

Mise en ligne : 19 janvier 2014.
Dernière modification : 9 septembre 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE FRANÇAISE DES TRAMWAYS DU DONAÏ (INDOCHINE)

création de la Biênhoà industrielle et forestière

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Bienhoa_I&F_1908-1939.pdf

Ligne de 23 km construite avec l'aide du gouvernement général de l'Indochine pour desservir l'immense concession de la Biênhoà industrielle et forestière dans le nord de la Cochinchine, aux limites des plateaux moïs.

René Clotaire DUFLOT, président

Né à Louviers (Eure), le 27 mai 1881.

Fils de Paul Clotaire Duflot, notaire, et de Marie Augustine Bury.

Frère de Clotilde Duflot, mariée à Pierre Cazelles (1881-1958), avocat, administrateur de la Cie foncière et agricole du Maroc, de Rharb et Khlot...

Marié à une Dlle Baillère. Dont :

— Andrée, mariée à André Granoux, ingénieur de première classe d'artillerie navale.

Docteur en droit.

Administrateur de la Société générale d'agriculture et d'élevage (1921),

de L'Emballage Pliant Système Laurens (1922),

de la Société de gestion minière, à Bruxelles (1925).

de la Biênhoà industrielle et forestière (quitus en 1927),

des Établissements Armand Drouant à Puteaux (Seine), 10, rue Bellini :

fabricant de couleurs.

et de Mines et minerais :

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Mines_et_minerais.pdf

Chevalier de la Légion d'honneur du 4 août 1936 comme capitaine au centre de mobilisation du train n° 15, parrainé par Pierre Ferdinand Paul Cazelles, son beau-frère.

Décédé à Paris VII^e, le 2 fév. 1966.

CONSTITUTION DE SOCIÉTÉS

Compagnie française des tramways du Donai (Indochine)

(*Les Annales coloniales*, 12 avril 1913)

Société anonyme en formation.

Siège : 7, rue de Mogador, à Paris.

Durée : 90 ans.

Objet : l'achat ou l'obtention de la concession, la construction et l'exploitation de tous réseaux de chemins de fer ou tramways en Asie et, notamment, de la ligne privée de chemin de fer que la société « La Biênhoà industrielle et forestière » doit établir en Cochinchine.

Capital : 2.500.000 fr. divisé en 5.000 actions de 500 francs à souscrire en espèces et payables 14 à la souscription et le surplus dans le mois de la constitution.

Répartition : 5 % à la réserve, 5 % aux actions : le solde, 10 % au conseil d'administration, et 90 % aux actions, sur lesquels l'assemblée, pourra décider la création de fonds de réserve.

CONSTITUTION

Compagnie française des Tramways du Donai
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 mai 1913)

Au capital de 2.500.000 fr. divisé en 5.000 actions de 250 francs. Siège social à Paris, 7, rue de Mogador. — Conseil d'administration : MM. R. Duflot, A. Guillain ¹, L. Posth ² et J. de Traz ³. — Statuts déposés chez M^e Champetier de Ribes, notaire à Paris, et extrait publié dans les *Petites Affiches* du 19 mai 1913.

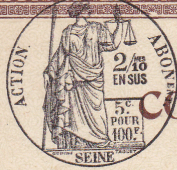
(*Les Archives commerciales de la France*, 21 mai 1913)

Paris. — Formation. — Soc. anon. dite : CIE FRANÇAISE DES TRAMWAYS DU DONAI (INDOCHINE), 7, Mogador. — 90 ans. — 2.500.000 fr. — 23 avril 1913. — *Petites Affiches*.

¹ Probablement Antoine *Florent* Guillain (1844-1915) : X-ponts, ancien ministre des colonies, vice-président du Comité de l'Asie française, président du Syndicat des fabricants et des constructeurs de matériel de chemins de fer, etc. Il entre simultanément au conseil des Papeteries de l'Indochine. Commandeur de la Légion d'honneur. Voir sa nécrologie ci-dessous

² *Louis* Jacques Posth (Le Raincy, 1874-Casablanca, 1947) : ancien élève de l'École alsacienne, ingénieur ECP. Directeur de la Biênhoà industrielle et forestière. Chevalier de la Légion d'honneur (1919).

