

COMPAGNIE INDOCHINOISE DE NAVIGATION

Filiale commune de la [Banque de l'Indochine](#),
des [Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan](#)
et de l'[Est-Asiatique français](#)

Épisode précédent :
[Lapicque et Cie](#).

Compagnie indo-chinoise de navigation
(*La Journée industrielle*, 2 mars 1924)

L'objet de cette société anonyme, récemment constituée, est l'acquisition, la construction, l'exploitation de navires, toutes opérations se rattachant aux transports maritimes.

Le siège est à Paris, 5, rue Boudreau.

Le capital est de 500.000 fr., en actions de 500 fr., toutes souscrites en numéraire. Le conseil est dès à présent autorisé à porter le capital à 4 millions.

Les premiers administrateurs sont : MM. Maxime Getten, vice-président de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yun-Nan, à Paris, 89, rue de Miromesnil ; Pierre Guesde ¹, à Paris, avenue Mozart, 88 *bis* ; Jean Delpech, industriel, à Paris, 148, boulevard Malesherbes ; Louis Lion ², à Paris, 14, rue Le-Peletier ; et Paul Ville ³, industriel, à Paris, 11 *bis*, rue d'Aguesseau.

(*L'Éveil de l'Indochine*, 2 mars 1924)

Par application de l'article 2 paragraphe dernier, du contrat intervenu le 13 décembre 1923 entre le Gouvernement général et la Compagnie maritime indochinoise pour l'exploitation du service maritime postal entre Haïphong et la Chine méridionale, la « Compagnie indochinoise de navigation » a été autorisée à se substituer à la « Compagnie maritime indochinoise » pour l'exécution de ce contrat.

Cette substitution produit ses effets pour compter du 23 février 1924.

Banque de l'Indochine
Assemblée générale
(*Le Journal des finances*, 16 mai 1924)
(*Le Temps*, 23 mai 1924)
(*L'Écho annamite*, 5 septembre 1924)

¹ [Pierre Guesde](#) : ancien résident supérieur reconverti dans les affaires, représentant ici l'Est-Asiatique français.

² Louis Lion : de la Banque de l'Union parisienne.


³ Paul Ville (1869-1924) : de la Société commerciale française de l'Indochine, la représentant déjà à la Société de chalandage et remorquage de l'Indochine. Voir [encadré](#).

Au cours de l'exercice écoulé, la Banque a participé ... à la souscription d'actions ... de la Navigation Indochinoise [Indochinoise de navigation*]... etc.

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
Assemblée ordinaire du 23 juin 1924
(La Cote de la Bourse et de la banque, 6 janvier 1925)

.....
La Compagnie a été amenée à participer à la formation de la Compagnie indochinoise de navigation, qui a pour principal objet l'exploitation des lignes maritimes reliant Haïphong au Sud de la Chine. Constituée pour continuer provisoirement l'exploitation des deux lignes subventionnées entre Haïphong et Hongkong qu'exploitait la firme Lapicque et Cie, actuellement en liquidation judiciaire, et pour négocier avec l'administration un contrat définitif, elle s'est mise aussitôt à l'œuvre. Ces négociations sont en cours et les résultats de l'exploitation provisoire sont satisfaisants.

Compagnie Indochinoise de Navigation
Siège Social : 5 Rue Boudreau Paris

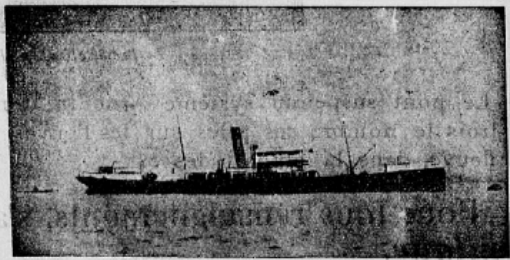


Service régulier
entre Haïphong et Hongkong et
Haïphong et Canton

10- Par le vapeur « HANOI » T.S.F. Cap. MORVAN
tous les 14 jours, avec escales à PAKHOI
KOUANG-TCHÉOU-WAN et HONGKONG

20- Par le vapeur « SONG-BO » T. S. F.,
Cap. BONNAMOUR tous les 14 jours
avec escales à HOIHAO (Ile de HAINAN)
HONGKONG et CANTON

Les 2 vapeurs ont des aménagements
de 1^e et 2^e Classe.
Excellente cuisine.
Agence à Hongkong :
MESSAGERIES MARITIMES,
Queen's Building
et dans tous les ports d'escales.
Direction à Haïphong :
23 Rue Jules Ferry. Tél. N° 52.



Le « Hanoi » de 1.500 T. Ligne Tonkin-Pakhoi-Kouang-Tchéou
Wan et Hongkong

(L'Éveil économique de l'Indochine, 12 octobre 1924)

Le service maritime Haïphong-Hong-kong
(Les Annales coloniales, 5 mars 1925)

Un contrat est intervenu entre M. Lochard, directeur des affaires économiques, agissant au nom et pour le compte du gouvernement général de l'Indochine, et M. Porchet, représentant la Compagnie indochinoise de navigation, pour assurer, du 1^{er} février 1925 au 31 décembre 1926, un service maritime postal direct entre Haïphong et Hongkong et retour à raison d'un départ de Haïphong toutes les semaines, au moyen du vapeur *Cauca*, qui devra effectuer au moins trente-neuf voyages par an, et du vapeur *Songho*.

BANQUE DE L'INDOCHINE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 10 juin 1925)

Elle a participé, en outre, à l'augmentation du capital de plusieurs sociétés coloniales, notamment ... de la Compagnie Indo-Chinoise de Navigation...

