

## SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS FLUVIAUX DU LAOS

### Urbain MALPUECH, directeur

Né à Niort (Deux-Sèvres), le 16 décembre 1871.  
Fils de Jean-Marie Malpuech, ponceur, et de Clémentine Françoise Berthon, brosière.

Entré dans les services civils de l'Indochine le 15 janvier 1899.  
Administrateur pendant trente ans au Laos jusqu'au grade de commissaire du gouvernement.

Secondé par sa seconde épouse, Hélène Françoise Dubois, il prit de multiples initiatives en faveur du développement du pays.

Chevalier du mérite agricole (1923).

Chevalier de la Légion d'honneur (1927)

Fondateur de la [Société industrielle de Savannakhet](#) (1928) : rizerie, travaux publics.

Vice-président de la chambre de commerce et d'agriculture du Laos (1928).

Délégué du Laos au Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine (1932-1940).

Décédé à Hanoï le 26 avril 1946.

Épisode précédent :

[Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport.](#)

### Monopolards, budgétivores et budgéticides

Les Monopoles de transport  
(*L'Effort*, Hanoï, 10 septembre 1937)

#### II. Les Transports fluviaux au Laos

.....  
Pour la Compagnie saïgonnaise de transport et de navigation [[Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport](#)], alias Messageries fluviales de Cochinchine, nous ne la mentionnons que pour mémoire.

Fondée dans le seul but d'exploiter le monopole des transports fluviaux au Laos, après 10 ans (1927-1937) de service qui lui ont rapporté pas moins de 4.000.000 de piastres, elle se voit dépossédée aujourd'hui (depuis juillet) de son assiette au beurre au profit du consortium Malpuech, Thit Phan <sup>1</sup>, Mai-Tâm <sup>2</sup> alias Transports fluviaux et

<sup>1</sup> Thit Phan : entrepreneur de transports fluviaux à Vientiane.

<sup>2</sup> Maurice Mai-Tam et madame, née Marie-Louise Olléac : des [Transports automobiles routiers](#), de Hanoï.

terrestres subventionnés du Laos. On dit que cette perte cuisante serait le signe de son déclin. Paix donc à cette vaincue !

Mais parlons un peu de son vainqueur.

C'est une bien curieuse affaire que celle du monopole des transports fluviaux au Laos ! Si l'on ne tient pas compte des scandales auxquels elle a donné lieu et que notre confrère *l'Alerte*, de Saïgon, a dénoncés dans une campagne assez intéressante, le contrat passé avec le nouveau groupement Malpuech–Thit Phan–Mai–Tâm présente un grand avantage, en comparaison avec la Convention Lochard-Messageries fluviales. Alors que la Convention Lochard assurait aux Messageries fluviales 700 726 \$ 98 de subvention par an (150.437 \$ 50 pour les 111.450 mille en aval de Kratié, 256 500 \$ 50 pour les 95 000 en amont de Kratié, 108.000 \$ pour les services commerciaux, 86.400 \$, forfait pour bâtiments neufs, 76.379 \$ 23, complément pour changement de la valeur de la piastre (!) et 19.900 \$ complément pour pirogues à moteurs), le nouveau contrat n'accorde que 57.000 piastres de subvention (Les Messageries fluviales avaient demandé 56.000, soit 1.000 piastres de moins, mais avaient été écartées par M. Eutrope, et c'est là le scandale). Il est vrai que le nouveau service est moins important que l'ancien, mais on pourrait tout de même évaluer à 50 % l'abattement.