³ Jean de Traz (Paris, 1875-Mulhouse, 1962) : fils d'Albert de Traz et d'Émilie Denis. Marié à Lauri Gisperger. D'abord spécialisé dans les transports, il fait carrière dans l'électrification : président et administrateur délégué de l'Auxiliaire industriel, de la Société d'études, travaux et exploitations et de la Société de montage et installations électriques. Chevalier de la Légion d'honneur du 9 mars 1948 : juge au tribunal de commerce de la Seine, PDG S.A. de Montage d'appareils électro-mécaniques, vice-président du groupement d'entrepreneurs d'électrification rurale. Croix de guerre pour faits de Résistance.



COMPAGNIE FRANÇAISE

DES

TRAMWAYS DU DONAI

(INDO-CHINE)

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE

*Statuts déposés chez M^e Charles CHAMPETIER DE RIBES,
Notaire à Paris, le 19 Avril 1913.*

CAPITAL SOCIAL : 2.500.000 FRANCS

Divisé en 5.000 Actions de 500 Francs chacune.

SIÈGE SOCIAL A PARIS

Action de Cinq Cents Francs

AU PORTEUR

N^o 0,638

ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

PARIS, le 25 Mai 1913.

UN ADMINISTRATEUR,

UN ADMINISTRATEUR,

Jean de Cuij

[Signature]

DES
TRAMWAYS DU DONAÏ
(INDO-CHINE)

Société anonyme française

Statuts déposés en l'étude de M^e Charles Champetier de Ribes,
notaire à Paris, le 19 avril 1913

Capital social : 2.500.000 fr.
divisé en 500 actions de 500 fr. chacune

Siège social à Paris

ACTION DE CINQ CENTS FRANCS
AU PORTEUR

entièrement libérée

Paris, le 25 mai 1913

Un administrateur (à gauche) : Jean de Traz

Un administrateur (à droite) : Posth, de la Biênhoà (?)

Impr. Chaix, 20, rue Bergère, Paris. Encres Lorilleux

Discours de M. Albert Sarraut au banquet
du Comité du commerce et de l'industrie de l'Indochine
(*Les Annales coloniales*, 21 mars 1914)

.....
Parmi les personnalités présentes au banquet, citons :
Posth, Guillaïn

29.

Substitution de la « Compagnie française des Tramways du Donai » à la « Biênhoà industrielle et forestière » pour la construction et l'exploitation de la ligne privée de chemin de fer établie entre la gare de Trang-bom et le fleuve Donai.

(DOSSIER n° 44.- 1^{er} BUREAU)

(Conseil colonial de la Cochinchine, séance du 3 novembre 1914)

Rapport au conseil colonial

M. le directeur de la Société « La Biênhoà industrielle et forestière » a soumis au gouvernement local les statuts de la Société anonyme, au capital de 2.500.000 francs, constituée à Paris, le 23 avril 1913, sous le nom de « Compagnie française des Tramways du Donai » qui s'est substituée à la « Biênhoà industrielle et forestière » pour la construction et l'exploitation de la ligne privée du chemin de fer que cette société a établie entre la gare de Trang-bom et le fleuve Donai, en vertu du contrat qu'elle a passé le 5 octobre 1910, avec le gouvernement général de l'Indochine. Ce document fut transmis à M. le gouverneur général auquel il appartenait de décider si cette substitution pouvait être acceptée, sa décision devant être ratifiée ultérieurement par le conseil colonial. M. le gouverneur général fit connaître que cette substitution ne pouvait être acceptée que sous certaines conditions.

Or, la nouvelle société ne peut satisfaire à ces conditions qu'en vertu d'une délibération prise par l'assemblée générale extraordinaire de ses actionnaires que les circonstances actuelles ne permettent pas de réunir.

Dans ces conditions, le dossier de cette affaire ne pouvant être soumis au conseil colonial au cours de sa session ordinaire de 1914, l'Administration a l'honneur de proposer à l'assemblée locale de donner mandat à sa Commission permanente pour régler cette affaire et ratifier, le cas échéant, la décision du Gouverneur général de l'Indochine, touchant la substitution dont question.

Saigon, le 23 octobre 1914.

Le Gouverneur de la Cochinchine,
GOURBEIL.

Rapport de la Commission

Messieurs,

Comme le déclare l'Administration dans son rapport, le dossier de cette importante question ne peut être soumis au conseil colonial, la société demanderesse n'ayant pu, en raison des événements actuels, satisfaire à certaines conditions exigées par le gouvernement général préalablement à l'acceptation de la substitution qu'elle sollicite.

