

Publié le : 17 avril 2014.  
Dernière modification : 22 novembre 2024.  
[www.entreprises-coloniales.fr](http://www.entreprises-coloniales.fr)

# COMPAGNIE DES VOIES FERRÉES DE LOC-NINH ET DU CENTRE-INDOCHINOIS

création de la [Société financière française et coloniale](#)

Épisode précédent :  
[Société d'études du tramway de Bencat à Kratié.](#)



[Coll. Peter Seidel](#)

CIE DES VOIES FERRÉES DE LOC-NINH  
ET DU CENTRE-INDOCHINOIS

S.A. au capital de 850.000 piastres indochinoises  
divisé en 42.500 actions de 20 piastres chacune  
Siège social à Saïgon

Statuts déposés chez M<sup>es</sup> Baugé et Mathieu, notaires à Saïgon, le 1<sup>er</sup> mai 1929

Droit de timbre acquitté par abonnement.  
Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel de l'Indochine* du 14 juillet 1929.

ACTION DE 20 PIASTRE INDOCHINOISES

au porteur  
Par délégation du conseil d'administration : ?  
Un administrateur (à droite) : Octave Homberg [président de la SFFC]

---

Déclarée en liquidation par l'A.G.E. du 11 février 1937. 1<sup>er</sup> remboursement de 8 piastres 235294 par action, décidé par les liquidateurs le 12 février 1937.

2<sup>e</sup> remboursement de 3 piastres 921568 par action décidé par les liquidateurs le 3 février 1937

3<sup>e</sup> remboursement de 3 piastres 921568 par action décidé par les liquidateurs le 14 février 1938

4<sup>e</sup> remboursement de 3 piastres 921568 par action décidé par les liquidateurs le 20 février 1939 (?)

Imp. E. Desfossés, Paris.

---

SOCIÉTÉ FINANCIÈRE FRANÇAISE ET COLONIALE  
Assemblée générale ordinaire du 30 mars 1928  
(*L'Information financière, économique et politique*, 2 avril 1928)

.....  
La Société d'études du Tramway de Bencat à Kratié a vu aboutir en 1927 les efforts qu'elle faisait depuis de nombreuses années pour obtenir la concession d'une ligne de tramways depuis Ben Dong Xo, terminus nouveau du prolongement des Tramways de l'Indochine, jusqu'au Loc-Ninh. Cette concession, accordée en octobre dernier par le gouvernement général de l'Indochine, doit, pour devenir définitive, être approuvée par le Conseil d'État. Mais nous espérons que celui-ci nous donnera son approbation dans un délai raisonnable : en tout cas, nous avons déjà sur place une mission qui arrête définitivement le tracé, en sorte que la construction pourra être entreprise sans aucun délai.

Cette ligne de tramways desservira une riche région de terres rouges où existent de nombreuses et importantes plantations d'hévéas, notamment celles de la Société des Caoutchoucs de l'Indochine et de la Société indochinoise des Cultures tropicales, et elle est assurée, dès ses débuts, d'un trafic important. Elle constitue, en outre, une amorce de la grande ligne qui, à plus ou moins longue échéance, reliera Saïgon au Mékong et sera le véritable chemin de fer du Laos.

---

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

Ont quitté la colonie pour rentrer en France : ...Kandaoureff <sup>1</sup>, ingénieur, qui a étudié le tracé du chemin de fer de Locninh

---

---

<sup>1</sup> Wladimir Kandaoureff (Serggievo, Russie, 1<sup>er</sup> avril 1906-Paris XIII<sup>e</sup>, 17 août 1997) : ingénieur ECP, officier de réserve de l'Artillerie coloniale. Passé ensuite au service de la [SIDEK](#).

LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES  
Tramway de Loc Ninh  
(*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1929)

La ligne de tramway Dong Xo-Loc Ninh vient d'être concédée, pour une durée de cinquante années, avec facilité de rachat par la colonie au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année. Les caractéristiques de la voie seront celles du réseau ferré indochinois, auquel elle sera reliée un jour : courbes de 800 mètres de rayon minimum, déclivités supérieures à 8 m/m.

La ligne desservira une région d'exploitation forestière très active. Les plantations de caoutchouc du district Honquan-Loc Ninh y trouveront un précieux exutoire.

---

Cie DES VOIES FERRÉES DE LOC-NINH ET DU CENTRE INDOCHINOIS  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 mai 1929)

Société anonyme en voie de formation constituée sous le régime de la législation indochinoise au capital de 850.000 \$, par l'émission de 42.500 actions de 20 \$, toutes à souscrire en numéraire.

Statuts déposés aux minutes de M<sup>e</sup> Baugé et M<sup>e</sup> Mathieu, notaires à Saïgon, le 1<sup>er</sup> mai 1929.

Siège social à Saïgon, 32, boulevard de la Somme [= succursale de la SFFC].

Une tranche de 10 625 actions, représentant 212.500 \$ du capital, est réservée à titre réductible aux souscripteurs indochinois, conformément aux termes de l'article 2 de la convention du 7 décembre 1928 passée entre le ministre des Colonies et la Société d'études du tramway de Bencat à Kratié.

Souscription ouverte du 12 mai au 20 mai 1929.  
Prix d'émission : 20 \$

Le prix des actions souscrites est payable intégralement en numéraire au moment de la souscription.

Les souscripteurs qui n'auraient pu obtenir la totalité des actions demandées seront, après répartition, remboursés dans le plus bref délai du montant des titres souscrits et non attribués.

La notice prescrite par la loi a été publiée au *Journal officiel de l'Indochine* du 4 mai 1929.

Les souscriptions sont reçues sans frais, aux guichets des agences de la Société financière française et coloniale, aux guichets des succursales et agences de la Banque de l'Indochine.

---

SOCIÉTÉS NOUVELLES ET AUGMENTATIONS DE CAPITAUX  
Cie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 mai 1929)

En formation : au capital de 850.000 \$ en 42.500 actions de 20 \$. Voir la notice dans le *Journal officiel de l'Indochine* du 4 mai 1929

---

L'Indochine participe pour 170.000 \$ à la constitution de la société du tramway de  
Loc-Ninh  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 mai 1929)

Aux termes de la convention du 7 déc. 1928, la Société d'études du tramway de Bencat à Kratié devait, dans les trois mois de la notification de l'approbation de la convention, se transformer en une société anonyme, au capital de 850.000 \$ avec siège social en Indochine.

Le capital actions ne comprendra que des actions entièrement libérées en espèces. Une tranche de 45 % de ce capital actions est réservée aux souscripteurs locaux. Le Gouvernement général de l'Indochine se réserve de participer pour 20 % à la constitution dudit capital-actions, quantum compris dans la tranche de 45 % réservée aux souscripteurs locaux, et s'engage, en cas d'insuffisance des autres souscriptions, à augmenter sa participation pour que la tranche de 45 % soit couverte en totalité.

Si le capital prévu ci-dessus est insuffisant, il devra être augmenté, le Gouverneur général se réservant, ainsi que les souscripteurs locaux, la faculté de participer à cette augmentation, suivant les proportions stipulées ci-dessus.

