porteurs de parts sont des sommes de superdividende. Donc un million de superdividende représente 250.000 francs pour les porteurs de parts, soit environ 18 francs par titre. Vous voyez que tout cela est déjà un chiffre considérable, s'il y a un ou deux millions en plus ou en moins de ce que nous escomptons.

Un actionnaire. — Il Il faut également tenir compte des impôts.

Un actionnaire. – Vous venez de dire qu'après avoir remboursé le capital, il reviendrait de 20 à 30 francs par action ; mathématiquement cela fixe le minimum du point de départ.

M. le président. — 20 francs représentent 2.400.000 francs. Cela représente les trois quarts des superdividendes pour les actionnaires et 800.000 pour les parts, soit 50 francs. Si l'actionnaire touche 30 francs, cela représente 3.600.000 francs et 1.200.000 francs pour les porteurs de parts, cela représente 75 francs. Vous voyez que l'élasticité joue quand on augmente de 10 francs. Il n'y a qu'à multiplier par 2,50 et quand on augmente de 10 francs la valeur de l'action la valeur de la part augmente de 25 francs.

Que reste-t-il à réaliser sur le portefeuille ?

Un actionnaire. — Vous nous dites que les réalisations effectuées à ce jour sur. votre portefeuille vous ont déjà permis de vendre la plus grande partie de vos titres pour piastres 1.078.689. D'autre part, vous ajoutez qu'il nous reste encore quelques valeurs qui sont en voie de réalisation. Vous avez calculé que le portefeuille pouvait produire 15 millions, lorsque vous parlez de quelques valeurs, cela est assez vague.

M. le président. — Vous avez vu qu'à l'heure actuelle, notre portefeuille nous a rapporté 11 millions environ. Il nous restait à réaliser des valeurs pour un chiffre que j'ai

évalué à la date d'hier à la somme de 3.400.000 francs. Nous sommes donc assez rapproché de ce chiffre de 15 millions que vous indiquez. Vous me permettrez de ne pas vous donner le détail des valeurs restant à réaliser parce que nous avons un paquet important de certaines valeurs et je ne voudrais pas que mes déclarations puissent peser sur les cours. J'ai établi un calcul en m'appuyant sur la Bourse d'hier. Il reste encore à réaliser pour 34.500 piastres à peu près.

Le portefeuille valait 15 millions en juillet 1938

Un actionnaire. — Il est vraiment surprenant qu'on ait évalué le portefeuille à 15 millions, étant donné que les cours de Bourse ont beaucoup progressé.

M. le président. — Cette évaluation de 15 millions n'a pas été donnée par moi, mais elle a été faite approximativement, je ne sais pas comment.

L'actionnaire. — Il vous restait encore au mois de juillet des valeurs caoutchoutières des groupes qui nous intéressent et qui ont donné des dividendes. Il était facile de procéder à des réalisations importantes sans peser sur les cours.

M. le président. — Nous avons réalisé les caoutchoutières dans de très bonnes conditions, à des cours supérieurs à ceux de la Bourse. Vous nous lancez le chiffre de 15 millions à la tête, mais ce n'est pas moi, je le répète, qui ai donné ce chiffre, je vous fais remarquer que l'auteur de cette déclaration n'a pas compté dans ce chiffre les possibilités de hausse.

Un actionnaire (M. F. Bernard). — J'ai compté, à l'assemblée du 27 juillet, le portefeuille pour sa valeur à cette date. Or, depuis cette époque, certains titres, et notamment les valeurs de caoutchouc, ont monté de 30 à 40 %. Si on avait liquidé le portefeuille dès le lendemain, sans escompter des hausses qui auraient pu se produite, mais qui auraient pu être compensées par des baisses, on aurait eu 15 millions, et même peut-être une somme supérieure. Je ne critique pas, le constate.

La somme de 15 millions correspondait de la stricte réalité

M. le président. — Dans les comptes donnés au mois de juillet, dans le total des 15 millions, on a compté pour participation des titres de la Banque de l'Indochine qui étaient vendus depuis un mois, cela représente 900 mille francs. Par conséquent, le chiffre que vous énoncez est déjà faux de 900.000 francs.

Le même actionnaire. — Je vous demande pardon. J'ai tenu compte de ce poste, et les 15 millions étaient un chiffe net. Ce chiffre aurait pu s'augmenter si la liquidation ne s'était pas effectuée tout de suite, mais il s'est produit un certain nombre d'événements mondiaux et autres qui n'ont pas permis de reculer. Je n'adresse aucune critique à celui qui a pris la responsabilité que j'ai abandonné, mais j'affirme qu'à ce moment-là, la somme de 15 millions correspondait à une réalité du moment ; mais on ne peut pas d'un coup de baguette réaliser 15 millions.

Des précisions sur les réclamations du gouvernement général de l'Indochine

Un autre actionnaire. — Serait-il possible de situer la position de l'arbitrage, en tant que remboursement pour nous des sommes dues et inscrites au bilan, et des sommes que nous réclame le gouvernement général de l'Indochine ? En effet, dans tout arbitrage, il se produit une transaction et nous aurions là une donnée approximative.

M. le président. — Il est très difficile de vous donner une précision à ce sujet, parce que la réclamation du gouvernement général de l'Indochine se base sur une lettre envoyée de Hanoï le 15 mars. Je tiens à préciser ce point : la lettre qui nous a réclamé un certain nombre d'arriérés dus par nous nous a été adressée de Hanoï le 15 mars. Par conséquent, nous n'étions pas en possession de ce document quand nous avons convoqué l'assemblée du 18 mars. Il est possible que nous n'aurions pas mis le dividende en distribution à ce moment-là, si nous avions été en possession de cette réclamation, mais cette lettre est arrivée postérieurement. Il y a là un point d'histoire

qu'il importe de préciser, parce que certains actionnaires nous ont reproché d'avoir mis en distribution un dividende fictif. Je profite donc de votre intervention pour mettre cette chose au point : nous avons reçu la lettre du gouverneur de l'Indochine postérieurement de notre distribution de dividende. Cette lettre du 15 mars est une lettre très complexe, qui couvre dix-huit pages dactylographiées. Elle est accompagnée d'états annexes. Suivant l'interprétation que l'on peut faire de cette lettre, on peut chiffrer d'une façon totalement différente la réclamation qui nous est adressée par le gouvernement général.

Nous réclamons au gouvernement général de l'Indochine des sommes qui se montent à environ 6.500.000 francs. Or, si on veut examiner la lettre qu'il nous a adressée, sous le jour le plus défavorable et en interprétant d'une façon particulièrement péjorative toutes ces demandes, nous arriverions à un chiffre analogue.

Un actionnaire. – Cela apurerait votre créance.

M. le président. – Je précise que j'invoque cet argument en mettant les choses au pis et me faisant l'avocat du diable. Le gouvernement général n'a jamais songé qu'il pourrait obtenir une pareille somme. D'ailleurs, il y a un point primordial dans cette affaire : c'est que nos avocats estiment que le gouvernement général de l'Indochine est forclos.

À quand la prochaine assemblée

Un actionnaire. — À quelle époque comptez-vous présenter aux actionnaires les comptes de liquidation ? Je pense que vous n'attendrez pas les comptes définitifs.

M le président. — Il est vraisemblable que je ne verrai pas l'utilité de vous réunir avant un an Je ne pense pas avoir de questions importantes a vous soumettre d'ici là, sinon je vous réunirai immédiatement.

L'actionnaire. — Il serait intéressant de nous soumettre des comptes lorsque les décisions de la commission arbitrale pourront être comptabilisées. La liquidation sera presque terminée. Vous saurez alors où vous en êtes, et ce point sera très intéressant pour les actionnaires : ils pourront ainsi être en possession de comptes explicites avec un bilan.

M. le président. — Dès que nous aurons une décision du tribunal arbitral, nous vous convoquerons immédiatement, parce que c'est une des questions qui retarderont le plus la terminaison de la liquidation. Quand cela sera terminé, nous aurons vu à peu près la fin de la liquidation.

L'actionnaire. — À ce moment-là, vous pourrez présenter des comptes qui, sans être définitifs, donneront une approximation très grande par rapport a ce que donnera la liquidation.

M. le président. — Nous vous réunirons dès que la décision du Tribunal d'arbitrage aura été rendue.

L'actionnaire. — Vous disiez qu'il s'écoulerait un délai de quatre à six mois et qu'il ne serait peut-être pas possible de prendre des décisions d'ici la fin de l'année. Il semble que vous pourriez donner des comptes de liquidation, ce serait très intéressant pour les actionnaires de voir où ils en sont.

M. le président. – Nous sommes d'accord sûr ce point.

Envisage-t-on une nouvelle répartition ?

Un actionnaire. — Envisagez-vous d'autres répartitions au cours des mois prochains

M. le président. — Il est probable que la transaction qui vient d'être conclue à Saïgon nous permettra de vous donner un nouvel acompte dans les deux ou trois prochains mois, mais je ne puis vous en indiquer ni la date, ni le montant

Un actionnaire. — Il faudrait également prendre une décision au sujet des actions d'apport de là Société Indochinoise de Mécanique et d'Ateliers de Constructions.

M. le président. — J'ai dit que j'examinerai la question. Nous allons voir s'il y a possibilité de le faire.

L'actionnaire. — Il faut faire attention à cette question, comme à celle de la société immobilière, parce que cela nous lie pour un an et demi.

Allons-nous conserver deux liquidateurs

Un actionnaire. — Allons-nous conserver un ou deux liquidateurs ? Il me semble que la présence du second liquidateur ne se justifie pas.

M. le président. — Je vous rappelle qu'au mois de juillet dernier, vous aviez décidé de nommer un liquidateur à Saïgon et un à Paris. La tâche du liquidateur de Saïgon est totalement terminée. Il ne nous reste plus à liquider à Saïgon que six petites chaloupes à vapeur pour 12.000 piastres ; deux chalands pour 5 000 piastres ; approvisionnements pour 18.000 piastres. Il y a donc à Saïgon des réalisations pour une trentaine de mille de piastres.