La décision que prendra le gouvernement général au moment où cette affaire lui sera soumise de nouveau, devant être, aux termes des textes organiques de votre assemblée, ratifiée par le Conseil colonial, votre Commission émet un avis favorable à ce que délégation soit donnée à notre commission permanente pour la solution définitive de la substitution dont il s'agit.

Le rapporteur,
ARDUSER.

M. LE VICE-PRÉSIDENT. Avez-vous des raisons à faire valoir contre la substitution que l'on nous demande d'approuver.

Adopté.

MORT DE M. GUILLAIN (*Le Journal des débats*, 21 avril 1915)

Nous avons le vif regret d'apprendre la mort de M. Florent Guillain, commandeur de la Légion d'honneur, inspecteur général des ponts et chaussées, en retraite, directeur honoraire au ministère des travaux publics, ancien ministre des colonies (Cabinet Dupuy, 1898-1899), ancien vice-président de la Chambre des députés, censeur de la Banque de France, président du Comité des Forges de France, président de l'Union des industries métallurgiques et minières, président de l'Union des Syndicats de l'électricité, président de la Compagnie des Forges et aciéries de la marine et d'Homécourt, président de la Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston, président de la Société des mines d'Anderny-Chevillon, administrateur de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, administrateur de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée [PLM], régisseur de la Compagnie des mines d'Anzin, administrateur de la Société des Ateliers et chantiers de France, décédé à l'âge de soixante-dix-neuf ans.

La simple énumération que nous venons de faire des principales fonctions remplies par M. Guillain atteste la place considérable que l'ancien directeur au ministère des travaux publics avait prise dans le monde industriel. Ses compétences techniques, son caractère et sa bienveillance avaient contribué à lui assurer ces rôles multiples, et feront qu'il laissera un grand vide en même temps que de grands regrets dans tous les milieux

où il exerçait son activité. De son passage au ministère des colonies, M. Guillaïn avait conservé pour l'expansion de la France au dehors un intérêt qui n'a pas cessé de se manifester, et l'ancien ministre était vice-président du Comité de l'Asie française et membre de celui de l'Afrique française.

Les obsèques seront célébrées vendredi 23 avril, à dix heures et demie, en l'église de l'Annonciation de Passy où l'on se réunira.

Saïgon
COMPAGNIE FRANÇAISE DES TRAMWAY DU DONAÏ (Indochine)
Siège social : Paris
Direction : 2, boulevard Charner, Saïgon
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1916, p. 114)

MM. [Maurice] BLONDEL et [Louis] POSTH, administrateurs à Biênhoà ;
FERMÉ, directeur général à Saïgon ;
TIRAN, inspecteur à Biên-hoà.



(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1916, p. 144)

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 juillet 1918)

[...] À Tran-Boum, au km. 55, nous trouvons déjà un embranchement de ce genre de 22 km. construit par la « Biênhoà industrielle et forestière » pour le transport des bois, mais où circulent aussi des trains de voyageurs. On est tout surpris de voir le nombre d'indigènes qui en profitent, dans un pays jadis absolument dépeuplé. [...]

AEC 1922-694 — Cie française des tramways du Donai, 1, rue du Cirque, PARIS (8^e).
Capital. — Sté an., f. en 1910, 2.500.000 fr. en 5.000 act. de 500 fr. ent. lib.

Objet. — Constr. et exploit. de réseaux de chem. de fer ou tram en Asie et en particulier de celui que La Biênhoà industrielle et forestière (V notice n^o 761) a, par contrat avec le gouvernement général de l'Indochine, établi entre la ligne Saïgon-Khanhoa et le cours du Donai au-dessus des rapides de Trian. — Siège d'exploit. à Saïgon.

Conseil. — MM. Duflot, présid. ; Blondet [*sic* : Blondel = Biênhoà ind.+forest], Posth [Biênhoà ind.+forest], de Baritault, baron d'Ussel [Biênhoà ind.+forest], Heilmann 4, admin.

(*Les Archives commerciales de la France*, 21 décembre 1925)

Paris. — Modification. — Soc. dite Cie FRANÇAISE des TRAMWAYS du DONAÏ, 1, François-1^{er}. — Transfert du siège 20, Madrid. — 5 mars 1926. — *Journal spéc. sociétés* (publ. du 10 déc. 1926.)