M. Pasquier vient de signer un arrêté aux termes duquel le Gouvernement général de l'Indochine participera pour une somme de 170.000 \$ imputée sur les fonds du budget général pour 1929.

---

Cie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 16 juin 1929)

L'émission des actions a été couverte environ cinq fois.

M. Kandaouroff et ses collaborateurs sont arrivés à Saïgon le 29 mai par le *Metzinger*.

M. Kandaouroff vient de prendre la direction des travaux pour la construction du nouveau chemin de fer de Loc-Ninh. Ces travaux doivent commencer incessamment. Nous nous proposons de publier cet été une étude de cette ligne de chemin de fer, amorce sud de notre Vrai Transindochinois.

---

Autre accident d'automobile  
(*L'Écho annamite*, 9 décembre 1929)

Cette fois, la victime se trouvait être un modeste Français, M. Hervieux, journalier contractuel aux Travaux publics. Il était à bicyclette, sur le bord du trottoir, quand le chauffeur Dô-van-Boi, manœuvrant l'auto de M. Kandaouroff, ingénieur des Chemins de fer, venu en Cochinchine pour établir le projet de la ligne de Lôi-Ninh à Taudaumôt, accrocha le pauvre homme que sa blessure astreignit à une incapacité de travail de deux semaines.

Comme le fait remarquer son avocat, M<sup>e</sup> Béziat, le plaignant, en portant l'affaire devant le tribunal, n'a que l'intention de se faire payer par l'Administration le repos auquel il fut condamné.

Dô-van-Bôi, titulaire d'un prix de gymkhana au Tonkin — et son défenseur le fera ressortir, pour prouver sa maîtrise au volant et rejeter la faute de l'accident sur la victime — allègue que l'écrasé était en état d'ivresse manifeste.

Invité à donner des précisions sur ce détail, M. Kandaoureff prétend qu'il ne s'en apercevait pas, car il se gardait d'approcher M. Hervieux ! « Comment ! réplique le président Roche, dont nous connaissons les sentiments d'humanité. Votre voiture venait d'écraser un homme, et vous n'aviez même pas l'idée de l'approcher, pour lui adresser quelques paroles de réconfort ?... »

Cette attitude de M. Kandaoureff est sévèrement jugée par tous. D'aucuns l'attribuent à un dédain inconcevable de la dignité humaine, à un mépris absolu témoigné à plus petit que soi, fût-t-il de sa propre race ! La voilà bien, la mentalité du nouveau riche, du parvenu de l'après-guerre !

M. Kandaoureff, il est vrai, au spectacle de ce Français pris sous son auto et incapable de s'en dégager de lui-même, s'est empressé de rentrer chez lui prendre un cric, pour le faire sortir de sa position critique, la voiture se trouvant à la porte de sa maison, en train d'exécuter des manœuvres pour se garer. Mais c'était tout. Pas un mot d'excuse ou de simple regret !

Ceci donnerait aux grincheux le droit de s'imaginer qu'en ce siècle de piastres, le riche a une tendance prononcée à faire fi de la considération du pauvre, que le propriétaire d'auto est infiniment supérieur au vulgaire piéton, même qu'il écrase, qu'il se garde comme la peste d'approcher, à qui il ne daigne même pas adresser la moindre parole. Eh ! va donc ! sale cochon de va-à-pied, et ne te plains pas ! En t'écrasant sous nos roues, nous te faisons grand honneur. Estime-toi heureux que nous ne te fassions pas payer les dégâts que ta dégoûtante personne cause à nos somptueuses torpédos ou limousines. Va ! Tu es un ingrat, et ne retombe plus nous la patte de nos quarante chevaux !

Triste constatation n'est-ce pas ? Espérons que la Justice, égale pour tous, s'en souviendra, en rendant le jugement de cette affaire, qui est mise en délibéré. Que des sanctions exemplaires rappellent à leur devoir social les chauffeurs qui fuient après avoir écrasé ou qui se paient le luxe d'écraser de leur mépris ceux que leurs autos écrasent.

---

## Société financière française et coloniale

Assemblée ordinaire du 5 mai 1930

(*L'Information financière, économique et politique*, 11 mai 1930)

.....  
La Compagnie des Voies ferrées du Centre Indochinois, à laquelle sont concédées la construction et l'exploitation de la ligne allant de Beng-Dong-Xo à Loc-Ninh, a été constituée définitivement en juin 1929 au capital de 850.000 \$.

Le gouvernement général a participé à la souscription dans la mesure prévue par les statuts, et les demandes du public ont dépassé de beaucoup la part de capital réservée aux actionnaires indochinois.

Les travaux de construction de la voie ferrée ont été commencés en automne 1929, et, si la mise en application du plan Young ne vient pas troubler l'exécution des prestations en nature, nous pensons que la ligne pourra être ouverte dans le courant de 1932.

Le chemin de fer desservira la région de Loc-Ninh, traversant le domaine de la Société Caoutchoucs de l'Indochine et longeant le domaine de Xa-Cat qui appartient à la Société Indochinoise des Cultures Tropicales. Son terminus est à 25 kilomètres de la plantation de Budop appartenant également aux Cultures Tropicales.

---

Compagnie des Voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois  
(*Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 juin 1930)

Objet : construction, équipement, exploitation de la voie ferrée reliant Ben-Dong-Xo à Loc-Ninh et de toutes autres voies ferrées.

Fondateur : Société d'études du tramway de Bencat à Kratié.

Siège social : Saïgon, 32, boulevard de la Somme.

Capital : 850.000 piastres divisé en 42.500 actions de 20 piastres, entièrement libérées en espèces, dont 45 % réservés aux souscripteurs locaux,

Apports : la Société d'études du tramway de Bencat à Kratié apporte ses études et la convention passée le 7 décembre 1928 avec le gouvernement général de l'Indochine, et elle reçoit 100.000 piastres en espèces.

Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, premier dividende de 7 % aux actions, 10 % du reste au conseil et 90 % aux actions. Jetons de présence au conseil : 2.000 piastres par an.

Conseil d'administration : de 10 à 15 membres.

Premiers administrateurs : Octave Homberg ; René Thion de La Chaume ; le colonel Bernard <sup>2</sup> ; Henry Ader <sup>3</sup>, inspecteur général des Ponts ; Darles, président de la chambre de commerce de Saïgon ; Thomas, directeur des Distilleries de l'Indochine ; Société financière française et coloniale ; Tramways de l'Indochine.

Commissaires aux comptes : MM. Piétri <sup>4</sup> et du Rostu <sup>5</sup>.

Assemblées constitutives : 12 et 21 juin 1929.

Notaires : M<sup>es</sup> Baugé et Mathieu, à Saïgon.

---

Courrier de l'Indochine  
Gouvernement général  
La vie administrative  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> décembre 1930)

Décision autorisant l'admission au régime de l'exonération totale des droits de douane de diverses fournitures importées d'Allemagne au titre des prestations, en nature par la Compagnie des voies ferrées de Loc-ninh et du Centre-Indochinois.