Il reste les immeubles, mais il faut trouver une combinaison immobilière, et cela ne peut se faire que de Paris.

Les débiteurs divers feront l'objet de l'arbitrage ici. Puis il faut tenir compte du portefeuille. Donc la totalité de la liquidation peut s'effectuer à Paris, et pratiquement il n'y a plus rien à faire à Saïgon. Donc la présence de deux liquidateurs ne s'explique plus.

L'économie à réaliser n'est pas un argument suffisant

Un actionnaire (M. F. Bernard). — Je comprends très bien les préoccupations qui se sont traduites dans la dernière partie du rapport, où vous vous demandez s'il est nécessaire d'avoir deux liquidateurs ou un seul. Je crois que l'économie résultant de la suppression d'un liquidateur à l'heure actuelle serait très faible, étant donné que M. Carrive, qui est actuellement en Indochine, doit rentrer incessamment. Le traitement normal est de 5.000 francs par mois, pour chacun des liquidateurs ; ce traitement peut être réduit de moitié pour les deux. Donc, l'économie à réaliser serait très faible.

Mais j'estime qu'il y aurait un grave inconvénient a modifier la décision que vous aviez prise à la fin du mois de juillet dernier[16] . Si un liquidateur est nommé, il est bien évident que l'on ne peut guère songer à avoir un liquidateur nouveau qui ne serait pas au courant de l'affaire ; il faut un liquidateur qui soit au courant de l'état de liquidation.

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 8 avril 1939)

Je crois qu'il, convient de laisser les choses en l'état

Quel est le liquidateur que vous allez actuellement relever de ses fonctions ? Sera-ce celui de Saïgon ? Vous avez là un liquidateur qui est avisé, qui pourra vous présenter ses comptes, vous expliquer ce qu'il a fait. Or, vous aller prononcer contre lui une mesure qui équivaudra à une révocation. Vous allez porter à M. Carrive, qui est resté à Saïgon pendant quinze ans et qui a rendu à la société les plus grands services, un préjudice matériel et moral très grand. N'oubliez pas qu'un liquidateur n'est pas un administrateur qu'on puisse relever *ad nutum*. Il est investi de la confiance de l'assemblée et il ne peut être relevé de ses fonctions que dans le cas où il a failli à sa tâche.

On nous dit aujourd'hui qu'il est inutile d'avoir un second liquidateur. J'estime que la question aurait dû se poser au mois de juillet dernier, alors que les difficultés de la

---

[16] Il nous est impossible de faire se référer nos lecteurs au compte-rendu dont il est question, attendu que l'entrée de la salle a été, ce jour-là, refusée à notre sténographe. (N. D.L. R.)

liquidation étaient considérables. Rappelez-vous qu'un des liquidateurs avait décidé *proprio motu* d'aller poursuivre la liquidation.

Celle-ci comportait deux parties : tout d'abord la liquidation du portefeuille. Ce travail, n'importe quel commis aurait été capable de le faire, avec le secours de quelques conseils avisés.

Mais pour la liquidation à Saïgon, il en est tout autrement. Or c'est précisément le liquidateur qui a accepté d'aller en Indochine, qui a supporté toutes les rigueurs du climat, que vous allez révoquer. Croyez-vous donc qu'il se laissera faire ? Vous verrez certainement un procès intenté à la Société par le liquidateur révoqué, qui demandera des dommages et intérêts au sujet du préjudice moral et matériel que vous lui aurez causé.

J'estime que le jeu n'en vaut pas la chandelle. Je crois qu'il convient de laisser les choses en l'état. Si vous avez l'intention de supprimer le mandat conféré à M. Carrive, j'estime que vous avez le devoir d'attendre qu'il soit rentré en France.

Ne condamnez pas un absent

M. Carrive m'a chargé de vous présenter ses observations au cours de cette assemblée. Il sera rentré en France dans un délai de quelques semaines et je crois qu'il serait utile d'entendre ses explications. Rien ne sera plus aisé, puisqu'il pourra vous convoquer à son tour en sa qualité de liquidateur. Mais condamner un absent qui a rendu à la Société les services les plus éminents, je crois que ce serait un acte qui causerait matériellement et moralement à la Société le plus grand dommage. Donc, tout en tenait compte du désir qu'a manifesté un actionnaire de voir réduire de quelques milliers de francs les frais de la liquidation, j'estime que nous avons le devoir de laisser les choses en l'état.

Un point de vue opposé

Un actionnaire (M. Pfeiffer). — J'ai écouté avec la plus grande attention les explications de M. F. Bernard et j'ai le regret de ne pas pouvoir souscrire à ses conclusions. J'ai le rôle délicat, comme administrateur de la Société saïgonnaise, de vous donner quelques précisions.

Je reviens d'Indochine. Quand j'ai vu M. Carrive il y a cinq semaines, pour la dernière fois, il m'a indiqué qu'en raison des opérations de la liquidation, il devait rentrer en France le 31 janvier. Or il a ajouté qu'il avait un certain nombre de questions en cours qui seront terminées prochainement. Il a dit, en outre, qu'il ne tenait nullement à s'accrocher à son mandat, mais qu'il estimait nécessaire de rester jusqu'au premier ou au quinze mars, pour que tout soit terminé.

À ce moment-là, j'ai agi en faveur de M. Carrive parce que j'ai estimé que les observations qu'il présentait étaient justes. Il y avait, en effet, des ventes le bateaux qui se terminaient et pour lesquelles sa présence pouvait être utile en Indochine. J'ai donc écrit dans ce sens à M. Rueff.

Deux événements nouveaux

Mais depuis, deux événements nouveaux se sont produits.

En premier lieu, la presque totalité de notre flotte a été vendue. Il restait à récupérer 180.000 ou 190.000 piastres sur notre flotte ; or, depuis mon départ, il en a été vendu pour 160.000 piastres. Donc rien ne justifie la prolongation du séjour de M. Carrive en Indochine.

En second lieu, M. Carrive ne m'avait pas demandé à rester liquidateur de la société jusqu'à une date indéterminée. Il m'avait demandé une prolongation jusqu'au premier mars simplement pour la vente de nos bateaux et cette demande lui a été accordée. Or, nous sommes à la veille du 1er mars, et je m'étonne énormément que M. Carrive, qui,

jusqu'à présent, avait été extrêmement correct, n'ai jamais fait allusion de près ou de loin à sa détermination. Pourquoi a-t-il changé d'avis ?

À l'assemblée du 27 juillet dernier, M. Bernard avait fait remarquer très justement : qu'il fallait deux liquidateurs : un: en France pour la liquidation des actifs français et un en Indochine pour la liquidation des actifs indochinois. La liquidation des actifs en Indochine est presque terminée et je ne vois pas pourquoi M. Carrive demande une prolongation indéterminée de son mandat. Il y a là une mesure qui me paraît très coûteuse pour la société et tout à fait inutile. :

Le liquidateur unique contrôlerait lui-même

M. F. Bernard. — Il y a des choses inexactes dans ce que vient de dire le précédent orateur. M. Carrive ne demande pas à rester en Indochine indéfiniment jusqu'à la fin de la liquidation.

Lorsque l'assemblée du mois de mars a nommé deux liquidateurs, j'ai fait ressortir à l'assemblée du 27 juillet qu'il n'y avait plus en fait qu'un seul liquidateur et que ce liquidateur était M. Rueff. Il est liquidateur sans contrôle. Vous n'avez qu'à regarder la feuille de présence et vous constaterez qu'il représente 54.000 actions sur 73.000 actions présentes ou représentées. M. Rueff est donc à la fois principal actionnaire de la Société saïgonnaise, puis, en même temps, liquidateur et président du conseil d'administration de la société qui a été constituée pour absorber vos ateliers. Voilà les trois positions qu'il occupe simultanément.

Je vous demande dans ces conditions : qui contrôlera les actions de M. Rueff ? Notez bien que je suis parfaitement convaincu qu'il remplit sa tâche d'une façon parfaite, mais j'ai fait ressortir dans cette assemblée que, dans son propre intérêt, il était nécessaire de nommer un second liquidateur.

Et les arguments que j'ai développés à cette assemblée du mois de juillet ont paru tout à fait probants à un certain nombre d'actionnaires.

Je vous demande de vous reporter au compte-rendu *in extenso* qui a été publié de cette assemblée du mois de juillet et vous verrez que M. Rueff lui-même a considéré que les arguments que j'ai développés étaient dans l'intérêt de la Société et qu'il fallait nommer un second liquidateur. Et c'est M. Rueff lui-même qui a désigné M. Carrive. Or aujourd'hui, il demande de le supprimer. M. Pfeiffer a dit que la totalité de la flotte avait été vendue. Je lui demande de nous dire si ce paiement a été réalisé comptant.

Où l'on se reporte à l'assemblée de juillet

Le précédent actionnaire. – Je répondrai en lisant la sténographie de vos propres déclarations à l'assemblée du mois de juillet.

L'actionnaire donne lecture de la partie du compte-rendu de l'assemblée générale du 27 juillet relative à la nomination de M. Rueff comme liquidateur à Paris et de M. Carrive, comme liquidateur à Saïgon.

C'est pourquoi j'ai fait remarquer, en m'appuyant sur vos propres déclarations, que la liquidation en Indochine étant terminée, je ne comprenais pas pourquoi on conserverait M. Carrive comme liquidateur en Indochine.

M. F. Bernard. — Vous êtes très habile, mais vous devriez rappeler que, dans cette assemblée, j'ai constaté que de très hautes personnalités partageaient ma manière de voir. J'ai insisté sur ce fait qu'un liquidateur sans contrôle était un liquidateur impossible. Or c'est ce liquidateur sans contrôle que vous avez demandé. M. Rueff a dit qu'il désirait avoir un liquidateur en Indochine.