AEC 1926/823 — Cie française des tramways du Donai,
1, rue du Cirque, PARIS (8^e).
Tél. : Élysées 15-29 et 30. — Télég. : Labifor-Paris. — © : A. Z.
Capital. — Société anon., fondée en 1910, 2.500.000 fr. en 5.000 actions de 500 fr.
Objet. — Construction et exploitation de réseaux de chemins de fer ou tramways en Asie et en particulier de celui que La Biênhoa industrielle et forestière (V. notice n° 902) a, par contrat avec le Gouvernement général de l'Indochine, établi entre la ligne Saïgon-Khanhoa et le cours du Donai au dessus des rapides de Trian.
Siège d'exploitation à Saïgon (Cochinchine).
Conseil. — MM. Duflot, présid. ; Blondel, Posth, de Baritault, baron d'Ussel, Heilmann, administrateurs.

Compagnie Française des Tramways du Donai (Indo-Chine)
(*La Journée industrielle*, 30 septembre 1927)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1926 qui se soldent par un bénéfice net de 144.736 francs. L'assemblée a voté la distribution d'un dividende de 5 1/2 % sur le montant nominal des actions.

Une assemblée extraordinaire, convoquée ensuite, n'a pu être tenue faute de quorum et a été reportée à une date ultérieure.

Tramways du Donai
(*L'Économiste parlementaire*, 15 octobre 1928)

L'assemblée générale ordinaire de la Compagnie française des Tramways du Donai (Indochine), tenue le 26 septembre, a approuvé les comptes afférents à l'exercice 1927. Le compte de profits et pertes fait ressortir un solde créditeur de 144.736 fr., affecté à raison de 7.256 fr. à la réserve légale et de 137.500 fr. à la répartition d'un dividende de 5 1/2 % sur le nominal des actions, mis en paiement le 15 octobre.

Notre carnet financier

⁴ Jean Heilmann (1860-1936) : capitaine de frégate, président de la Biênhoa industrielle et forestière. Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Bienhoa_I&F_1908-1939.pdf

Compagnie française des tramways du Donai.
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 septembre 1929)

Les actionnaires de cette société sont convoqués en assemblée ordinaire pour le 26 septembre, à 11 heures, au siège social, à Paris, 43, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les recettes d'exploitation de l'exercice 1928 ont été de 970.774 francs contre 939.168 francs, laissant un déficit de 320.825 francs contre 295.354 francs.

En tenant compte de la garantie de la Biênhoà et des produits de sources diverses, les comptes font apparaître un solde créditeur de 114.736 francs.

Le conseil proposera à l'assemblée du 26 septembre de porter le dividende de 5 à 5 1/2 %, soit de 25 à 27 fr. 50 par action.

Au bilan, les immobilisations sont portées pour 2 millions 726.424 francs. Les exigibilités figurent pour 98.912 francs contre 74.422 francs et le disponible ressort à 107.965 francs.

Tramways du Donai
(*Les Annales coloniales*, 9 septembre 1930)

Les comptes de 1929 qui seront soumis à l'assemblée du 25 septembre font ressortir un bénéfice net de 144.735 francs, compte tenu de la garantie de la Biênhoà industrielle et forestière. Le conseil proposera de maintenir le dividende à 5 1/2 %, soit 21 fr. 80 par action.

Assemblées
(*Les Annales coloniales*, 23 septembre 1930)

Tramways du Donai. Ord. 25 sept., 11 h., 43, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris.

TRAMWAYS DU DONAI
(*Le Journal des débats*, 27 septembre 1930)

L'assemblée ordinaire tenue le 25 septembre a approuvé les comptes de l'exercice 1929, faisant ressortir un solde créditeur de 144.736 fr., égal à celui de l'exercice 1928. Le dividende a été maintenu à 27 fr. 50 par action.

(*Les Archives commerciales de la France*, 27 juillet 1931)

PARIS. — Modification. — Soc. dite Cie FRANÇAISE des TRAMWAYS DU DONAI (Indochine), 43, Chaussée-d'Antin. — Transfert du siège, 49, Cambon. — *Petites Affiches*.

(*Les Archives commerciales de la France*, 19 août 1931)

PARIS. — Modification. — Soc. dite Cie FRANÇAISE des TRAMWAYS DU DONAÏ (Indochine), 43, Chaussée-d'Antin. — Transfert du siège, 49, Cambon. — 6 juillet 1931. — *Petites Affiches*.