---

Compagnie des voies ferrées de Loc Ninh et du Centre-Indochinois  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 décembre 1931)

---

<sup>2</sup> [Fernand Abraham Bernard](#) (1866-1961) : polytechnicien, administrateur délégué des Messageries fluviales de Cochinchine.

<sup>3</sup> Henri (« Henry ») Ader : né le 16 septembre 1872, 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 (nomination ratifiée en mai 1927), puis représentant de la SFFC dans diverses sociétés : Tramways du Tonkin (jusqu'en 1934), Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport, Dragages et travaux publics (DTP).

<sup>4</sup> Probablement Sampiero Piétri (1883-1964), frère du ministre, inspecteur de la Banque de l'Indochine. Voir [encadré](#).

<sup>5</sup> Georges Levesque du Rostu (Ancenis, 1888-Paris-XIII<sup>e</sup>, 1974) : docteur en droit, secrétaire général de la Société financière française et coloniale, son représentant dans de nombreuses filiales comme scrutateur, commissaire des comptes, administrateur.

L'assemblée ordinaire a eu lieu le 17 novembre sous la présidence de M. Léon Boule <sup>6</sup>, vice-président de la Société financière française et coloniale.

Les comptes du 1<sup>er</sup> exercice social, qui s'étend du 21 juin 1929 au 31 décembre 1930. ont été approuvés. Le bilan se totalise par 2.511.692 \$ et ne comporte pas de compte de Profits et pertes, la société n'étant pas encore en période d'exploitation.

MM. Octave Homberg et Pierre Thomas, administrateurs démissionnaires, ont reçu *quitus* de leur gestion.

Le rapport du conseil donne des renseignements sur les travaux exécutés et indique que si la Compagnie des tramways de l'Indochine a terminé elle-même ses travaux dans les premiers mois de 1932, la ligne entreprise pourra entrer en exploitation à cette époque.

Le devis estimatif des travaux de construction établi en août 1929 porte à 3 millions de piastres le montant forfaitaire des dépenses de premier établissement.

Étant donné la baisse de la monnaie indochinoise, la société a obtenu du gouvernement l'octroi d'une garantie de change.

Pour faire face aux dépenses de premier établissement, le conseil a demandé et obtenu de la Caisse des retraites indigènes un prêt de 900.000 \$ au taux de 6 1/2 % net d'impôt, à réaliser en 3 tranches et remboursables en 50 annuités.

---

(*L'Avenir du Tonkin*, 21 juillet 1932)

La mort de M. Constantin <sup>7</sup>. — M. Constantin (Louis-Joseph), inspecteur général des Ponts et Chaussées, ancien inspecteur général des Travaux publics de l'Indochine, est décédé en France le 12 juin 1932.

.....  
Il représentait le Gouvernement général de l'Indochine au sein du conseil d'administration de la Compagnie des voies ferrées de Loc-ninh et du Centre indochinois.

---

COMPAGNIE DES VOIES FERRÉES DE LOC-NINH ET DU CENTRE INDOCHINOIS  
(*L'Information financière, économique et politique, La Journée industrielle*, 17 décembre 1932)

L'assemblée ordinaire des actionnaires, tenue le 16 décembre, a approuvé les comptes du deuxième exercice social, clos le 31 décembre 1931. Il n'a pas été établi de compte de profits et pertes, la société n'étant pas encore entrée dans la période d'exploitation.

Au cours de l'exercice, l'ensemble des terrassements de la, ligne de Loc-Ninh a été terminé, à l'exception de ceux compris entre les km. 50 et 58. La presque totalité des ouvrages d'art a été exécutée. La pose de la voie a été entreprise le 12 juillet 1931 et, cinq mois après, elle était terminée sur les cinquante premiers kilomètres. La construction des bâtiments et des installations annexes a été achevée presque complètement au cours de l'exercice. En ce qui concerne le matériel roulant, le montage des wagons couverts a été effectué par les ateliers de Dian, des Chemins de fer du Sud de la Colonie.

---

<sup>6</sup> Léon Boule : voir sa notice sur le Qui êtes-vous ? 1924 : Indochine.

<sup>7</sup> Louis-Joseph Constantin (1865-1932) : polytechnicien, ancien directeur général des Travaux publics de l'Indochine (1910-1918). Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 26 juillet 1912).

La société a exécuté pour le compte du gouvernement général une série d'études relatives au tracé de plusieurs embranchements. Le devis de ces études est de l'ordre de 50.000 piastres.

Dès que la société aura reçu les autorisations sollicitées, l'exploitation de la ligne sera effectuée en conformité de la convention intervenue le 10 décembre 1931 avec la Compagnie française des Tramways (Indochine).

L'assemblée a pris acte de la démission d'administrateur de la Société financière française et coloniale. Elle a ratifié les nominations de MM. Léon Bouille, Paul Bursaux <sup>8</sup> et Jean Laurent <sup>9</sup> en qualité d'administrateurs.

---

*Annuaire général de l'Indochine française, 1933, p. 997 :*  
Eichler (Robert-Gustave), ingénieur de la Compagnie des voies ferrées, Loc Ninh.

---

À L'OFFICIEL  
MINISTÈRE DES COLONIES  
(*Les Annales coloniales, 30 août 1933*)

Le ministre des Colonies adresse un rapport au président de la République française sur la situation au 31 décembre 1932 des travaux de construction de la ligne de chemin de fer de Ben-Dong-Xo à Loc-Ninh (Cochinchine).

La construction et l'équipement de cette ligne sont régis par la convention passée le 7 décembre 1928 entre le gouvernement général de l'Indochine et la Société d'études des tramways de Bencat à Kratié, convention exprimée par le décret susvisé.

La longueur de la ligne est de 70 kilomètres.

L'ordre de commencer les travaux a été notifié au concessionnaire (Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois) le 12 novembre 1929 ; le délai d'exécution de trois ans est venu à expiration le 12 novembre 1932.

Au 31 décembre 1932 la situation des dépenses vérifiées par le service du contrôle était la suivante :

Travaux et fournitures en Indochine	1.584.150 94	
Fournitures de matériel en Europe, autre que les prestations en nature		2.837 811
Total	1.586.988 75	
Valeur effective du matériel de prestations en nature	1.560.067 92	
Total des dépenses réelles	3.147.056 67	

Il faudrait ajouter à ce montant un certain nombre de dépenses litigieuses qui n'avaient pas été admises en compte au 31 décembre et dont le montant accusé par la Compagnie était de 98.331 fr. 59.

Les travaux exécutés à la même date étaient les suivants :

- 1° Travaux préparatoires et divers ;
- 2° Infrastructure ;

---

<sup>8</sup> Paul Bursaux (1866-1942) : X-1887. Ancien directeur des exploitations des Phosphates de Gafsa, puis (1920) des Phosphates tunisiens (Pierrefitte) dont il est devenu administrateur. Administrateur, puis président de la Cie minière franco-tunisienne. Il passe ensuite à la SFFC qu'il représente à l'Indochinoise de Charbonnages et de mines métalliques (président et administrateur délégué), aux Phosphates du Tonkin et aux Voies ferrées de Loc-Ninh.