M. le président. — J'ai déclaré que je désirais avoir un liquidateur en Indochine, cela est exact.

M. F. Bernard. —Je demande qu'on se reporte au compte rendu *in extenso* de cette assemblée de juillet qui doit être dans vos archives. Vous avez dit que vous ne demandiez pas à être ce liquidateur, que vous réclamiez un liquidateur judiciaire. Vous

avez souligné que le fait que M. Carrive était en Indochine constituait une raison de plus pour le désigner comme liquidateur.

Les liquidateurs ont une responsabilité jointe

Mais quand M. Carrive rentrera d'Indochine, il a le droit de savoir comment la liquidation a eu lieu ici. Les liquidateurs ont une responsabilité jointe, ne l'oubliez pas. M. Carrive, d'après une lettre qu'il m'a écrite, se préoccupait de s'assurer que les sommes pour lesquelles il avait vendu les bateaux seraient effectivement versées. Il serait, en effet, très simple de vendre ces bateaux sans se préoccuper de savoir si les sommes sont versées en temps utile. C'est ce que ne veut pas M. Carrive et c'est pourquoi il surveille attentivement ces opérations et ce n'est qu'ensuite qu'il rentrera en France.

Je répète que M. Carrive, qui est liquidateur spécialement pour l'Indochine, a le droit de savoir comment la liquidation a été effectuée a Paris. Il est liquidateur conjoint et il a un droit de regard sur ces opérations.

L'homme que vous voulez évincer nous a rendu de grands services

Si vous lui supprimez brusquement son mandat, vous lui causez un grand préjudice moral et matériel. Vous ne devriez pas oublier que M. Carrive a été au service des Messageries fluviales de Cochinchine, puis de la Compagnie saïgonnaise pendant plus de quinze ans. Il a exercé les fonctions de directeur de l'exploitation à quatre reprises différentes et il nous a rendu de grands services. N'oubliez pas qu'il a suffi que M. Carrive arrive en Indochine pour que les recettes augmentent et que les dépenses diminuent. Nous pourrions constater que les différences d'exploitation, lorsque M. Carrive était à Saïgon, étaient supérieures de 8 à 10 millions à ce qu'elles étaient pendant qu'il n'était pas là.

Il ne faut pas oublier davantage que c'est M. Carrive qui nous a fait constater que le gouvernement général était forclos au point de vue de ses réclamations et il y a là un argument dont vous comprenez toute la portée. M. Carrive est resté quinze ans en Indochine, il connaît très bien les affaires qui nous intéressent et son intervention sera très utile pour soutenir une action devant le tribunal.

Vous allez renoncer à la garantie d'un liquidateur qui est soumis au contrôle ; d'autre part, vous allez vous priver d'un auxiliaire très important pour le gain de votre procès. Dans quel but ? Pouvez-vous nous donner des raisons valables, nous indiquer des motifs sérieux pour une telle détermination ? Y a-t-il donc des raisons secrètes pour frapper par derrière un homme qui est absent, qui a rendu les plus grands services à la société ?

Je m'étonne que M. Pfeiffer nous propose de prendre une telle mesure contre M. Carrive, qui a été aux Messageries fluviales et à la Saïgonnaise bien avant qu'il y fût lui-même et qui y a rendu, je le répète, des services éminents.

(Le débat dévie alors un court instant sur des questions personnelles.)

Pourquoi ne pas laisser M. Carrive en fonction jusqu'à la prochaine assemblée ?

Un autre actionnaire. — Je suis complètement indépendant des deux groupes qui ne sont pas tout à fait d'accord au point de vue dé la liquidation de la Saïgonnaise. Je ne connais pas M. Carrive, mais je constate que vous n'avez formulé contre lui aucun grief sur la manière dont il a mené la liquidation en Cochinchine. Vous n'avez élevé aucune critique sur la manière dont la gestion a été faite par lui depuis plusieurs années. Vous n'apportez comme argument pour le révoquer qu'un prétexte d'économie de 5.000 francs par mois au maximum.

M. le président. – Plus un pour cent, je reprendrai la question tout à l'heure.

L'actionnaire. — Actuellement nous avons encore des choses très importantes à accomplir au point de vue de la liquidation jusqu'à l'assemblée qui doit se tenir régulièrement à la fin de l'année. Ne croyez-vous pas que, dans une mesure

d'apaisement, il conviendrait de laisser à M. Carrive son mandat jusqu'à cette assemblée, la question pouvant se reposer à ce moment-là ? À l'époque de cette assemblée, la liquidation sera beaucoup plus avancée. Les liquidateurs pourront rendre des comptes qui nous éclaireront sur la situation de notre société. Il y a là une mesure qui coûtera peut-être au maximum 50.000 à 60.000 francs à la société, mais dont tout le tout le monde pourra recueillir un avantage.

Déclaration diverses

M. F. Bernard. – M. Carrive m'a écrit qu'il acceptait un traitement diminué de moitié, à la condition que, lorsqu'il serait revenu d'Indochine, on lui garantisse une somme de 2.500 francs par mois pendant six mois. Il s'agit de savoir si, pour gagner une somme de 15.000 francs, vous allez vous exposer à commettre une mauvaise action. J'espère pour vous qu'il n'en sera pas ainsi.

Un autre actionnaire déclare qu'il y aurait certainement intérêt à laisser les deux liquidateurs en fonctions, afin de bâter les opérations de liquidation.

Un actionnaire. — Je proteste contre les paroles prononcées tout à l'heure par M. Bernard : il a dit que, pendant que j'étais directeur, les dépenses n'avaient cessé d'augmenter. Or, si j'ai été obligé de dépenser, c'était pour remettre en état la batellerie que M. Carrive n'entretenait pas du tout.

L'orateur est personnellement mis en cause

Un actionnaire. — Je suis très surpris d'entendre M. Bernard prendre la parole dans cette assemblée. En effet, je suis revenu d'Indochine, il y a quelques mois, j'ai pu voir ce qui s'était passé là-bas. Or, il est de notoriété publique que si quelqu'un est responsable de la liquidation que nous subissons en ce moment, c'est bien M. Bernard. Il faut voir quels ont été les rapports personnels entre M. Bernard et l'Administration. Je suis donc très surpris de constater que c'est toujours toujours M. Bernard qui vient faire de l'obstruction dans cette assemblée.

M. F. Bernard. — Croyez bien que je ne ferais aucun bruit dans cette assemblée si je n'avais reçu de M. Carrive lui-même une lettre dans laquelle il me donne le mandat formel de le représenter à l'assemblée des actionnaires qui se tient en ce moment. J'ajoute que j'ai assumé toute la responsabilité du fonctionnement de la Compagnie des Messageries fluviales et de la Société saïgonnaise pendant trente ans…

Un actionnaire. – …mais sans avoir été en Indochine pendant longtemps.

M. F. Bernard. — J'y ai été assez souvent avant sans y aller après. Je vous assure que j'y ai mené une vie assez peu confortable. J'ai conclu le contrat de la Compagnie saïgonnaise. Elle a duré dix ans, puis le contrat a été supprimé. Il est possible que la forme de mon nez n'ait pas plu à l'Administration et que mes rapports avec certains fonctionnaires aient très mauvais, mais il y avait un certain nombre d'administrateurs à la Saïgonnaise qui pouvaient effectuer ce que je faisais dans le temps où j'allais en Indochine.

M. le président. — Ne faisons pas de questions personnelles.

M. F. Bernard. — Alors il ne faillait pas me mettre en cause.

La rémunération des liquidateurs

M. le président. — Je crois que tous les actionnaires ont pu exposer leur point de vue. Je vais donc répondre dans l'ensemble.

Je répondrai à l'actionnaire qui a parlé le dernier et qui a indiqué que la rémunération de deux liquidateurs dans une société n'est pas très élevée.

L'actionnaire. — J'ai demandé que cette rémunération s'étende seulement jusqu'à la prochaine assemblée.

M. le président. — Vous dites que cette somme n'est pas très élevée, vous faites erreur, car les liquidateurs ont droit à un traitement fixe auquel s'ajoute un pourcentage de 1 % sur les produits de la liquidation.

Or, les produits de la liquidation sont respectables. En Indochine, les immeubles représentent 130.000 piastres ; le point litigieux avec le gouvernement général de l'Indochine porte sur environ 650 060 piastres ; le portefeuille représente 315.000 piastres. Bref, ce sont des sommes qui atteignent un ordre de 1.100.000 piastres, c'est-à-dire un total important.

Le contrat de M. Carrive

Je voudrais porter à l'attention des actionnaires, qui ne sont pas très au courant de la façon dont M. Carrive a été envoyé en Indochine, que, comme représentant des Compagnies en liquidation, MM. Fernand Bernard et Gaston Rueff lui ont passé un contrat prévoyant son départ pour l'Indochine pour une période tout à fait limitée de sept a huit mois, devant expirer le 31 janvier 1939. Ce contrat prévoyait le remboursement de tout les débours qu'il pourrait effectuer, ses frais de voyage aller et retour pour lui et sa famille, plus une rémunération mensuelle de 13.000 francs ; le remboursement des sommes réalisées par lui à Saïgon et à Paris, avec un minimum de garantie de 80 000 francs pour son 1 %.

M. Bernard vous a dit que M. Carrive avait été au service de la Compagnie pendant plus de dix ans ; or il n'en faisait plus partie au moment où nous l'avons engagé pour aller à Saïgon effectuer la liquidation. À ce moment-là, M. Bernard lui a accordé une indemnité licenciement de 175.000 francs.