TRAMWAYS DU DONAÏ
(*Le Journal des débats*, 25 août 1931)

Les comptes de l'exercice 1930 qui seront soumis à l'assemblée du 29 septembre se soldent par un bénéfice de 144.736 francs, égal à celui du précédent exercice. Dividende proposé 27 fr. 50 brut par action, égal à celui de 1929.

Compagnie Française des Tramways du Donai (Indo-Chine)
(*La Journée industrielle*, 31 août 1932)

Les comptes de l'exercice 1931 se soldent par un bénéfice net égal au précédent, soit 144 736 fr., permettant le maintien du dividende à 27 fr. 50 par action.

(*Les Archives commerciales de la France*, 19 mai 1933)

PARIS. — Modification. — Société dite COMPAGNIE FRANÇAISE DES TRAMWAYS DU DONAÏ. — Transfert du siège, 51, rue d'Anjou. — *Petites Affiches*.

PARIS. — Modification. — Société dite COMPAGNIE COTONNIÈRE DES NOUVELLES-HÉBRIDES. — Transfert du siège, 51, rue d'Anjou. — *Petites Affiches*.

TRAMWAYS DU DONAÏ
(*Le Journal des débats*, 4 janvier 1934)

Les comptes de l'exercice 1933 se soldent par une perte de 23.758 francs, formant, avec le déficit antérieur, un solde débiteur total de 221 826 fr

Compagnie française des Tramways du Donaï
(*La Journée industrielle*, 13 janvier 1934)

Réunis hier en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1932, qui accusent une perte de 23.739 francs, portant à 221.826 fr. le déficit total.

M. Furiat a été réélu administrateur.

Le rapport du conseil indique que, bien que la crise économique ne se soit guère atténuée en Cochinchine, la société a pu, grâce à une augmentation pour 1932 du tonnage de bois transporté, enregistrer un accroissement des recettes qui ont atteint 471.538 fr. contre 391.986 fr. Cette amélioration, d'ailleurs, n'est que temporaire, car les chemins de fer indochinois ont repris la chauffe au charbon.

Tramways du Donai
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 22 février 1934)

L'assemblée ordinaire annuelle a approuvé les comptes de l'exercice 1932 se soldant par une perte d'exploitation de 119.098 fr., amortie par la garantie d'intérêts de la « Biênhoà ».

Il n'a pas été voté de répartition contre 27 fr. 50.

Le rapport note que les résultats enregistrés se sont ressentis de la crise économique qui sévit en Cochinchine et qui ne s'est guère atténuée en 1932.

Le tonnage transporté par le tramway qui, en 1930, était encore pour les bois d'œuvre de 26.662 tonnes, et pour le bois de feu, de 10.828 tonnes, est tombé en 1931, à 9.562 t. et 5.461 t. respectivement; les recettes totales sont revenues de 842.339 fr. à 391.986 francs.

En 1932, grâce à une augmentation du tonnage de bois de feu transporté, la Société a enregistré un accroissement de ses recettes qui ont atteint 471.538 francs.

La Biênhoà industrielle et forestière
Assemblée ordinaire du 30 juillet 1934
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 15 et 22 septembre 1934)

[...] Le poste Avances à la Compagnie française des tramways du Donai s'accroît de la garantie d'intérêt due à cette société (137.500 francs). En contrepartie, la même somme s'inscrit au Passif, dans la Provision pour risque dérivant de nos avances

Nous vous avons, l'an dernier, longuement exposé la divergence qui nous sépare de la Compagnie française des tramways du Donai en ce qui concerne la charge des insuffisances d'exploitation de la voie. En raison des difficultés qui se manifestaient, votre président a démissionné du conseil du Donai ; celui-ci comprend désormais trois membres désignés par nous et deux autres administrateurs représentant les autres actionnaires. Cette composition correspond à la répartition des titres, dont plus de 70 % sont détenus par votre société. De part et d'autre, des consultations de justice sont recueillies : ou bien il interviendra un accord pour recours à un arbitrage, ou bien un procès sera intenté, si une entente ne s'établit pas à l'amiable.

Temporairement toutefois, pour éviter l'arrêt des transports, la Biênhoà consent au Donai, dépourvu de ressources, des avances de trésorerie. [...]