<sup>9</sup> Jean Laurent (1900-1952) : polytechnicien, inspecteur des finances, il entre à la Banque de l'Indochine le 1<sup>er</sup> janvier 1928 comme inspecteur général et en devient directeur général en 1946. Voir [encadré](#).



3° Superstructure ;  
4° Matériel.

Au 31 décembre 1932, l'évaluation rectifiée des dépenses à prévoir pour la construction de la ligne s'établissait comme suit :

Forfait primitif	2.900.000	§ 00
Dépenses totales probables	3.210.000	§ 00
	310.000.1	00

---

SOCIÉTÉ FINANCIÈRE FRANÇAISE & COLONIALE  
Assemblée ordinaire du 4 octobre 1933  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 1<sup>er</sup> mars 1934)

[...] La Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois a achevé la construction de sa ligne qui est livrée au trafic depuis le 1<sup>er</sup> août de cette année [...]

---

Voies ferrées de Loc-Ninh  
(*Le Figaro*, 3 février 1934)

Les actionnaires de la Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre indochinois ont tenu, le 2 février 1934, l'assemblée ordinaire qui avait à statuer sur les comptes du troisième exercice social, lequel s'est étendu du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1932.

Il faut signaler que la ligne dont la compagnie est concessionnaire a été achevée en avril 1933 ; que l'administration l'a réceptionnée le 20 mai et quelle est entrée en exploitation le 1<sup>er</sup> août, ; mais ce sont là des faits postérieurs à la clôture dont les actionnaires avaient à connaître.

Les opérations de l'exercice n'ont pas donné lieu à la tenue d'un compte de profits et pertes.

Les résolutions soumises au vote de l'assemblée ordinaire ont été approuvées. L'assemblée a ratifié le remplacement de M. Léon Boule, administrateur démissionnaire, par M. Pierre Guesde.

---

Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh  
et du Centre-Indochinois  
Assemblée générale extraordinaire du 2 février 1934  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 5 avril 1934)

À l'issue de l'assemblée générale ordinaire tenue le 2 février, une assemblée extraordinaire a approuvé un avenant à la convention liant le gouvernement général et la Compagnie et autorisé le conseil a décidé une augmentation du capital qui serait nécessaire pour l'exploitation.

Le conseil a présenté à l'assemblée le rapport suivant

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Dans notre rapport à l'assemblée générale ordinaire qui vient d'être tenue pour l'approbation du bilan de l'exercice 1932, nous vous avons expliqué dans quelques conditions nous avons été amenés à négocier avec le Gouvernement général de l'Indochine un projet d'avenant à notre convention de concession.

Nous vous avons fait connaître également que, lorsque ces négociations ont été terminées, le Gouvernement général a été amené à envisager une transformation complète de nos accords, en nous proposant le rachat de notre concession.

Les pourparlers relatifs aux conditions de ce rachat sont pour le moment suspendus jusqu'à la désignation du nouveau Gouverneur général, mais quel que soit le sort qui sera finalement réservé à cette solution, il importe de poursuivre les formalités relatives à l'approbation de l'avenant.

Les dispositions essentielles de cet avenant ont pour effet d'apporter à la convention les modifications suivantes :

1° Art. 4. — Les forfaits fixés pour les dépenses de premier établissement et des prestations en nature, par l'article 4 de la convention sont portés respectivement à 3.000.000 et 1.204.489 piastres au lieu de 2.900.000 et 1.200 000 piastres.

2° Art. 10. — Le fonds de roulement nécessaire à l'exploitation est fixé à 80.000 piastres, Il sera constitué par une émission d'obligations garanties.

3° Art. 10. — La somme destinée à couvrir les dépenses d'entretien et d'exploitation sera calculée d'après la formule :

\$ 70.000 + 0,10 R. + 0,40 T + \$ 0,25 T.

au lieu de :

\$ 75.000 + 0,10 R + \$ 0,40 T.

Le terme fixé sera réduit à 65.000 piastres à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1935, si, à cette époque, la Compagnie a reçu de la Colonie l'autorisation de commander au moins deux automotrices.

4° Art. 10. — L'annuité d'intérêt et d'amortissement du capital actions de la société est calculé au taux de 5,75 % au lieu de 7 %

Nous vous donnerons dans un instant lecture intégrale du texte de l'avenant, pour passer sans plus attendre à l'examen des accords annexes qui sont intervenus, au cours des négociations entre la Colonie et nos représentants et qui ont précisé certaines questions importantes.

En particulier, le Gouvernement général nous a donné son plein agrément touchant l'inscription, suivant les dispositions de l'article 3 de la convention de décembre 1928, de la totalité de nos dépenses de premier établissement, à l'exception toutefois d'une, d'ailleurs peu élevée.

Un décompte provisoire de nos dépenses de premier établissement a été établi, d'accord entre le Gouvernement général et notre direction. Ce décompte fait apparaître, pour la période se terminant du 1<sup>er</sup> août 1933 — dite de l'ouverture de l'exploitation — un dépassement provisoire de 150.000 piastres environ, par rapport au forfait qui a fixé à 3.000.000 la limite supérieure des dépenses afférentes à la construction de la ligne.

Le dépassement définitif qui, d'après les renseignements que nous avons, ne saurait être sensiblement supérieur à la somme de 150.000 piastres précitée, n'excédera pas de toute façon le chiffre de 500.000 piastres. Ce dépassement devra, conformément aux dispositions de l'article 4 de la convention de décembre 1928, être couvert à concurrence du quart, soit 50.000 piastres au maximum, par une augmentation du notre capital social, les 3/4 restants devant faire l'objet d'une émission d'obligations garanties.

Nous vous demandons d'autoriser le conseil à procéder lorsqu'il le jugera opportun, à une augmentation du capital social de 50.000 piastres au maximum, de façon à permettre à la société de satisfaire aux obligations lui incombant en propre du fait des dispositions de l'article 4 précité.

D'ailleurs, il est vraisemblable que les négociations en vue du rachat, si elles aboutissent, auront, entre autres, pour résultat d'éviter à nos actionnaires de souscrire à cette augmentation de capital ; l'ensemble du dépassement étant alors couvert par des obligations. Aussi, votre conseil ne fera pas état de l'autorisation qu'il vous demande pour le cas où les négociations avec le Gouvernement général lui permettraient de satisfaire à toutes les obligations de la société sans avoir recours à une augmentation de capital.

\*  
\* \*

Avant que de passer au vote des résolutions, nous allons vous donner lecture du projet d'avenant.

À la demande de Monsieur le président, M. Robert, secrétaire de l'assemblée, donne lecture du projet d'avenant.

Avant de passer au vote des résolutions, M. le président demande aux actionnaires présents s'ils ont des questions à poser ou des observations à présenter.