Xuân-Tiêu

---

#### Petits échos économiques

---

À propos d'une campagne de presse  
(*L'Effort*, Hanoï, 1<sup>er</sup> octobre 1937)

Notre confrère *l'Alerte*, de Saïgon, a, depuis deux mois, mené une campagne très violente contre l'enlèvement de l'assiette au beurre des Transports fluviaux au Laos aux Messageries Fluviales de Cochinchine et son octroi au consortium Malpuech–Thit-pan–Mai–Tâm. Nos lecteurs se rappellent que nous nous sommes fait l'écho — très réservé — de cette campagne. En effet, nous avons attendu jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre, date de la mise en service de l'entreprise Malpuech pour voir si, comme l'avait affirmé notre confrère du Sud, cette entreprise est incapable de s'exécuter suivant le cahier des charges. Les lettres que nous venons de recevoir du Laos nous affirment que si l'entreprise Malpuech n'a pas encore pu suivre exactement les clauses du cahier des charges, par contre, elle s'est exécutée réellement et ses pirogues à moteur fonctionnent assez bien.

Le sentiment qui a poussé notre confrère du Sud à mener une si violente campagne est des plus honorables. M. Fauquenot avait été au service des Messageries fluviales de Cochinchine. Il a, encore aujourd'hui, dans cette compagnie de nombreux amis et camarades. Le sens de l'amitié et de la fidélité est chose trop rare en ce siècle de naufrage de la conscience humaine pour que nous ne le respections pas.

Mais nous nous permettons de rappeler à notre confrère que la nouvelle convention présente un avantage indéniable par rapport à l'ancienne. En effet, la convention Lochard-Messageries fluviales (1926-1937) prévoyait :

1°) une subvention forfaitaire de 7.200 p. par mois pour navires neufs 76.379 \$ 23

2°) des subventions par milles parcourus à raison de 1 p. 35 le mille en aval de Kratié et 2 p. 70 en amont

3) quelques compléments, ce qui faisait un compte de :

Parcours en aval de Kratié

111.450 milles à 1.35 150.437 \$ 50

En amont de Kratié

95.000 milles à 2 70      256.500 \$ 00  
 Services commerciaux  
 40.000 milles à 2.70    108.000,00  
 Forfaits pour bâtiments neufs  
 7.200 p. par mois 86.400,00  
 Complément pour changement de la valeur de la piastre      79.379 , 23  
 Complément pour pirogues à moteur    19.900,00  
 Subvention totale 700.726 \$ 98

Si on compte encore le fut des colis postaux tarifié à 0 p. 025 par m<sup>3</sup> et par mille en aval de Kratié et 0 p.13 en amont, fret inscrit annuellement au budget des P. T. T. pour 95 000 p. environ, la subvention totale s'élevait dans l'ancienne convention à 800.000 piastres alors que, dans la nouvelle, elle ne s'élève qu'à 57.000 piastres. Il est vrai que l'ancienne convention comprenait le parcours Cochinchine-Cambodge-Laos tandis que la nouvelle ne comprend que le parcours Laos, mais tout de même, l'abattement est avantageux et nous aimerions que notre confrère s'en rende compte.

Gouvernement général de l'Indochine,  
 Rapport sur la situation administrative, économique et financière au Laos  
 durant la période 1937-1938

5° Service de transport fluvial de marchandises entre Savannakhet et Vientiane  
 par chalands à moteurs.

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 \$ 1019 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 1<sup>re</sup> classe et de 2<sup>e</sup> classe, et l'autre ordinaire pour les voyageurs de 3<sup>e</sup> classe et éventuellement de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> 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 1<sup>re</sup> classe.

0 \$ 02 — par voyageur de 2<sup>e</sup> 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 jusqu'au 30 juin 1938 (Contrat du 20 juillet 1937).

\*  
\*   \*  
\*

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 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes des chemins de fer).

(La classe B correspond à la 3<sup>e</sup> classe des chemins de fer).

(La classe C correspond à la 4<sup>e</sup> 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).