M. F. Bernard. — Cela est normal.

M. le président. — J'ajoute, puisqu'on a parlé des Messageries fluviales de Cochinchine, que M. Carrive est resté cinq ans en Cochinchine et que M Bernard lui a versé une indemnité de 125.000 francs.

M. F. Bernard. — Ce n'est pas M. F. Bernard, c'est le conseil d'administration.

M. le président. — Vous avez pris sur votre compte que cette somme lui soit versée. Il a touché 300.000 francs d'indemnité de licenciement avant de toucher des sommes comme liquidateur de notre Compagnie, M. Carrive est parti comme délégué des deux liquidateurs. Votre assemblée du 16 juillet a décidé de le nommer comme liquidateur en Indochine aux lieu et place de M. Bernard.

(M. le président donne alors lecture du contrat consenti à M. Carrive comme liquidateur).

Une consultation juridique

J'ai cru bon, d'autre part, pour préparer le débat d'aujourd’hui, de demander une consultation. Je vous vous en donner lecture, car le crois que cela est se nature à éclairer la discussion.

M. le président donne alors lecture de cette consultation, qui conclut que, d'après la doctrine dominante, un liquidateur est un administrateur révocable *ad nutum*. Par application de ces principes, l'assemblée générale du 24 février pourrait probablement mettre un terme au mandat donné à l'un de ses liquidateurs et sa décision ne serait susceptible d'aucun retours).

Le liquidateur unique suffira à toute la besogne

J'ajoute qu'à notre connaissance, d'après tout ce que M. Carrive nous a écrit, on a dit aux administrateurs qui l'ont vu très récemment, son intention n'est pas de rester liquidateur. Je ne conçois donc pas pourquoi la Société se chargerait de frais supplémentaires de ce chef, étant donné qu'il n'y a plus aucun poste important à liquider.

En ce qui concerne les immeubles, je vous ai indiqué tout à l'heure quelle était la situation.

Pour les questions d'arbitrage, nous pouvons les traiter avec notre arbitre et poursuivre avec lui les négociations au sujet des procès en cours.

Il y a en troisième lieu les questions, particulières qui peuvent être traitées par un commis, comme l'a dit M. Bernard. J'ai été ce commis jusqu'à ce jour , je crois que je peux continuer.

Étant donné l'heure tardive, je crois que nous pouvons procéder maintenant au vote.

Je déclare que je m'abstiendrai dans le vote pour mes actions personnelles.

Un actionnaire. — Ne pourrait-on pas nommer un seul liquidateur, puis, comme malheureusement tout le monde est mortel, on désignerait un liquidateur suppléant en cas de défaillance ?

On ne peut pas être son propre contrôleur

M. F. Bernard. — Je soutiens qu'il est absolument indispensable d'avoir un second liquidateur, pour la bonne raison que M. Rueff est liquidateur, et que, quelle que soit la façon dont il remplit son mandat —:et je suis sûr qu'il le fait consciencieusement —, il ne peut pas être son propre contrôleur et il lui est nécessaire d'avoir quelqu'un à côté de lui. Il ne faudrait pas nous laisser croire que M. Rueff n'a eu qu'un désir : celui d'écarter quelqu'un qui a le droit, des sa rentrée dans la Compagnie, de lui demander des comptes.

M. le président.— M. Carrive a le droit de voir tout ce qui se passe pendant la période de son mandat, je ne le conteste pas. Vous faites des insinuations que je méprise profondément.

LES RÉSOLUTIONS

M. le président. — Je vais vous donner maintenant lecture des résolutions.

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu lecture des rapports des liquidateurs, du conseil d'administration et des commissaires aux comptes, approuve le bilan et le compte de profits et pertes au 1er mars 1938, tels qu'ils lui sont présentés.

(La première résolution est adoptée à l'unanimité).

Deuxième résolution

L'assemblée générale donne *quitus* définitif au conseil d'administration tout entier, et décide que les actions déposées en garantie de leur gestion leur seront restituées.

La deuxième résolution est adoptée à l'unanimité.

Troisième résolution

L'assemblée générale décide de mettre fin au mandat de M. Pierre Carrive, celui-ci cessant d'être liquidateur de la société à partir de ce jour et M. Gaston Rueff restant seul liquidateur unique avec les mêmes pouvoirs que ceux qui avaient été fixés par l'assemblée de mars 1938. Sa rémunération est fixée à 200 piastres par mois (contre 500 piastres auparavant)

La troisième résolution est adoptée par 72.386 voix contre 1.174 et 100 abstentions, M. Rueff déclarant s'abstenir.

M. F. Bernard. — Nous assistons à l'évincement de M. Carrive, faite par M. Rueff, par l'intermédiaire de M. Guesde. Nous le constatons, c'est une comédie.

———————————

À TRAVERS LE CAMBODGE MYSTÉRIEUX

Sur l’eau, vers Stung-Streng
par HOANG-MY-THANH
(*L’Écho annamite*, 1er avril 1939)

À bord de la chaloupe *Pursat*, de la Cie saïgonnaise de navigation et de transport

[…] À Stung Treng, je prends congé du capitaine et lui promets de revenir au petit jour pour continuer mon voyage jusqu'à Khône.

Une « remorque » me conduit à travers la ville éclairée par quelques lumières blafardes, et me dépose chez mon ami surnommé le « Roi des Laotiens ».

Une jolie villa sur pilotis, masquée par le feuillage sombre d'arbres fruitiers et ornée de plantes aux fleurs variées et odorantes : telle est la demeure de mon ami le plus gradé des fonctionnaires annamites de la province.

Je frappe à la porte, on vient m ouvrir. Mon ami, très étonné de ma présence, me traduit sa joie par des gestes et paroles désordonnés.

« Comment ! toi ? dans cette région perdue ? Saïgon n'a donc plus d'attraits pour te charmer ? Tu as dîné ? Tu es monté en auto ou en chaloupe ? »

Le maître de céans, qui ne me laissé pas le temps de répondre, ordonne de tuer canards et poulets pour un festin en mon honneur.

« J'ai dîné à bord, lui dis-je, et j'ai besoin plutôt de repos, car le voyage m’a beaucoup fatigué. »

Mais il veut coûte qui coûte que je prenne avec lui un verre de choum-choum. Il insiste pour que je fasse un tour, à cette heure tardive, pour me présenter à ses collègues.

« Tu n'es pas fou ? Déranger les gens à pareille heure ? » Sans me laisser parler davantage, il me saisit par le bras et m entraîne dehors.

Une remorque nous dépose, successivement, chez le médecin de la province, le chef subdivisionnaire des Travaux publics, le directeur du groupe scolaire, le vétérinaire. Partout, le grand seigneur, furieux à la vue des portes *fermées*, frappe à coups répétés de sa grosse canne à tête de dragon.

Partout, sous prétexte de boire à ma santé, il se fait servir du bon choum-choum de contrebande ou du Martell-Perrier. On boit, on boit encore et toujours et la conversation devient un vrai coq à l'âne. Elle se termine par un froid silence. Le maître de la maison ne nous regarde plus : ses paupières alanguies se sont abaissées. Bientôt, une main magique passe sur nos visages et nous plonge tous dans un lourd sommeil. […]

———————————

Coll. Olivier Galand
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Olivier_Galand.pdf

COMPAGNIE SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT

Société anonyme au capital de 1.500.000 piastres
divisé en 120.000 actions de 250 fr. chacune

Siège social à Saïgon, 5, quai Le-Myre-de-Vilers

Statuts déposés chez Me Fays, notaire à Saïgon

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel de l'Indochine* du 27 août 1930

ACTION AU PORTEUR DE PIASTRES 12,50
entièrement libérée
Le président du conseil d'administration : F. Bernard
Un délégué du conseil d'administration : Legris

DISSOLUTION ANTICIPÉE DE LA COMPAGNIE
décidée par l'assemblée générale extraordinaire
des actionnaires du 18 mars 1938

4e REMBOURSEMENT DE 4 $ 50 PAR
ACTION, DÉCIDÉE PAR LE LIQUIDATEUR
LE 1ER AVRIL 1941
ACTION DE JOUISSANCE

E. Keller,.-impr. Paris

SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT
(*Le Journal*, 13 septembre 1943)

Depuis le 31 août, actions et parts bénéficiaires se négocient ex-droit à l'attribution d'actions gratuites « Simac », ex-coupon 25 ou 11. Du 31 août au 31 décembre, cotation du droit seul.

L'APRÈS C.S.N.T.

Documents signalés à notre attention par
Frédéric Gousset
Restaurant *Chez Fred et Lea*
Ban Don Khone, Khong District, Champasak Province,
Lao PDR
Tel : +856 (0) 20 22 12 88 82
(11 février 2019, 1er février 2021)

COMPTE-RENDU SOMMAIRE DES TRAVAUX DU GRAND CONSEIL
DES INTÉRÊTS ÉCONOMIQUES
ET FINANCIERS AU COURS DE LA SESSION DE DÉCEMBRE 1937

ANNEXE 1
SUR LE FONCTIONNEMENT ACTUEL DES TRANSPORTS AU LAOS
CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES
(*Bulletin économique de l'Indochine*, 1938, p. 158-165)

L'organisation actuelle s'inspire des principes généraux résumés ci-après :

1° La construction des routes, spécialement celles qui relient le Mékong à la mer, a transformé complètement les nécessités des transports au Laos et leur orientation. Désormais, les grands axes de circulation au Laos sont déterminés non plus uniquement par le Mékong, 1.800 km. de fleuve difficile, à sec aux basses eaux, encombré de rapides, nécessitant de multiples transbordements, mais par des voies terrestres nouvelles qui sont essentiellement :

A. — Du nord au sud : la route 13 ou René-Robin, de Saïgon à Luang-Prabang par Kratié–Paksé– Savannakhet–Thakhek–Vientiane, etc.