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1933

ACTIF :

Avances à la Compagnie française des tramways du Donai :

a) Pour garantie d'intérêts récupérables sur bénéfices année 1932 à 1933	1.042.749
45	
b) Pour déficits d'exploitation années 1926 à 1931	1.670.158 39
c) Pour besoins de trésorerie 1932 et 1933	69.370 53

PASSIF

Provision pour risques dérivant des avances à la Compagnie française des tramways du Donai 2.712.901 84

Le litige avec la Compagnie française des tramways du Donai

En ce qui concerne les Tramways du Donai, nous avons fait allusion, dans notre rapport, aux controverses qui durent encore avec les actionnaires de cette compagnie, autres que la Biênhoà elle-même et qui continuent à soutenir que nous devrions leur assurer la distribution d'un dividende. La Biênhoà, vous le savez, reconnaît qu'elle doit contractuellement verser la somme garantie à la Compagnie et non à ses actionnaires, mais elle estime que, comme elle a avancé des fonds aux Tramways du Donai, il y a compensation à concurrence des 137.500 francs représentant la garantie d'intérêt. En ces conditions, il ne peut être réparti de dividende aux actionnaires.

La Biênhoà industrielle et forestière
Assemblée ordinaire du 11 juillet 1935
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 7 septembre 1935)

Le compte avances à la Compagnie française des tramways du Donai s'accroît de la garantie due au titre de l'exercice 137.500 francs, dont la contrepartie s'inscrit au passif en provision. Le différend de notre société avec cette compagnie demeure en suspens.

Compagnie française des tramways du Donai
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 1^{er} février 1936)

L'assemblée tenue le 23 décembre a approuvé les comptes de l'exercice 1934 se soldant par une perte de 42.732 francs.

BIÊNHOA INDUSTRIELLE ET FORESTIÈRE
Assemblée ordinaire du 18 juin 1936
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 15 août 1936)

Un troisième actionnaire. — Est-ce que la situation des Tramways du Donai s'améliore ?

M. le président. — Vous savez que cette société ne subsiste que parce que la Biênhoà lui avance tous ses frais d'exploitation ; cette année, elle a fait plus de recettes.

Le troisième actionnaire. — Peut-on espérer qu'à un moment donné, elle deviendra rémunératrice ?

M. le président. — Je ne le crois pas.

Le troisième actionnaire. — C'est, en somme, un capital à peu près perdu ?

Le deuxième actionnaire. — Cette Compagnie est indispensable au transport de vos bois, n'est-ce pas Monsieur le président ?

M. le président. — Oui, c'est à ce titre qu'il nous importe de supporter ses charges, d'autant que nous en sommes actionnaires à concurrence de 72 %. Quoi qu'il en soit, je ne considère pas que la Compagnie puisse, d'ici longtemps, arriver à

Compagnie Française des Tramways du Donai (Indo-Chine)
(*La Journée industrielle*, 7 novembre 1936)
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 5 décembre 1936)

L'assemblée du 30 octobre a approuvé les comptes de l'exercice 1935, se soldant par un bénéfice net de 44.112 francs, qui a été reporté à nouveau.

Compagnie Française des Tramways du Donai (Indo-Chine)
(*La Journée industrielle*, 24 novembre 1936)

Siège transféré du 51, rue d'Anjou au 25, avenue Victor-Emmanuel-III, à Paris.

AEC 1937/994 — Cie française des tramways du Donai,
23-25, avenue Victor-Emmanuel-III, Paris (8^e).

Tél. : Balzac 33-32. — Télég. : Labifor-Paris.

Capital. — Société anon., fondée en 1913, 2.500.000 fr. en 5.000 actions de 500 fr.
— Dividendes : 1926 et années suivantes, 5 % p. 100.

Objet. — Construction et exploitation de réseaux de chemins de fer ou tramways en Asie et en particulier de celui que La Biênhoà industrielle et forestière (V. notice n° 1075) a, par contrat avec le Gouvernement général de l'Indochine, établi entre la ligne Saïgon-Khanhoa et le cours du Donai au dessus des rapides de Trian.

Siège d'exploitation à Saïgon (Cochinchine).

Conseil. — MM. Bourcier St-Chaffray, présid. ; Duflot, Hirsch ⁵, Mingot, Perrin, administrateurs.

La Biênhoà industrielle et forestière
Assemblées ordinaire et extraordinaire du 26 mai 1937
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 7 août 1937)

Les rapports avec la Société des Tramways du Donai

L'actionnaire. — Je vois figurer au bilan un poste de 3.111.000 francs relatif aux Tramways du Donai. Est-ce que cette avance est récupérable ?