Arrêté du 27 avril 1940 :  
(*Bulletin administratif du Laos*, mai 1940)

La commission prévue à l'article 2 de l'arrêté du 7 février du gouverneur général portant création commissions spéciales d'évaluation des moyens de transports fluviaux et maritimes est fixée ainsi qu'il suit, en ce qui concerne le Laos :

MM. Nonon, résident de France à Vientiane, président ;

Halévy, lieutenant de réserve, en service à la 3<sup>e</sup> Compagnie du bataillon de tirailleurs montagnards du Sud-Annam à Paksé, membre ;

Baillieu, ingénieur de 3<sup>e</sup> classe, chef des bureaux à la circonscription des Travaux publics du Laos à Vientiane, membre ;

Ourot, Chau-Muong à Vientiane, membre ;

[Malpuech, directeur de la Société des transports fluviaux du Laos à Savannakhet, membre ;](#)

Thit Pan, entrepreneur de transports à Vientiane, membre ;

Thit Phao, à Luang-Prabang, membre ;

Cour Criminelle  
Session du 4<sup>e</sup> trimestre  
Audience du mercredi 11 décembre 1940  
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 décembre 1940, p. 5)

Pour l'examen des deux premières affaires, M le conseiller Olivier préside à l'assistance de MM. Janvier et Pégourier.

À la troisième affaire, M. le conseiller Sicé siège à l'assistance de MM. le conseiller Fabiani et le premier président de cour honoraire Morché. Assesseurs : MM. To-van-Luong et Do-dinh-Huu.

Ministère public : M. l'avocat général Nicolas ; greffier : M. Nguyễn-Luong.

Vol qualifié et évation

Dang van Yet dit Co, 32 ans, muong de Thakhek, comparait sous l'inculpation de vol qualifié et évation par bris de prison.

Dans la nuit du 21 au 22 juin 1938, vers 2 h. du matin, à Thakhek, Laos, Vo van Dzu, agent de la Société des Transports fluviaux du Laos, était réveillé à l'étage de la maison où il dormait par des aboiements de chiens et des bruits suspects. Il descendit au rez-de-chaussée et constata avec sa femme que la porte d'une armoire située au rez-de-

chaussée avait été ouverte, que des bijoux et une somme de 110 p. environ avaient été soustraits. Vo van Dzu prévint immédiatement le sergent de police et lui indiqua que ses soupçons se portaient sur un ancien cuisinier du nom de Ng. van Truat. On se rendit chez celui-ci séance tenante, on le trouva endormi. On le réveilla et l'on trouva sous sa natte une somme de 60 p. en une liasse de 60 billets de une piastre et un papier portant les caractères imprimés de la Société des Transports fluviaux du Laos.

Interrogé sur la provenance de la dite somme, Ng. van Truat déclara que celle-ci lui avait été remise par un nommé C.u, qu'il avait rencontré ce dernier avec un groupe de Laotiens en train de se partager une grosse somme d'argent.

Diverses déclarations faites par Ng. van Truat la nuit même de son arrestation et du vol indiquant nullement qu'il était au courant des circonstances du vol qui venait d'avoir lieu, il dénonça formellement le nommé Dang van Yet dit Cu.

D'autre part, sur les berges du Mékong fut découverte le lendemain matin une valise en rotin appartenant à Dang van Yet dit Cu, contenant les bijoux volés, une somme de 400 p. et divers objets.

Dang van Yet dit Cu fut arrêté, il reconnut que la valise en rotin découverte sur les berges du Mékong lui appartenait.

Dang van Yet dit Cu s'est évadé au cours de l'information de Thakhek dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 août 1938.

Arrêté de nouveau le 28 juin 1940, Dang van Yet dit Cu a rétracté les aveux qu'il avait faits auparavant.

Devant la Cour, le prévenu nie le chef de vol qualifié qui lui est reproché.

Il est défendu par M<sup>e</sup> Lorenzi. Deux témoins sont cités.

La Cour condamne Dang van Yet dit Cu à 5 ans de réclusion et 5 ans d'interdiction de séjour pour le chef de vol qualifié, 6 mois de prison pour la première évasion et 6 mois de prison pour la deuxième évasion.

---