Cette route est empierrée définitivement entre Saïgon et Paksé (610 kilomètres entre Savannakhet et Thakhek (110 kilomètres), entre Vientiane et Paksane (150 kilomètres, travaux actuellement en voie d'achèvement), entre Vientiane et Vang-Vieng

(151 kilomètres). Les solutions de continuité (Paksé–Savannakhet desservi par piste automobilable en saison sèche, Thakhek–Paksane, Col de Dông-Ding–Sala Phou-Khoun) représentent au total 270 + 170 + 70) 510 kilomètres en voie d'achèvement.

B. — Les transversales Mékong–Côte d'Annam :

a) Route Dông-hà–Savannakhet, définitivement aménagée ;

b) Route Vinh–Thakhek par Napé, utilisable en saison sèche ;

c) Route Thakhek–Tanap–Transindochinois par Ban-Naphao, qui sera rendue praticable toute l'année à partir de fin 1938 ;

d) Route de la Reine-Astrid de Vinh à Luang-Prabang, empierrée définitivement jusqu'au delà de Xieng-khouang, utilisable en saison sèche seulement de Muong-Soui à Luang-Prabang. Cette route à caractéristiques difficiles ne permet, pour le moment, qu'un trafic commercial réduit et onéreux mais est en voie d'amélioration, de manière à permettre par l'utilisation du Sông-Ca (Vinh–Cuarao) le transport des marchandises pondéreuses directement du Haut-Mékong à la mer.

Enfin, le chemin de fer transindochinois est terminé et des services aériens, dont l'extension est probable sous forme de lignes intérieures indochinoises, existent.

Il résulte de cette situation les faits suivants :

a) pour tous les transports rapides (poste et passagers), la voie du Mékong est surclassée par la route, le chemin de fer, l'avion.

Quelques exemples :

• De Saïgon à Vientiane, la durée du trajet était :

par le Mékong 20 jours.

par l'ancien service de la Cie saïgonnaise de navigation et de transport, combiné avec la voie ferrée et la route Dông-hà–Savannakhek 6 jours.

par les nouveaux services actuels 3 jours 1/2

par l'avion (service à créer) 6 à 8 heure5.

• De Hanoï à Vientiane :

par les anciens modes de transports (avant le chemin de fer et la route Dông-hà–Savannakhet), il fallait, ou passer par Saïgon, par voie maritime et remonter ensuite le Mékong, ou faire le trajet à cheval par les sentiers de montagne. Durée du trajet : un mois au minimum.

par l'ancien service de la C.S.N.T. combiné avec la route et la voie ferrée 6 à 7 jours.

par le service nouveau 3 jours.

pour un voyageur disposant d'une auto personnelle 2 jours.

par avion 2 heures.

b) Pour les transports d'ordre commercial, et ce point est essentiel, le Laos a cessé d'être orienté vers l'unique débouché par le fleuve, c'est-à-dire vers la Cochinchine et le port de Saïgon. Les voies nouvelles ont fait du Moyen et du Haut Laos l'arrière-pays du Tonkin et du Nord-Annam. Il suffit de regarder une carte pour s'en convaincre : Hanoï, Vinh sont l'un à 5 jours de Vientiane (par moyens de transports commerciaux), l'autre à 3 jours ; Saïgon est à 20 jours au minimum de Vientiane dans les conditions les plus favorables ; et en saison sèche (6 mois par an), le trafic commercial était pratiquement arrêté par le fleuve entre la Cochinchine et le Laos et les marchandises stockées à Khône plusieurs semaines ou plusieurs mois. Cet inconvénient disparaît avec le nouveau service Savannakhet–Thakhek–Vientiane en liaison toute l'année avec la côte d'Annam, le transindochinois.

Par contre, le Bas-Laos, c'est-à-dire la région de Paksé (plateau des Bolovens, Saravane, etc.) est normalement tributaire de la Cochinchine à laquelle elle est reliée par une route neuve, circulable toute l'année, accessible aux poids lourds (5 tonnes pour le moment), plus courte que la voie fluviale (610 kilomètres de route au lieu de 1.200 km. de fleuve) et pas sensiblement plus onéreuse comme il sera précisé ci-après.

Les principes à la base de l'organisation nouvelle des transports peuvent donc schématiquement se résumer ainsi :

1° limiter les subventions du budget aux services de postes et de passagers nécessitant des transports rapides et entraînant des sujétions spéciales (horaires impératifs, escales, etc.) ; subventionner un minimum de services commerciaux qui ne peuvent encore être assurés complètement par la libre concurrence ;

2° supprimer non point les « services fluviaux » mais les subventions du Budget a des services surclassés par des moyens de transport plus rapides ou qui peuvent être assurés par la libre concurrence ou ne répondant pas à un besoin commercial certain (cas de la prétendue liaison à maintenir entre le port de Saïgon et le Haut-Laos) — ou comportant l'utilisation de parties du fleuve pratiquement innavigables à d'autres embarcations qu'à des chaloupes spéciales d'un fonctionnement onéreux et anticommercial (cas des rapides de Khemmarath, de Khone à Savannakhet).

3° Combiner (et non donner l'exclusivité) l'utilisation de la voie fluviale et de la route là où cela est possible, exemple de Paksé à Saïgon où la route peut être utilisée de Paksé à Kratié et le fleuve ensuite.

Il est par suite inexact de dire que l'on a supprimé la navigation fluviale ; le Mékong reste libre et ouvert à toutes les activités concurrentes ; on a simplement supprimé le monopole de fait, assuré au prix de grosses subventions à une Compagnie privilégiée.

4° Orienter vers ses débouchés normaux le mouvement économique du Laos, c'est-à-dire : pour le Nord- et Moyen-Laos, le sens Tonkin ou Nord-Annam, aujourd'hui réalisable économiquement — et les ports de Haïphong et Tourane — pour le Sud-Laos la Cochinchine et le Cambodge qui, dans l'organisation nouvelle, vont être reliés plus facilement au Sud-Laos que précédemment et vont échapper à l'attraction de Bangkok.

5° Activer la mise en état de circulation définitive du réseau routier de débloquement du Laos et qui comportera essentiellement une grande artère transindochinoise sensiblement parallèle au Mékong jusqu'à Vientiane, la route René-Robin, unissant directement par Saïgon, Kratié, Vientiane et Luangprabang, trois pays de l'Union, des transversales reliant le Mékong à la Côte d'Annam.

Ces considérations préliminaires nous permettent d'aborder plus aisément les phillipiques auxquelles a donné lieu cette organisation nouvelle.

Les relations commerciales directes entre la Cochinchine et le Laos sont rendues impossibles, a-t-on dit et écrit :

1° Il est contre indiqué d'appeler « relations directes » des transports qui colportent au minimum cinq ruptures de charges de Saïgon à Luang-Prabang (Phnom-Penh, Khône, Khône-Nord, Savannakhet, Vientiane), une dizalne aux basses eaux (6 mois de l'année) — deux mille kilomètres de parcours fluvial — 3 semaines de transport à la saison favorable — un stockage de plusieurs semaines à Khône aux basses eaux — les tarifs de transports prohibitifs — c'est la raison pour laquelle l'économie du Laos a été orientée vers le Siam jusqu'ici, fait facile à vérifier.

2° Au surplus, le fait est inexact pour le Bas-Laos relié plus directement qu'autrefois à la Cochinchine ainsi qu'il vient d'être précisé.

3° L'Administration n'a nullement interdit aux entreprises privées, de desservir *directement* le Laos au départ de Saïgon. Si, commercialement, la chose est possible rien ne s'y oppose du fait de l'Administration ; par contre si la chose est commercialement impossible, parce que le fleuve est trop difficlle, les transports trop onéreux, les ruptures de charge trop fréquentes, etc., pourquoi donner une subvention pour favoriser artificiellement un courant économique qui peut être (la démonstration vient d'en être faite) assuré dans autre sens (Tonkin, Nord-Annam) sans préjudice pour le Laos et à moindre prix ?

C'est le point essentiel de la question.

En fait, en quoi consistent ces « relations commerciales » de la Cochinchine et du Moyen- et Haut-Laos. Pratiquement, elles représentent environ 2.000 tonnes par an dans chaque sens (l'équivalent du chargement de deux péniches lourdes sur la Seine) — chiffre qui fait à lui seul ressortir l'énormité de la subvention (six cents mille piastres par an) allouée précédemment pour un pareil trafic. Quelles marchandises alimenteraient ce trafic ?

À l'import au Laos : essentiellement, épiceries, vins, fers, ciment, tissus, bimbeloterie. Or, tous ces articles peuvent être fournis aussi bien par le Tonkin et le Nord-Annam après débarquement dans les ports de Tourane ou d'Haïphong ou par transport en chemin de fer, le fret maritime étant sensiblement identique au départ de France à destination d'un quelconque des ports indochinois desservis en droiture.

À remarquer qu'il n'existe pour ainsi dire à peu près aucun produit de fabrication cochinchinoise dans cet import et pour cause, la Cochinchine n'étant pas encore un pays industriel. Les articles de fabrication proprement locale : bimbeloterie cotonnade, ciment, etc., viennent en effet au Laos du Siam (articles japonais surtout). Or, le Tonkin et le Nord-Annam fabriquent ces articles et l'ouverture des routes nouvelles (Vinh–Thakhek) va permettre leur introduction au Laos par la voie la plus courte qui n'est plus celle du Mékong. La démonstration vient d'en être faite par la mission de commerçants tonkinois envoyés à Vientiane sur l'initiative combinée de la chambre de commerce de Hanoï et des résidents supérieurs au Tonkin et au Laos.

À l'exportation, pratiquement il n'existe qu'un seul produit important s'exportant du Laos vers l'extérieur : les minerais d'étain, transportés en connaissement direct des mines de la Nam Pathène à Singapour, mais ces minerais peuvent (et c'est ce qui s'est produit) tout aussi bien s'exporter par la voie Thakhek–Vinh–Tourane ou Savannakhet–Dônghà–Tourane.