M. le président. — C'est une avance que nous ne pourrions récupérer que si les Tramways du Donai font des superbénéfices.

L'actionnaire. — Je le comprends bien.

M. le président. — Étant donnée qu'il faudrait d'abord rémunérer le capital de la Société du Donai : 2.500.000 francs, nous ne pourrions rentrer en possession des avances que sur les superbénéfices. Nous avons donc une créance, mais sa récupération est des plus problématiques.

L'actionnaire. — Mais est-ce que la société n'a pas la majorité des actions ?

M. le président. — Nous avons les 72 ou 73 % du capital du Donai.

Un deuxième actionnaire. — Pourquoi alors, ne pas fusionner ?

Un troisième actionnaire. — Et quel est l'intérêt de la Biênhoà dans l'affaire Donai ?

M. le président. — Lorsque la Biênhoà a été créée, avec une propriété qui passait alors pour couvrir trente mille hectares alors qu'elle en couvrait quarante mille, il lui a été imposé de créer une voie ferrée. Cette voie ferrée devait avoir 23 kilomètres et relier une route coloniale au fleuve Donai à travers les forêts de la Biênhoà. Le but visé par la colonie, qui nous imposait cette mesure, n'était pas seulement de permettre à la Biênhoà de disposer d'une voie ferrée (qui lui était indispensable d'ailleurs), mais surtout

⁵ Lazare Paul Hirsch (1872-1959) : polytechnicien, ingénieur des eaux et forêts, ancien administrateur de la Biênhoà industrielle et forestière*.

d'établir une communication avec une partie de la colonie dans laquelle on se rend maintenant par des routes créées par la suite.

Dans ces conditions, le tramway n'est plus utilisé qu'uniquement pour les transports que doit faire la Biênhoà.

Par conséquent, l'objet initial du Donaï n'a pas été atteint. Mais il n'en reste pas moins que la Biênhoà était tenue de construire cette voie ferrée.

Le troisième actionnaire. — Cela suppose qu'il y a des intérêts ?

M. le président. — Nous sommes obligés actuellement de payer une garantie d'intérêts. Nous en créditons le Donaï en compte. Mais comme celle-ci ne vit que sur notre trésorerie...

Le troisième actionnaire. — Pourquoi ne pas fusionner complètement avec cette Société des Tramways du Donaï ? Vous pourriez l'absorber entièrement.

L'absorption des « Tramways du Donaï » est elle possible ?

M. le président. — Pour fusionner, il faut s'entendre.

Le troisième actionnaire. — Mais vous avez la majorité.

M. le président. — Bien que nous ayons la majorité, nous ne voulons pas l'imposer. On ne peut, du reste, absorber les titres d'autres actionnaires sans avoir leur consentement, et ils n'apparaît pas jusqu'ici qu'ils veuillent nous le donner.

Le troisième actionnaire. — De sorte que ce Tramway nous coûte tous les ans ?

M. le président. — Cent trente-sept mille cinq cents francs.

Le troisième actionnaire. — Si vous l'absorbiez, nous n'aurions plus à payer cet intérêt.

M. le président. — Vous touchez la une question très délicate : nous avons eu des litiges avec les actionnaires du Tramway du Donaï, qui ne sont pas encore aplanis.

Un cinquième actionnaire. — Il devrait être facile d'avoir les trois ou quatre pour cent supplémentaires conférant la majorité.

Un sixième actionnaire. — Voilà une exploitation de 24 kilomètres de voie ferrée qui coûte 3 millions à la Biênhoà. C'est un peu cher.

Plusieurs voix. — Mais non.

M. le président. — La gestion du Donaï a été déficitaire dès le début et c'est pour cela qu'il nous doit ces 3 millions — dont vous parlez — depuis 1910. Et cela s'est accumulé.

Un septième actionnaire. — Est-ce une garantie d'intérêt pour les obligations ou pour les actions ?

M. le président. — Pour les actions.

Le septième actionnaire. — Vous pourriez donc mettre fin à la société, puisque vous en avez le contrôle.

Un septième actionnaire. — Si l'on met la société en dissolution, le fonds n'a aucune valeur pour personne ; si ce n'est la Biênhoà, personne ne peut la racheter. On pourrait le ravoir pour un morceau de pain, il me semble.

Un neuvième actionnaire — Les charges figureraient toujours à notre compte.