Aucun actionnaire ne demandant la parole, M. le président met aux voix les résolutions

#### Première résolution

L'assemblée, générale, ayant entendu le rapport du conseil d'administration et pris connaissance d'un avenant à la Convention du 7 décembre 1928 passé le 23 octobre 1933 entre le Gouverneur général de l'Indochine et la Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois, approuve le dit avenant dans toutes ses dispositions.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

#### Deuxième résolution

Comme conséquence de la résolution qui précède, l'assemblée générale décide d'apporter les modifications suivantes à l'article 52 les statuts, mais seulement sous la condition suspensive de l'approbation de l'avenant du 23 octobre 1933 par décret en Conseil d'État.

Les trois premiers alinéas sont remplacés par le texte suivant :

« En ce qui concerne l'exploitation de la voie ferrée de Beng-Dong-Xo à Loc-Ninh, les bénéfices seront déterminés conformément aux dispositions de l'article 10 de la convention du 7 décembre 1928, modifié par d'avenant du 23 octobre 1933 ».

« Les bénéfices seront partagés entre la Société et la Colonie d'Indochine, conformément à l'article II de la Convention modifié par l'avenant du 23 octobre 1933 ».

« Le produit net annuel comprendra les bénéfices d'exploitation de la voie ferrée concédée, déterminés comme ci-dessus, ainsi que les bénéfices provenant de toutes autres sources, après déduction de toutes charges, des frais généraux, du service des obligations, de l'amortissement des actions prévu à l'article 10 de la convention modifiée par l'avenant du 23 octobre 1933, de toutes réserves et amortissements décidés souverainement par le conseil d'administration ».

Le sixième alinéa est supprimé et remplacé par le texte suivant :

2° La somme nécessaire pour payer aux actions à titre de premier dividende, 5,75 % les sommes dont ces actions, sont libérées et non amorties sans que si les bénéfices d'une année ne permettant pas le paiement, les actionnaires puissent le réclamer sur le bénéfice des années subséquentes.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

#### Troisième résolution

Afin de satisfaire aux obligations incombant à la société du fait des dispositions des articles 2 et 4 de la convention du 7 décembre 1928, l'assemblée générale autorise le conseil d'administration à décider sur ces seules délibérations l'augmentation du capital social du montant qui sera nécessaire pour couvrir le quart du dépassement de premier établissement, telles qu'elles sont définies par la dite convention et par l'avenant du 23 octobre 1933, sans toutefois que cette augmentation de capital puisse être supérieure à cinquante mille piastres.

La souscription sera réservée par préférence aux anciens actionnaires dans les conditions stipulées par la convention et les statuts.

Le conseil fixera la date d'ouverture et les conditions de l'émission de nouvelles actions ; il déterminera en outre le taux de l'émission, les époques de paiement et d'entrée en jouissance des actions nouvelles et toutes autres modalités.

Le conseil est autorisé à passer avec toutes maisons de banque et établissements de crédit des traités en vue de l'émission des actions et à stipuler à leur profit, à titre de rémunération pour le placement dès titres, tels avantages et commissions de banque qu'il jugera convenables.

Il recueillera la souscription des actions nouvelles, recevra les versements sur ces actions, fera, lui ou son délégué, la déclaration notariée de souscription et de versement et remplira toutes les formalités nécessaires.

L'assemblée générale de tous les actionnaires anciens et nouveaux sera convoquée à l'effet de vérifier et de reconnaître la sincérité de la déclaration notariée de souscription et de versement et de modifier les statuts en conséquence de l'augmentation de capital réalisée.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

#### Quatrième résolution

L'assemblée générale décide que, par le seul fait de la réalisation définitive de l'augmentation de capital ci-dessus autorisée par la troisième résolution, le premier alinéa de l'article 7 des statuts sera modifié en conséquence, le chiffre de 850.000 piastres étant alors remplacé par le chiffre du capital nouveau résultant de l'augmentation de capital réalisée.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

Rien n'étant plus à l'ordre du jour, la séance est levée à midi.

De tout ce que dessus, il a été dressé le présent procès verbal qui a été signé par les membres du bureau.

---

Cie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois  
(Exercice clos le 31 décembre 1932)  
(*L'Éveil de l'Indochine*, 15 avril 1934)

Il n'a pas été établi de compte de profits et pertes, l'activité de la société s'étant bornée à la construction de la ligne.

La nomination comme administrateur de M. Pierre Guesde <sup>10</sup>, a été ratifiée [peut-être en compensation du poste qu'il doit abandonner à la même époque aux Tramways du Tonkin, où il représentait la SFFC. ].

Le rapport du conseil rappelle les difficultés soulevées par le Service du contrôle de la colonie, en juillet 1932, au sujet de la réception de la ligne. En accord avec celui-ci la

---

<sup>10</sup> [Pierre Guesde](#) (1870-1955) : résident supérieur, puis (1923) administrateur de sociétés. Il se rapproche de la SFFC comme administrateur des Salines de Djibouti (1924), du Crédit foncier indochinois et avatars, des Tramways du Tonkin, de la Cie saïgonnaise de navigation et de transport. On le retrouvera encore aux Sucreries et raffineries de l'Indochine et à la Chalandage et remorquage de l'Indochine (SACRIC).

société a accepté de procéder à l'exécution d'un certain nombre de travaux de parachèvement. La ligne était terminée en avril 1933, l'ouverture a eu lieu le 1<sup>er</sup> août. En raison des imprévisions survenues dans l'exécution des travaux, qui se sont traduits par un accroissement important des dépenses de premier établissement, le Gouvernement de l'Indochine a invité la société à réviser certaines clauses de l'acte de concession.

Un avenant à la convention de décembre 1928 a été établi d'un commun accord.

Toutefois, en raison de la crise, le trafic de la ligne s'est montré nettement insuffisant pour justifier un régime d'exploitation aussi intensif que celui prévu dans la Convention. Le Gouverneur général a estimé préférable d'envisager le rachat de la ligne et les négociations en cours paraissent devoir aboutir, à bref délai, à une conclusion qui sauvegardera les intérêts des actionnaires.

Une assemblée extraordinaire a, d'autre part, approuvé l'avenant et a, en outre, autorisé le conseil à augmenter éventuellement le capital de 50.000 piastres pour couvrir le quart du dépassement des dépenses de premier établissements

N. D. L. R. — Nous n'avons jamais bien compris à quoi rimait ce chemin de fer dans un pays si peu développé et où il y avait déjà route et voie d'eau. Mais à cette époque, on avait d'immenses espérances et l'on entrevoyait des centaines de milliers d'hectares plantés en caoutchouc.

Il y aurait peut-être un moyen de se tirer d'affaire, c'est d'envisager un trafic uniquement de marchandises et, à l'occasion seulement, de voyageurs, sans horaires fixes.

On remarquera la nomination de l'inévitable Pierre Guesde, un de cette nouvelle aristocratie très fermée, qui domine toutes les sociétés anonymes et dont s'inquiètent beaucoup de bons esprits.