Quant au transport en connaissement direct, c'est affaire d'organisation et d'entente entre les transporteurs ; rien ne s'oppose à ce qu'il soit pratiqué dans la nouvelle organisation.

À l'exportation, le Laos expédiait en Cochinchine du riz nêp, c'est-à-dire destiné à la distillation. Le chiffre moyen n'excédait pas un millier de tonnes par an ; les chiffres plus considérables cités par la C.S.N. T. se rapportent à des riz chargés sur la rive siamoise du Mékong. Il n'y a aucune raison de faciliter cette exportation étrangère par des subventions au compte du contribuable indochinois.

Il n'y a pas d'intérêt économique appréciable à exporter du riz du Laos, la production de ce pays étant, dans l'ensemble, déficitaire par rapport aux besoins de la population.

Quant au trafic proprement laotien, il est insignifiant : peaux, riz, stick-laque, etc., il peut, sans inconvénient, prendre le chemin du Tonkin ou du Nord-Annam.

En définitive, il faut conclure sur ce point que le trafic commercial du Laos, assuré exclusivement par le port de Saïgon et parce que assuré par ce port, a toujours été relativement insignifiant, qu'il ne comportait pour ainsi dire aucun produit de fabrication locale, qu'il imposait au transport des marchandises provenant du Tonkin (ciment par exemple) des délais supplémentaires et des tarifs prohlbitifs tels que sous ce régime, le Laos s'est trouvé économiquement orienté vers le Siam, fait qui n'est pas discutable. Maintenir cette prétendue liaison à coup de subvention, c'est en réalité détourner par un moyen artificiel (la subvention) le trafic de sa voie normale; Tonkin et le Nord-Annam — d'ailleurs subvention seuls) même de fournir au Laos les produits locaux dont il a besoin : ciment, subvention bimbeloterie, tissus, quincaillerie courante, etc. subvention

La Cochinchine doit se contenter de desservir le Bas-Laos. Les faits confirment subvention ces prévisions.

Il y a lieu de rappeler que, depuis l'ouverture de la voie Thakhek–Vinh, pour les marchandises, l'ensemble du trafic commercial du Laos utilise pour les 2/3 des voies autres que le Mékong et pour le trafic passagers les 9/10.

Les tarifs des nouveaux transports sur route ou par le fleuve seraient plus élevés que ceux précédemment appliqués par la C.S.N.T.

Il faut faire observer, pour apprécier cette affirmation à sa juste valeur :

1° que le tarif payé par l'usager était doublé d'une rémunération occulte à la charge du contribuable sous forme d'une subvention qui représente au minimum 60 $ à la tonne, ce qui équivaut, pour les transports de riz par exemple à faire payer 67 $ (7 $ de fret, 60 $ de subvention) le transport de Paksé à Saïgon d'une marchandise qui, rendue à destination, vaut 30 $;

2° que les tarifs très modiques, en effet, que l'on invoque comme étant ceux des transports de la C.S.N.T. n'ont été appliqués par elle qu'*in extremis*, la dernière année de son contrat, en vue de se créer une atmosphère favorable au renouvellement de son contrat. Précédemment, la Compagnie appliquait à peu de chose près le tarif maximum prévu à son cahier des charges, soit de 6 à 12 cents à la tonne par mille parcouru, 4 à 8 cents à la tonne kilométrique. Elle n'avait abaissé légèrement ce tarif qu'après l'ouverture du téléférique qui lui créait une concurrence.

Ainsi, pratiquement, sur le trajet Saïgon–Paksé, par exemple, le fret moyen d'une tonne de marchandises transportées s'élevait à 40 $, tarif abaissé à 30 dans la suite (lors de l'ouverture du téléférique) et, la dernière année du contrat, à 20 $ et même 7 $ pour les transports de riz. Or, par la route 13, le concessionnaire actuel du service routier, M. Simon PIETRI [Simonpietri], applique un tarif de 6 cents à la tonne kilométrique, de 30 $ pour transport par camions de bout en bout, de 27 $ pour transport combiné fleuve (jusqu'à Khinak) et route de Khinak à Saïgon.

Question de la soi-disant [prétendue] *disparition du trafic laotien vers l'Indochine au profit du pavillon et du commerce siamois.*

C'est exactement le contraire qui se produit. Jusqu'ici, et du fait de l'exclusive utilisation du Mékong pour les transports au Laos, le Laos a été orienté économiquement vers le Siam. Les raisons en sont évidentes. Saïgon, seul port utilisé pour les échanges du Laos, est à 1.539 km de fleuve de Vientiane, à 2.000 km de Luang-Prabang et le Mékong est coupé de rapides nécessitant de multiples ruptures de

charges. Par contre, Vientiane est à 200 km du terminus de la voie ferrée siamoise (Khôn-Khen) et Luang-Prabang à 300 km.

Cette situation a été modifiée par l'ouverture des routes nouvelles vers le Tonkin et le Nord-Annam spécialement route Dônghà–Savannakhet, route Thakhek–Vinh, utilisation du téléférique Xom-Cuc Ban Naphao.

Les produits tonkinois ont pu désormais parvenir à Vientiane et même s'introduire au Siam à la faveur de la zone franche.

Le coût des transports dans l'organisation nouvelle entre l'Indochine et le Laos n'est pas supérieur à celui entre Bangkok et le Mékong, par voie ferrée siamoise et route. En voici la démonstration :

Bas-Laos :

Prix de transport d'une tonne kilométrique de marchandises par chemins de fer siamois de Bangkok à Oubone (tarif le plus réduit par wagon complet) et par route de Oubone à Paksé 30 à 43 $ suivant la catégorie de marchandises

Prix pour le même transport de Saïgon à Paksé par camion 32 $ 00

par camion et chaloupe combinés 27 $ 00

Moyen et Nord-Laos :

Prix. de transport à la tonne kilométrique de Bangkok à Khôn-Khen par voie ferrée (tarif au wagon complet) et de Khôn-Khen à Nongkhay par route, de Nongkhay à Vientiane par fleuve 43 à 60 $ suivant la catégorie de marchandises

Prix de la tonne sur le trajet Hanoï–Vinh, Thakhet–Vientiane (en moyenne) 32 $ 00

Ainsi la crainte d'un accaparement par le commerce chinois du trafic sur le Mékong à la faveur d'un moindre coût des transports est chimérique et constitue un argument de mauvaise foi qui ne peut impressionner que les personnes ignorant le véritable état de choses. On peut, au contraire, affirmer que c'est la situation inverse qui se produit.

Pavillon siamois se substituant sur le Mékong international au pavillon français.

Argument grossier. — Sur tout le Mékong international, c'est-à-dire formant frontière avec le Siam, et à la seule exception du bief Khone–Savannakhet, où les chaloupes ne naviguant pas en général en raison des difficultés de ce bief parsemé de rapides (rapides de Khemmarath notamment), les services subventionnés français ont été non seulement maintenus mais intensifiés dans la nouvelle organisation ainsi qu'établi ci-après.

Bief Haut-Mékong — Houcisai–Luang-Prabang : maintien d'un service de pirogues en régie directe ;

Vientiane– Luang-Prabang : maintien d'un service de pirogues à moteur, plus rapides, plus confortables que celles des anciens services.

Bief Savannakhet–Vientiane : l'unique chaloupe hebdomadaire de la C.S.N.T. est remplacée par trois services (deux de pirogues à moteur rapides, un de chaloupes a marchandises à fond plat) la capacité de transport en fret et passagers a été augmentée.

Ainsi, le pavillon français continue à être représenté et même avec une intensité accrue sur le Mékong international ; seul a disparu le pavillon de la C.S.N. T.

Étant rappelé qu'à partir de Paksé et en aval, le fleuve cesse d'être international et que seules les chaloupes françaises peuvent y naviguer.

Fonctionnement actuel des services de transports fluviaux.

Ils sont au nombre de quatre :

a) Dans le bief Nord Luang-Prabang–Houcisai — service de pirogues assuré tous les 14 jours en régie directe par l'Administration ;

b) Bief Vientiane– Luang-Prabang :

Le service de la C.S.N.T. assuré une fois par semaine par les pirogues hors d'âge, sans confort, où le passager ne recevait ni nourriture ni couchage pendant six jours de voyage a été remplacé par un service confié au Laotien Thit-Pan, assuré par des pirogues neuves, à moteur Diesel Renault, rapides, effectuant le trajet en 3 jours et demi, avec cabine, couchettes et nourriture fournie à bord.

Le progrès est indéniable.

Sur ce bief, plusieurs autres services libres battant pavillon français fonctionnent.

Le nouveau service a fonctionné dès la date prévue pour la nouvelle organisation.

c) Bief Vientiane–Savannakhet :

L'unique chaloupe hebdomadaire de la C.S.N. T. transportant un maximum de 25 tonnes de marchandises en saison des hautes eaux, 15 à 20 en basses eaux, en raison de son tirant d'eau, a été remplacée, comme indiqué, par trois services : deux de pirogues à moteur et un de chaloupes à fond plat dites chalands, soit :

a) Un service rapide poste et passagers permettant aux voyageurs d'effectuer dans la journée (provisoirement en un jour et demi) le trajet Thakhek–Vientiane, ce qui permet de réaliser, par transports en commun, le voyage Saïgon–Vientiane en 3 jours et demi (bientôt 3 jours), Hanoï–Vientiane en 3 jours.

b) Un service dit ordinaire par poste et voyageurs de 3e classe.

c) Un service de transports lourds assuré par des chalands (en réalité de véritables chaloupes) à fond plat, calant 70 cm. en pleine charge ce qui leur permet de passer en toute saison, sur tout le cours du fleuve, pouvant transporter 30 tonnes et remorquer plusieurs allèges.