Le huitième actionnaire — Mais pas du tout. C'est la Biênhoà qui supporte cela, mais il y a en plus la garantie d'intérêt. Il est ridicule de payer cette garantie.

En mettant fin à la société et en réalisant l'actif.

Une voix. — Pour pas cher, évidemment.

Le huitième actionnaire. — Cela ne serait pas dépouiller les gens.

Un dixième actionnaire. — Ces messieurs touchent un problème intéressant pour la Biênhoà. Il me semble que tous les actionnaires devraient donner leurs idées ; on vient ici pour discuter. Vous pourriez faire une assemblée générale et devenir propriétaires, et même liquidateurs, du Donaï

M. le président. — Cela ne peut se faire aussi facilement. Mais vous pouvez bien penser que c'est une question qui a retenu l'attention du conseil. Celui-ci fera ce qu'il

pourra pour améliorer la situation, mais il ne doit pas se montrer impitoyable vis-à-vis des actionnaires du Donaï. Ces actionnaires, au moment de la création de la société, ont apporté leurs apports en espèces, à côté de la Biênhoà qui en a apporté aussi.

Un onzième actionnaire. — Il y a beaucoup d'actionnaires qui ont apporté de l'argent, on pourrait avoir un peu de pitié pour eux aussi.

M. le président. — Tout ce que vous avez bien voulu nous dire présente assurément le plus grand intérêt pour tous, et nous vous remercions d'avoir fait part de votre état d'esprit.

En 1939, la scission est décidée entre la branche caoutchoutière de la Biênhoà industrielle et forestière, qui prend le nom de Caoutchoucs du Donaï, et la partie forestière qui devient les Forêts et scieries de Biênhoà.

Le problème majeur qui se pose alors est celui des Tramways du Donaï. La construction de routes ayant éteint le trafic voyageurs, la BIF en était devenue le seul utilisateur. Or, elle s'était engagée à en couvrir le déficit d'exploitation et bien qu'elle en possédât 72 à 73 %, elle était en litige avec elle. La valeur des Tramways du Donaï étant considérée comme nulle, on attribua aux Forêts et scieries de Biênhoà la charge d'en couvrir le déficit d'exploitation, les Caoutchoucs du Donaï se portant garants en cas de défaillance des F.S.B.

(Les Archives commerciales de la France, 18 octobre 1939)

PARIS. — Modification. — Compagnie Française des Tramways du Donaï, 23-25, avenue Victor-Emmanuel-III. — Siège transféré à Saïgon, 18, quai Le Myre-de-Villers. — *Journal Spéc. Sociétés.*

Compagnie française des tramways du Donaï

Société Anonyme au capital de 2.500.000 fr.

Siège social : à Saïgon, 18, quai Le Myre de Vilers

(L'Information d'Indochine, économique et financière, 18 novembre 1939)

Aux termes d'une délibération prise le 29 septembre 1939 par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la COMPAGNIE FRANÇAISE DES TRAMWAYS DU DONAÏ, l'assemblée a décidé de transférer le siège social des n° 23 et 25, avenue Victor-Emmanuel-III à Paris, au n° 18, quai Le-Myre-de-Villers à Saïgon.

Des copies du procès-verbal de ladite délibération ont été déposées à chacun des greffes du tribunal de commerce et de la justice de Paix de Saïgon, les 6 et 14 novembre 1939.

Pour insertion,

A. DETAY

La Dépêche d'I. C. du 15 novembre 1939

AVIS

(L'Information d'Indochine, économique et financière, 25 novembre 1939)

Messieurs les actionnaires de la COMPAGNIE FRANÇAISE des TRAMWAYS DU DONAÏ, société anonyme au capital de 2.500.000 francs dont le siège est à Saïgon, quai Le-Myre-de-Vilers, n° 18, sont convoqués en assemblées générales ordinaire et extraordinaire pour le jeudi 14 décembre 1939 à 17 heures, au siège social.

Ordre du jour de l'assemblée générale ordinaire

- 1°) Démission et nomination d'administrateurs.
- 2°) *Quitus* entier et définitif aux administrateurs.

Ordre du jour de l'assemblée générale extraordinaire

Approbation, s'il y a lieu, de la fusion avec une autre société [FORÊTS ET SCIERIES de BIENHOA*].

Le conseil d'administration.

La Dépêche d'I. C. du 23 novembre 1939.