---

Voie ferrée de Ben-deng-Xe à Loc-Ninh.  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 27 octobre 1934)

Par décret du 17 août 1934 (J. O. du 20 septembre), est approuvé l'avenant passé le 4 décembre 1933, entre le gouverneur général de l'Indochine, substitué au gouverneur de la Cochinchine et agissant au nom de cette dernière colonie ; et la Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois, le dit avenant ayant pour objet de modifier la convention et le cahier des charges approuvés par l'article 2 du décret susvisé du 18 décembre 1928 et relatifs à la construction et à l'exploitation de la voie ferrée de Ben-Dong-Xo à Loc-Ninh (Cochinchine).

La concession de la construction et de l'exploitation de la voie ferrée de Ben-Dong-Xo à Loc-Ninh avait été accordée à la Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois, par une convention en date du 7 décembre 1928, approuvée par décret du 18 décembre 1928.

Les travaux de construction sont actuellement terminés. Leur règlement a donné lieu à un certain nombre de litiges qui ont abouti à un règlement amiable entre la société concessionnaire et le gouvernement général de l'Indochine, ce dernier ayant obtenu une révision à son avantage des clauses du contrat relatives à l'exploitation, pour compenser l'augmentation des dépenses de construction. En particulier, la Colonie, qui garantit le capital actions, a obtenu un abaissement du taux de l'intérêt servi à ce capital actions.

Par la même occasion, des modifications ont été apportées à la convention et au cahier des charges de la concession, destinées à permettre une exploitation plus

économique et mieux adaptée aux progrès techniques réalisés dans l'industrie des chemins de fer.

Les dispositions de cet avenant, qui ont d'ailleurs été soumises, ainsi que le le texte du projet de décret appratif à l'examen du Conseil d'État et qui ont recueilli l'avis favorable de cette haute assemblée, n'ont suggéré aucune observation au ministre des Colonies. C'est dan ces conditions que M. Pierre Laval a proposé au président de la République le.décret portant approbation de l'avenant en question.

---

Voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 17 novembre 1934)

Par arrêté ministériel du 9 novembre, l'inspecteur général des Colonies, M. Leconte, est nommé commissaire du gouvernement près de la compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois.

---

LA REVUE DES ANNONCES LEGALES  
Étude de MM<sup>es</sup> [Paul] Ferrand et A[ndré] Jacquemart,  
docteurs en Droit, [avocats] près la Cour d'appel de Saïgon, 14, boulevard Charner

---

Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois  
Société anonyme au capital de 856.000 piastres indochinoises  
Siège social à Saïgon, 32, boulevard de la Somme  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 26 janvier 1935).

Aux termes du procès-verbal d'une délibération prise le 2 février 1934, l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois a apporté certaines modifications à l'article 52 des statuts de ladite société sous la condition suspensive de l'approbation de l'avenant du 23 octobre 1933 par décret du Conseil d'Etat.

Des copies du procès-verbal de ladite délibération ont été déposées aux greffes du tribunal de commerce de Saïgon de la Justice de paix de Saïgon et, le 26 juin 1934, l'insertion légale est parue dans le n° du 10 juillet 1934 de *l'Impartial*

D'un acte reçu par M<sup>e</sup> Leservoisier, notaire à Saïgon, le 9 janvier 1935, il résulte que :

« Aux termes d'un arrêté de Monsieur le secrétaire général du gouvernement général de l'Indochine en date à Hanoï du neuf novembre mil neuf trente quatre, a été promulgué en Indochine le décret du dix sept août mil neuf trente quatre approuvant l'avenant en date à Hanoï du vingt trois octobre mil neuf cent trente trois, approuvé par Monsieur le gouverneur général de l'Indochine, le quatre décembre mil neuf cent trois, en conseil du gouvernement, modifiant la Convention du sept décembre mil neuf cent vingt-huit.

Et que l'arrêté de promulgation a été publié dans le Journal officiel de l'Indochine française, numéro 91 du quatorze novembre mil neuf cent trente quatre. »

La condition suspensive susvisée se trouvant ainsi réalisée : la modification à l'article 52 des statuts de la Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois est définitivement réalisée.

Expéditions dudit acte du 9 janvier 1935 ont été déposées aux greffes du tribunal de commerce de Saïgon et de la Justice de paix de Saïgon, le 18 janvier 1935.

Pour extrait et mention,  
Le conseil d'administration.

*L'Impartial* du 21 janvier 1935

---

Cie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 10 août 1935).

L'assemblée du 26 juillet a approuvé l'avenant fixant les modalités du rachat de la concession par la colonie moyennant la prise en charge des obligations et le remboursement du capital actions qui se fera en quatre versements annuels. Une assemblée extraordinaire statuera sur les modalités de la liquidation.

---

Les recettes des chemins de fer indochinois  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 7 septembre 1935).

Les recettes brutes des réseaux des chemins de fer exploités par la Colonie durant la période du 1<sup>er</sup> janvier à fin juin 1935 se sont élevées à 1.634.533 piastres en augmentation de 26.173 piastres, soit 1,63 %.

Pendant la même période, les recettes brutes de la ligne de Haiphong à Yunnanfou se sont élevées à 1.906.088 \$, en augmentation de 6.512\$, soit 0,34 %.

Les recettes brutes de la ligne de Pnom-penh à Mongkolborey se sont élevées à 227.399 \$, en augmentation de 52.546\$, soit 30,5 %

Celles de la ligne de Ben-Dong-So à Loc-ninh se sont élevées à 27.662 \$, en augmentation de 16.337 \$.

---

Société financière française et coloniale  
Assemblée générale ordinaire du 18 septembre 1935  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 19 octobre 1935).

[...] Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois. — Le gouvernement général de l'Indochine vient de décider le rachat au prix du capital de la société, cette opération demeurant cependant soumise à l'approbation du Conseil d'État. [...]

---

DOCUMENTS INDOCHINOIS  
Le discours du gouverneur général Robin  
à la séance d'ouverture du Grand Conseil  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 16 novembre 1935).

[...] Un avenant aux actes de concession a été par ailleurs négocié avec la Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois en vue du rachat de la ligne de Bendongxo à Loc-Ninh. Après avoir été soumis à votre Commission permanente le 27 juillet 1935, il a été transmis au Département en vue de sa ratification par décret en Conseil d'État. Si ce décret intervient à temps, la ligne pourra être exploitée à partir du premier janvier 1936 par la Circonscription des Réseaux non concédés.

De cette opération, il résultera pour la Colonie un bénéfice annuel minimum de 40.000 piastres, dû à l'économie réalisée par rapport aux dépenses théoriques

d'exploitation fixées par la convention de concession, lesquelles avaient été établies en tenant compte en particulier de frais importants de direction et d'administration en Indochine et à Paris.