Rappelons que pendant toute la durée de son exploitation, la C.S.N. T. arrêtait chaque année, aux basses eaux, presque complètement son trafic de marchandises lourdes sur le Mékong, et qu'en quarante ans, elle n'a jamais pu se résoudre à mettre en service un type de navire fluvial adapté à la navigation en basses eaux sur le Mékong. Aussi bien cette année, de mars à mai, Vientiane a manqué de farine, de ciment, de médicaments, de vins et liqueurs et a-t-il dû *se ravitailler au Siam*.

Le type nouveau d'embarcation imposé, à faible tirant d'eau, permettra d'assurer toute l'année les transports commerciaux avec la même intensité et la même régularité.

Tout ce matériel est en service et fonctionne effectivement. Des retards ont été apportés à la mise en service du fait, principalement, que la maison Renault, fournisseur des moteurs Diesel Renault actionnant les embarcations, victime elle-même d'incidents ouvriers (grève, occupation des usines, etc.) a livré tardivement les moteurs. Le retard n'a pas dépassé huit à quinze jours pour le service pirogues, trois à six semaines pour le service chalands. Dans l'intervalle, le service a été assuré avec des moyens de fortune ; à aucun moment il n'y a eu interruption des transports subventionnées sur le Mékong.

*
* *

En définitive l'organisation nouvelle :

1° procure au Budget général une économie annuelle de l'ordre de sept cent mille piastres ;

2° assure tous les besoins commerciaux, postes et voyageurs dans les biefs navigables, où une subvention est encore nécessaire ;

3° laisse à la libre concurrence le fonctionnement des services commerciaux dans les biefs inférieurs (en aval de Savannakhet) des services nouveaux libres ont été immédiatement créés, notamment entre Paksé et Khône ;

4° assure la coordination de la route et du fleuve ;

5° oriente vers ses débouchés normaux — Tonkin par le Nord et Moyen-Laos, Cochinchine par le Sud-Laos —, le mouvement économique du Laos.

La fameuse liaison ininterrompue Saïgon– Laos, assurée pendant quarante ans avec de fortes subventions, a pratiquement asservi le Laos au Siam: l'organisation nouvelle l'en libère. Le succès de la mission économique tonkinoise au Laos, organisée en fin novembre dernier le démontre.

BAFFELEUF,
président de la chambre de commerce de Hanoï.

Gouvernement général de l'Indochine,
Rapport sur la situation administrative, économique et financière au Laos
durant la période 1937-1938

CHAPITRE VII. — SERVICES PUBLICS DE TRANSPORTS AU LAOS.

[81] La nouvelle organisation des services subventionnés de transports fluviaux et terrestres au Laos a fonctionné régulièrement depuis le début du mois de septembre 1937, se substituant, en ce qui concerne les services fluviaux jusqu'à Luang-Prabang,aux anciens services assurés par la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport dont le contrat a expiré le 31 août 1937 et n'a pu être renouvelé, l'appel d'offres institué à cet effet ayant abouti à la désignation d'autres concessionnaires.

L'utilisation exclusive de la voie fluviale pour les transports présentait un grand nombre d'inconvénients, notamment pour la poste et les voyageurs, en raison de la lenteur des embarcations utilisées, de leur tirant d'eau excessif et des nombreuses ruptures de charge imposées par le fleuve entre Saïgon et Vientiane. L'ouverture de nouvelles routes, l'amélioration des anciennes, ont permis la création de services routiers réguliers qui desservent aujourd'hui la plus grande partie du Laos.

On peut diviser les différents services réguliers de transports desservant le Laos en deux groupes principaux :

— les uns, qui combinant la route et le fleuve, assurent une liaison nord-sud d'un bout à l'autre de la colonie de Saïgon à Houeisai et Xieng-Sen, par Paksé, Savannakhet, Thakhek,Vientiane,Luang-Prabang ;

— les autres réalisent les liaisons transversales avec la Côte d'Annam (Thakhek-Savannakhet-Dôngha, Thakhek-Xomcuc-Tan-Ap, Luang-Prabang - Xieng-Khouang-Vinh) le Tonkin (Samneua-Chobo-Hanoï)et le Siam (Paksé-Oubone;.

Du sud au nord, le Laos est desservi par les services énumérés ci-après :

1° Services postaux subventionnés et de transports par voitures automobiles des voyageurs et de leurs bagages entre Saïgon et Paksé

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Bainier-Auto-Hall-Saigon.pdf

Longueur du parcours : 612 km.
Centres desservis : Saïgon, Kratié, Stung-Treng, Khong et Paksé.
[82] Fréquence du service : trois voyages par semaine dans chaque sens.
Les prix de transport des voyageurs sont établis sur les bases suivantes :
0 $ 04 le km. par voyageur de première classe ;
0 $ 02 le km. par voyageur de deuxième classe.
L'exploitation de ce service a été concédée aux Établissements Bainier à Saïgon jusqu'au 30 juin 1941.

2° Service de transport de marchandises et de matériel entre Kratié et Paksé

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Andre_Simonpietri-Saigon.pdf

Longueur du parcours : 358 km.
Centres desservis : Kratié, Stung-Treng, Khong, Paksé.
Fréquence du service : 2 fois par semaine dans chaque sens.
Tarif de transport : 0 $ 06 par tonne kilométrique avec minimum de perception de 0 $ 20.
L'exploitation de ce service a été concédée à M. Simonpiétri à Saïgon jusqu'au 31 décembre 1940. (Contrat du 12 avril 1938).

3° Service de transport par voitures automobiles des dépêches postales, des colis postaux, des voyageurs et des bagages entre Paksé et Saravane

Longueur du parcours : 136 km.
Centres desservis : Paksé, Paksong, Thateng et Saravane.
Fréquence du service : 1 voyage par semaine dans chaque sens.
L'exploitation de ce service a été concédée à un transporteur de Paksé jusqu'au 31 décembre 1940 (Contrat du 23 décembre 1937).

4° Service de transport par voitures automobiles des dépêches postales, des colis postaux, des voyageurs et des bagages entre Saravane et Savannakhet

Longueur du parcours : 271 km.
Centres desservis : Saravane, Khongsédone, Nakala, Kèngkok et Savannakhet.
Fréquence du service : 1 voyage par semaine dans chaque sens.
Le service est assuré pendant la saison sèche seulement, soit en principe du 15 novembre au 15 mai.
L'exploitation de ce service a été concédée à un transporteur de Paksé par avenant du 10 mars 1938 au marché passé avec ce dernier le 23 décembre 1937.

5° Service de transport fluvial de marchandises entre Savannakhet et Vientiane par chalands à moteurs.

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Transports_fluviaux_Laos.pdf

Longueur du parcours : 472 km.
Centres desservis : Savannakhet, Kabao, Thakhek, Hinboun, Paksane et Vientiane.
Fréquence du service : 1 voyage par semaine dans chaque sens.
[83] Les chalands qui assurent ce service ne sont tenus, d'après le contrat du concessionnaire, qu'au transport des marchandises. Ils comportent cependant 2

cabines, chacune de 2 couchettes, avec électricité et eau courante et peuvent être utilisés par les passagers de toutes classes après entente avec le concessionnaire.

Les tarifs sont établis sur les bases suivantes :

Classe A 0 $ 035 par km.
Classe B 0 $ 019 — —
Pont 0 $ 008 — —

Les tarifs de transport des marchandises varient entre 0 $ l019 et 0 $ 06 la tonne kilométrique ou le mètre cube.

L'exploitation de ce service a été concédée à la Société de transports fluviaux du Laos jusqu'au 31 août 1945 (Contrat du 17 novembre 1936).

6° Service de transport rapide de voyageurs, de la poste et des bagages entre Thakhek et Paksane

Longueur du parcours : 183 km.
Centres desservis : Thakhek, Hinboun, Paksane.
Sur la rive droite : Panom, Lakhone, Outhène, Samiabomy, Phompissay et Nongkhay.

Fréquence du service : 2 voyages par semaine dans chaque sens, l'un rapide, réservé aux passagers de 1re classe et de 2e classe, et l'autre ordinaire pour les voyageurs de 3e classe et éventuellement de 1re et 2e classes.

Les tarifs sont établis sur les bases suivantes ;

Classe A 0 $ 035 par km.
Classe B 0 $ 019 —
Pont 0 $ 008 —

L'exploitation de ce service a été concédée à la Société de transports fluviaux du Laos jusqu'au 31 août 1945 (Contrat du 17 novembre 1936.)

7° Services postaux subventionnés et de transports par voitures automobiles des voyageurs et de leurs bagages entre Paksane et Vientiane

Longueur du parcours : 150 km.
Centres desservis : Vientiane, Paksane.
Fréquence du service : 2 voyages par semaine dans chaque sens.
Tarifs de transports :

0 $ 04 par km. par voyageur de 1re classe.
0 $ 02 — par voyageur de 2e classe
0 $ 016 — par tonne de bagages avec minimum de perception de 0 $ 20.

L'exploitation de ce service a été concédée à M. Malpuech [17] jusqu'au 30 juin 1938 (Contrat du 20 juillet 1937).

[84]

---

[17] Urbain Malpuech : ancien commissaire du gouvernement au Laos, fondateur de la Société industrielle de Savannakhet :
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Indus.-Savannakhet.pdf
Directeur de la Société des transports fluviaux du Laos.

8° Services fluviaux de transport de voyageurs, de marchandises et de la poste entre Vientiane et Luang-Prabang

Ce service est assuré par des pirogues à moteur rapides.
Longueur du parcours : 426km.
Centres desservis : Vientiane, Ban-Vang, Paklay, Thadeua et Luang-Prabang.
Fréquence du service : 1 voyage par semaine dans chaque sens.
Les tarifs de transport des voyageurs sont établis sur les bases suivantes :.