À ce bénéfice immédiat s'ajoute, et cette remarque vaut aussi et plus encore pour la ligne de Pnom-Penh à Mongkolborey, l'avantage de remettre aux Réseaux non concédés un important matériel moderne qui, intégré dans l'ensemble du parc de la colonie, permettra de différer pour longtemps une part des commandes de cet ordre qu'il eut fallu autrement effectuer dès à présent. On peut estimer qu'au total, la Colonie pourra ainsi remettre à plus tard une dépense d'environ un million de piastres.

La ligne de Bondongxo à Loc-Ninh est quant à présent très largement déficitaire. Pour l'année 1934, premier exercice complet d'exploitation, les recettes ont été de 41.500 p. environ et le déficit d'exploitation de 71.000 p.

Mais la progression du trafic a été très notable en 1935. Dans les huit premiers mois de l'exercice, l'augmentation de recettes sur la période correspondante de l'année 1934 a atteint 50 %. Aussi, compte tenu des économies qui seront réalisées sur les frais d'exploitation, peut-on espérer que cette ligne arrivera bientôt à équilibrer recettes et dépenses.

Comme il fallait s'y attendre en raison des régions traversées, le trafic marchandises est prépondérant et les transports les plus importants sont constitués par les bois et le caoutchouc. [...]

---

Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh  
et du Centre-Indochinois  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 15 février 1936)

Le bilan de l'exercice 1934, qui sera présenté à l'assemblée devant se réunir en avril prochain, fera apparaître un bénéfice ; celui de 1933 s'était élevé à 20.487 piastres indochinoises.

Le rachat de la concession par le gouvernement de l'Indochine, approuvé à l'assemblée extraordinaire de juillet dernier, n'a pas encore été entériné par le Conseil d'État.

---

AVENANT  
À LA CONVENTION DU 7 DÉCEMBRE 1928,  
MODIFIÉE PAR L'AVENANT DU 23 OCTOBRE 1933  
(*Journal officiel de la République française*, 30 avril 1936)

Entre le gouverneur général de l'Indochine, à ce faire dûment qualifié,  
D'une part ;

Et la Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre indochinois, désignée ci-après par « la société », représentée par M. Jean Daloz <sup>11</sup> en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués, sous réserve de ratification par l'assemblée générale extraordinaire, par le conseil d'administration de la Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre indochinois dans sa séance du 2 mai 1935.

Les extraits desdits pouvoirs resteront annexés au présent avenant,  
D'autre part,

---

<sup>11</sup> Jean Daloz (Charolles, 1899-Pais, 1961) : polytechnicien, ingénieur des TP en Indochine (1922). Entré en juillet 1929 aux Caoutchoucs de l'Indochine, il intègre ensuite la SFFC qu'il représente dans différentes filiales et organismes. Chevalier de la Légion d'honneur du 29 décembre 1948.



Il a été convenu ce qui suit:

#### Renonciation à la concession.

Art. 1<sup>er</sup>. — La société renonce à la concession de construction et d'exploitation d'un chemin de fer conduisant à Loc-Ninh, qui lui a été accordée par la convention du 7 décembre 1928, modifiée par l'avenant du 23 octobre 1933.

Cette renonciation prendra effet le 31 décembre 1935, sauf dans le cas prévu à l'article 2 ci-dessous.

La colonie accepte cette renonciation et rachète la concession dans les conditions fixées ci-après.

#### Retard dans l'effet de la renonciation.

Art. 2. — Si l'approbation par décret du présent avenant intervenait après le 30 novembre 1935, l'effet de la renonciation serait reporté au dernier jour du deuxième mois suivant celui de la publication du décret au *Journal officiel de la République française*.

En ce cas, les comptes d'exploitation pour l'année 1936 seraient arrêtés à la date fixée pour la mise à effet de la renonciation et réglés comme il est dit à l'article 15 de la convention du 7 décembre 1928, étant entendu :

a) Que les dates des 15 mars et 15 avril indiquées audit article 15 seront reculées d'un nombre de mois égal au nombre des mois pendant lesquels la société aura exploité en 1936;

b) Que le terme fixe de la formule d'exploitation sera réduit à un nombre de douzièmes correspondant au nombre des mois pendant lesquels la société aura exploité en 1936.

#### Remise de la voie ferrée et de ses dépendances.

Art. 3. — Au jour fixé pour la mise à effet de la renonciation à la concession, la société remettra à la colonie, en bon état d'entretien et libres de toutes charges et dettes, la voie ferrée et toutes ses dépendances, c'est-à-dire la ligne, les bâtiments et installations, le matériel tracteur et roulant, le mobilier et l'outillage et, d'une façon générale, tous les biens meubles et immeubles acquis ou construits au titre du premier établissement ou des travaux complémentaires.

La société remettra en même temps, si elle ne l'a déjà fait, les deux expéditions des procès-verbaux de bornage, plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas des ouvrages d'art visés à l'article 28 du cahier des charges de la concession.

Une commission, désignée par le gouverneur général, dressera procès-verbal de la remise.

Cette commission se réunira quinze jours au moins avant la date fixée pour la remise de la ligne, afin de vérifier le bon état d'entretien de la voie ferrée et de ses dépendances. Si cet état n'est pas reconnu satisfaisant, la commission indiquera les travaux à effectuer et se réunira une deuxième fois, lors de la remise de la ligne, pour vérifier l'exécution des travaux prescrits. En cas d'inexécution ou d'exécution incomplète de ces travaux, la commission établira, la société entendue, l'évaluation forfaitaire des dépenses à faire pour remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et ses dépendances.

En cas de désaccord, il sera statué par voie d'arbitrage, chaque partie devant désigner un expert dans les huit jours. Un troisième expert sera désigné par les deux premiers d'un commun accord dans les huit jours de leur désignation ou, à défaut d'entente, par le président du tribunal civil de Saigon à la requête de la partie la plus diligente.

Fonds de roulement. — Matières.

Art. 4. — Au jour de la remise de la voie ferrée, la société fera également remise des matières (combustibles, huiles de graissage, pièces de rechange, matériel de voie, etc.) en approvisionnement.

Une évaluation sera faite des matières ainsi remises aux prix de revient, sans aucune majoration pour frais généraux ou intérêts.

La plus-value ou la moins-value que fera ressortir cette évaluation par rapport à la valeur initiale des approvisionnements constituée tant au titre des dépenses de premier établissement qu'au titre de fonds de roulement, fera l'objet d'un versement ou d'une compensation, comme, il est dit à l'article 6 ci-après.

Art. 5. — Par dérogation expresse aux stipulations de l'article 4 de la convention du 7 décembre 1928, le quart du dépassement sur le forfait initial qui devait être supporté par la société sur les ressources de son capital actions augmenté de la valeur correspondante, sera couvert par une émission d'obligations dans les mêmes conditions que les trois autres quarts du dépassement.

Au jour de la remise de la ligne, la société devra avoir représenté par des obligations émises avec la garantie de la colonie dans les conditions de l'article 3 de la convention du 7 décembre 1928 : a) toutes les dépenses de premier établissement, à l'exception de celles assurées sur son propre capital initial et à l'exception également des prestations en nature payables par annuités ; b) les dépenses effectuées au titre du fonds de roulement pour assurer la constitution d'un approvisionnement de pièces de rechange.

La colonie prendra à sa charge, du jour de la remise de la ligne, le service de ces obligations ainsi que celui des annuités des prestations en nature.

#### Prix du rachat.

Art. 6. — En compensation de la renonciation de la société à sa concession, et pour prix du rachat, la colonie versera à la société une somme de 850.000 piastres, payable comme suit en quatre versements.

350.000 piastres au cours du premier trimestre de l'année 1936 ou, si le cas prévu à l'article 2 venait à jouer, dans les trois mois de la remise de la voie ferrée et de ses dépendances. Le solde en trois annuités égales au cours du premier trimestre de chacune des années 1937, 1938 et 1939.

La colonie pourra se libérer par anticipation.

Le premier versement sera diminué :

- a) Du montant du solde du fonds pour travaux complémentaires ;
- b) Éventuellement, du montant de l'évaluation forfaitaire prévue à l'article III ci-dessus. Il sera, en outre, éventuellement, ou diminué de la plus-value ou de la moins-value du fonds de roulement matières par rapport à sa valeur initiale définie à l'article IV.

Les trois derniers versements seront majorés de l'intérêt de 5,75 p. 100 calculé du jour de la remise de la voie ferrée au jour du versement.

Lu et approuvé :

Signé : JEAN DALOZ.

Saïgon, le 6 août 1935.

Le gouverneur général de l'Indochine, en commission permanente du conseil de gouvernement.

Signé : RENÉ ROBIN.

Les comptes de l'exercice 1934, qui ont été soumis à l'assemblée du 13 mai, se soldent par un bénéfice net de 48.798 piastres indochinoises c. 20.487 pour l'exercice précédent, représentant les intérêts garantis 5,75 %. Le solde disponible, report antérieur compris, s'établit à 68,261 piastres indochinoises.

Le bilan ne présente que peu de changements avec le précédent.

---

Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 27 juin 1936)

L'assemblée du 13 mai a approuvé les comptes de l'exercice 1934, se soldant par un bénéfice net de 48.798 piastres.

Le dividende a été fixé à 1 p. 039 net par action nominative et à 0 p. 8599 net par action au porteur.

Les administrateurs sortants, la Compagnie française de Tramways (Indochine) et MM. Ader, Bernard, [Paul] Bursaux, Darles <sup>12</sup>, [Pierre] Guesde, Laurent [Banque de l'Indochine] et Thion de la Chaume [Banque de l'Indochine.] ont été réélus.

---

COMPAGNIE DES VOIES FERRÉES  
DE LOC-NINH ET DU CENTRE INDOCHINOIS  
(*L'Événement*, 14 février 1937)

L'assemblée ordinaire vient d'approuver les comptes de 1935, se soldant par un bénéfice de 46.180 piastres. Le dividende a été fixé à 1,15 piastre par action. Une somme de 14.251 piastres a été reportée à nouveau.

Une assemblée extraordinaire, tenue ensuite, a décidé la dissolution de la société comme conséquence du rachat de la concession, et a nommé liquidateurs MM. Henri Robert et Jean Daloz.

---

Voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 20 mars 1937)

Par arrêté du ministre des Colonies en date du 30 janvier 1937, le mandat de commissaire du Gouvernement près la Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois, confié à M. Le Conte, inspecteur général des Colonies du cadre de réserve, est prorogé jusqu'au 31 décembre 1936 [*sic*].

---

Voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 3 avril 1937)

Les actionnaires sont informés qu'il est procédé, depuis le 1<sup>er</sup> mars 1937, à un remboursement partiel du capital social, à raison de 8 p. 235294 par action. Le paiement de cette somme est faite aux guichets de la Banque de l'Indochine, à Saïgon,

---

<sup>12</sup> Probablement Auguste Darles, l'ancien directeur de la SFDIC, puis résident-maire de Dalat, plutôt que Louis Darles († 1942), inspecteur de l'Union commerciale indochinoise et africaine (LUCIA) ?

contre remise du coupon 3 et présentation du titre pour estampillage. Le paiement peut également être fait au cours du change en France aux guichets de la Banque de l'Indochine, à Paris.

---

La vie administrative  
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 mai 1937)

M. Jourdan <sup>13</sup>, ingénieur de 1<sup>re</sup> classe des Travaux publics, est mandaté pour contrôler les renseignements fournis par la Compagnie des Voies ferrées de Loc-ninh et du Centre indochinois, dans les conditions prévues par l'article 2 de l'arrêté ministériel du 3 octobre 1935.

---

Société financière française et coloniale  
Assemblée ordinaire du 29 septembre 1937  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 30 octobre 1937)

[...] Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois. — Comme conséquence du rachat du réseau par le Gouvernement général de l'Indochine, la société est entrée en liquidation. Le remboursement des deux premières tranches du capital a été réalisé durant les premiers mois de 1937 dans les conditions prévues, c'est-à-dire sur la base du pair augmenté des intérêts au taux de 5,75 %. [...]

---

Compagnie française de tramways de l'Indochine  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 20 novembre 1937)

[...] Société des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois  
Ainsi que vous en avez été informée l'année dernière, cette société a été rachetée par la colonie et le capital que nous y avons investi va nous être progressivement remboursé à partir de 1937, par échelonnements de quatre versements en trois années.  
Au mois de mars 1937, nous avons reçu le premier remboursement de la valeur de nos actions. [...]

---

Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois  
Société anonyme au capital de 850.000 piastres (en liquidation)  
Siège social : 32, bd de la Somme, Saïgon  
R. C. Saïgon n° 25  
AVIS AUX ACTIONNAIRES  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 5 mars 1938)

MM. les actionnaires sont informés qu'il sera procédé, à partir du 7 mars 1938. à un remboursement partiel du capital social (troisième répartition), à raison de 3 piastres 921568 par action.

---

<sup>13</sup> Roger *Marcel* Bernard Jourdan (Bangkok, 31 août 1898-Mougins, 11 sept. 1995) : fils d'Arthur François Jourdan, administrateur délégué de la [Société d'exploitation du Phu-Quoc](#). Ingénieur ECP. Il débuta au Cambodge en 1925.

Le paiement de cette somme sera fait aux guichets de la BANQUE DE L'INDOCHINE à SAÏGON :

— pour les actions nominatives, sur présentation du certificat pour estampillage ;  
— pour les actions au porteur contre remise du coupon n° 6 et présentation du titre pour estampillage.

Le paiement pourra être fait également en francs, au cours du change, aux guichets de la BANQUE DE L'INDOCHINE, boulevard Haussmann à PARIS.

LES LIQUIDATEURS.

---

Société financière française et coloniale  
Assemblée ordinaire du 27 septembre 1938  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 15 octobre 1938)

[...] Compagnie des voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois. — Un troisième remboursement partiel du capital a été mis en répartition le 7 mars 1938. Il se montait à 166.666 p. 66. Le solde du capital doit être remboursé dans le courant du premier trimestre de 1939. [...]

---