Classe A 0 $ 059 par km.
Classe B 0 $ 035 —
Pont 0.$ 013 —

Les tarifs de transport des marchandises varient entre 0 $ 038 et 0 $108 la tonne kilométrique ou le mètre cube.

L'exploitation de ce service a été concédée à un concessionnaire laotien, M. Thit-Pan, jusqu'au 31 août 1942 (contrat du 17 novembre 1936).

9°) Service de transport par pirogues à moteur de la poste, des voyageurs et des marchandises entre Luang-Prabang et Houeisai

Longueur du parcours : 165 milles marins.

Centres desservis: Lu-iug-Prabing, Pakou, Lat-Hnn, Keng Ha ng-Luong, Tha-Nouang, Tha-Souang, Pakbeng, Kok-Ka, Hatsa, Paktlia, Houeisai.

Fréquence du service : Service bimensuel (1 voyage A et R tous les quatorze jours).

Tarifs de transports :

a) Voyageurs : 1re classe : 0 $ 13 par mille parcouru.
2e classe : 0 $ 05 par mille parcouru

b) Bagages : 0 $ 8 par tonne et par mille parcouru, toute fraction inférieure à 10 km. étant comptée pour 10 km., chaque mille commencé étant compté pour un mille.

c) Messageries : 0 $18 par tonne et par mille parcouru avec minimum de perception de 0 $ 18 par colis.

d) Marchandises : 0 $ 13 par tonne ou par mètre cube au gré de l'Administration et par mille parcouru avec minimum de perception de 0 $ 20 par colis.

Le service est assuré en régie par l'Administration dans les conditions prévues par l'arrêté du gouverneur général du 6 mai 1932.

*
* *

Le Laos est relié au Tonkin et à la côte d'Annam par les services suivants :

1° Services postaux subventionnés et transport par voitures automobiles, de la poste des voyageurs et des marchandises entre Donghà, Savannakhet et Thakhek

[85] Longueur des parcours :
Service A — Donghà-Thakhek : 400 km.
Service B — Embranchement de Savannakhet : 30 km.
Service C — Donghà-Savannakhet : 328 km.

Centres desservis :

Service A — Mailanh, Laobao, Tchépone, Muong-Phine, Muong-Phalane, Donghéne, bifurcation vers Savannakhet.

Service C — Mêmes centres que le service A.

Fréquence des services : 1 voyage A et R par semaine pour chaque service.

Tarifs de transports :

a) Voyageurs :

0 $ 04 par km. par voyageur - classe A
0 $ 02 — - classe B
0 $ 01 — - classe C

(La classe A correspond aux 1re et 2e classes des chemins de fer).
(La classe B correspond à la 3e classe des chemins de fer).
(La classe C correspond à la 4e classe des chemins de fer).

b) Messageries

0 $ 0001 par km. et par kilo.

c) Marchandises

0 $ 05 la tonne kilométrique avec minimum de perception de 0 $ 20.

L'exploitation de ce service a été concédée en suite d'appel d'offres à M. Malpuech, jusqu'au 31 décembre 1940 (Contrat du 14 janvier 1938).

2° Service de transport par voitures automobiles des voyageurs et des marchandises entre Xomcuc, Ban Naphao et Thakhek, en liaison à Ban-Naphao avec le téléférique [18] et à Xomcuc avec le chemin de fer

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Samanal.pdf

Longueur des parcours :

a) de Xomcuc à Thakhek, en correspondance avec le chemin de fer à Xomcuc (Transport de voyageurs et bagages) :202 kilomètres.

b) de Ban-Nâphao à Thakhek, en correspondance avec le téléférique à Ban-Naphao (transport des marchandises) : 138 km.

Centres desservis : Xomcuc, Latrong, Baidinh, Pou-Toc-Vou, Ban-Naphao, Thakhek.

Fréquence du service : 2 fois par semaine dans chaque sens.

a) Voyageurs

	Classe A	Classe B
Thakhek- Ban Naphao	4 $ 20	2 $ 10
Ban Naphao-Xomcuc	1 $ 80	0 $ 90
Thakhek-Xomcuc	6 $ 00	3 $ 00
Arrêts intermédiaires	0 $ 03 le km	0 $ 015 le km.

[86]

b) Messageries (G.V.)

0 $ 15 par tonne et par kilomètre de Thakhek à Xomcuc - Minimum de perception: 0 $ 20. Poids maximum par colis : 100 kg

---

[18] Téléférique du col de la Vieille :
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Teleferique_col_Vieille.pdf

c) Marchandises (P.V.)

0 $10 par tonne et par kilomètre par expéditions de moins d'une tonne.

0 $09 par tonne et par kilomètre par expéditions de plus d'une tonne.

(sans correspondance avec le chemin de fer).

L'exploitation de ce service a été concédée à la SAMANAL jusqu'au 31 décembre 1940 (Contrat du 8 novembre 1937).

3° Service de transport par voitures automobiles des dépêches postales, des colis postaux, des voyageurs et des bagages entre Vinh, Xieng-Khouang et Luang-Prabang.

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Garage_Aviat-Hanoi.pdf

Longueur des parcours :

Vinh-Xieng-Khouang : 435 km.

Xieng-Khouang- Luang-Prabang : 306 km.

Centres desservis : Vinh, Doluong, Cuarao, Muong-Sèn, Xieng-Khouang et Luang-Prabang.

Fréquence du service : 1 voyage par semaine dans chaque sens.

Tarifs de transport :

1re classe : 0 $ 072 par voyageur et par km.

2e classe : 0 $ 027 — —

Bagages : 0 $ 00015 par kilogramme et par km. avec minimum de perception de 0 $ 05.

L'exploitation de ce service a été concédée à M. Aviat jusqu'au 30 avril 1941 (Contrat du 9 juillet 1938).

Le service est assuré pendant la saison sèche entre Xieng-Khouang et Luang-Prabang (novembre à mai) et entre Vinh et Xieng-Khouang toute l'année.

*
* *

Outre les services ci-dessus énumérés, il existe dans certaines provinces du Laos des services de transport d'intérêt régional qui sont les suivants :

1° Service automobile subventionné de transports postaux, de voyageurs et de marchandises entre Paksé et Oubone.

Longueur du parcours : 122 km.

Centres desservis : Paksé, Phimoun, Varin et Oubone.

Fréquence du service : 2 voyages par semaine dans chaque sens.

Tarifs de transport : 1re classe : 0 $ 04 par voyageur et par kilomètre.
2e classe : 0 $ 02 par voyageur et par kilomètre.

[87] Bagages : 0 $ 0005 par kilogramme et par kilomètre avec minimum de perception de 0 $ 10.

Le contrat est en cours d'approbation.

2° Service de transport par automobile des dépêches postales et des colis postaux entre Bonèng, Phontiou et Hinboun.

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Etains_Extreme-Orient.pdf

Longueur du parcours : 53 kilomètres.

Centres desservis : Bonèng, Phontiou et Hinboun.
Fréquence du service : 1 voyage par semaine dans chaque sens.
Service assuré jusqu'au 31 décembre 1938 par la Compagnie fermière des Étains d'Extrême-Orient à Bonèng (Contrat en date du 21 avril 1938).

3° Service de transport par automobiles des dépêches postales, des colis postaux, des voyageurs et des bagages entre Vientiane et Vangvieng

Longueur du parcours : 157 km.
Centres desservis : Vientiane, Vangvieng.
Fréquence du service ; 1 voyage par semaine dans chaque sens.
Tarifs de transport : (Tarifs maxima)
1re classe : 0 $ 05 par voyageur et par km.
2e classe: 0 $ 025 par voyageur et par km.
Bagages : 0 $ 01 par 100 kg et par km.
L'exploitation de ce service a été concédée à un entrepreneur de Vientiane jusqu'au 31 décembre 1940 (Contrat du 23 février 1938).

4° Service de transport par automobiles des dépêches postales, des colis postaux, des voyageurs et des marchandises entre Chobo, Moc-Chau et Samneua.

Longueur du parcours : 225 km.
Centres desservis : Chobo, Samneua.
Fréquence du service : 1 voyage par semaine dans chaque sens.
Tarifs de transport : Samneua-Chobo ou Chobo-Samneua :
Passagers européens : 10 $ 00
Passagers indigènes : 5 $ 00
Bagages et marchandises : 108 $ 00 (la tonne)
L'exploitation de ce service a été concédée à un Laotien des Houaphans jusqu'au 31 décembre 1939 pour la poste (Contrat du 26 mai 1937) et jusqu'au 31 août 1938 pour les autres transports (Contrat du 22 septembre 1937).

———————

NOS MORTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 avril 1941)

Le gouverneur général de l'Indochine a le regret de porter à la connaissance de la population indochinoise les décès de :

……

M. Le Moal (Albert), gardien de phare de 3e classe des Travaux publics.
M. Le Moal, né le 5 mars 1906 à Guingamp (Côtes-du-Nord), a été incorporé à bord de l' « Armorique » du 26 octobre 1921 au 31 mars 1923 comme apprenti-marin.
Il s'est engagé dans la marine nationale où il a servi du 1er avril 1923 au 1er avril 1928.
Il a été nommé quartier maître timonier le 1er avril 1925.
Il a été employé à la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport en Indochine du 1er octobre 1929 au 14 septembre 1935.
Entré dans l'administration des Travaux publics de l'Indochine en qualité de gardien de phare stagiaire le 21 novembre 1935, il fut nommé gardien de phare de 3e classe le 7 mars 1938.

Il fut mobilisé par la marine nationale en Indochine du 19 janvier 1940 au 25 janvier 1941.

Il a servi successivement au phare du Cap Saint-Jacques, de Bai-kanh, de Nui-nai, de Poulo Obi et, en dernier lieu, à nouveau au phare de Bai-kanh (Poulo Condore).

Il est décédé le 30 mars 1941 à l'hôpital Grall de Saïgon.

———————————