EST-ASIATIQUE FRANÇAIS
Participation de la la Compagnie maritime indo-chinoise
dans la Compagnie indo-chinoise de navigation
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 19 juin 1925)

.....
À la fin de 1923, la société a pris une participation dans la Compagnie Indo-Chinoise de Navigation par l'intermédiaire de sa filiale la Compagnie maritime indo-chinoise. La nouvelle société, qui s'est assuré la concession du service postal Haïphong-Hong-Kong, semble devoir enregistrer des résultats satisfaisants.

BANQUE DE L'INDOCHINE
Exercice 1924
A.G.O. du 27 mai 1925
(*L'Écho annamite*, 5 août 1925)

[...] Nous avons participé, en outre, à l'augmentation du capital de plusieurs sociétés coloniales, notamment... de la Compagnie indochinoise de navigation...

Gustave Marie Victor PIERRET

Né à Cayenne (Guyane), le 8 septembre 1885.

Fils de Jean Baptiste Amédée Pierret et de Victorine Francisque Moralès.

Frère cadet de Joseph Pierret, patron des [Plantations de la Route-Haute](#).

Agent de la maison [Allatini & Cie](#) à Saïgon.

Directeur de la [Nouvelle Compagnie forestière du Mékong](#).

Agent de la [C.C.N.E.O.](#) à Haïphong.

Juge au tribunal de commerce de Haïphong (juin 1931).

Membre suppléant du conseil d'administration du port autonome de Haïphong.

Décédé à Hanoi, le 11 août 1932.

Inhumé à Haïphong.

(*Les Archives commerciales de la France*, 23 janvier 1926)

PARIS. — Modification. — Soc. dite Compagnie INDO-CHINOISE de NAVIGATION, 14, Courcelles. — Transfert du siège à Haïphong (Tonkin). — 23 déc. 1925. — *Loi*.

Haïphong
Liste des électeurs consulaires français
ANNÉE 1929
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1926, p. 39)

95 Pierret Georges [sic : *Gustave*] Cie indochinoise de navigation

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*La Volonté indochinoise*, 18 mars 1926)

Arrivée du « Tonkin », venant de Hongkong avec : M. et M^{me} Courthial ⁴, consul de France à Hongkong, MM. Robaglia, B. King, français, M. Puiguet, anglais, 3 Annamites et 7 Chinois, le 15 mars à 15 h.

⁴ Yves-Louis-Napoléon du Courthial (Port-au-Prince, Haïti, 31 décembre 1873-Boulogne-Billancourt, 9 février 1945) : oncle d'Henri du Courthial (1901-1961), secrétaire de police, puis commissaire de police au Tonkin. Chevalier de la légion d'honneur (*JORF*, 9 août 1923).

Rapport du conseil d'administration
de la Banque de l'Indochine
Assemblée générale ordinaire du 26 mai 1926
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 3 octobre 1926)

[...] Nous avons participé, en outre, à l'augmentation du capital de plusieurs sociétés coloniales, notamment... de la Compagnie indochinoise de navigation...

[Le *Canton* remplace le *Hanoi*]
(*Le Colon français*, 23 mars 1929)

La presse quotidienne haïphonnaise nous a appris l'arrivée prochaine du vapeur *Canton*, appartenant à la Cie indochinoise de navigation (Porchet, Briffaud et Cie). Le *Canton*, vieux rafiot rafistolé en *steamer modern style*, viendra remplacer le *Hanoi* dans les unités de cette importante compagnie de navigation, à laquelle M. Robin, durant son séjour de quelques mois au gouvernement général de l'Indochine comme intérimaire, donna un peu de peptonate de fer... Robin, pour que ses actionnaires aient les moyens de subsister jusqu'à la saison prochaine. On affirme que M. Robin aurait élevé au chiffre de 500.000 piastres par an, le taux de la subvention allouée à la Cie indochinoise de navigation. De ce fait, elle n'a plus besoin de passagers ni de fret pour distribuer des dividendes à ses actionnaires.

L'affaire aurait été traitée après un bon gueuleton chez M. Briffaud, entre la poire et le fromage. Et voilà pourquoi nous avons pu manger tant de poires importées de Hong-Kong par les vapeurs de la dite compagnie !

Haïphong
Liste des 150 électeurs consulaires français
ANNÉE 1929
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1929, pp. 840-847)

100 Pierret [Gustave] Cie indochinoise de navigation

Chronique de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 août 1929)

Sont partis par le *Canton* jeudi, à 10 heures, à destination de Hongkong : M^{me} et M. Mariaud ⁵ ; M^{me} Audet ; M^{lle} Bank ; M^{lle} Lairou.

LE SERVICE HAÏPHONG-HONGKONG
par CATON [CUCHEROUSSSET]
(*L'Éveil de l'Indochine*, 30 mars 1930)

⁵ Louis Mariaud (1896-1957) : École des mines de Paris, 1919. Ingénieur de la [Compagnie minière et métallurgique de l'Indochine](#).

S'il est un port avec lequel le Tonkin a tout intérêt à être relié par un service confortable et rapide, c'est bien Hongkong. [...]

Après la conclusion de la paix, [...] l'affaire [tombe] entre les mains de gens d'affaires bien en cour et d'une suprême habileté dans l'art délicat de traiter avec l'Administration, art beaucoup plus utile à ceux qui savent le pratiquer, que la compétence technique ou commerciale.

L'Administration qui, dix ans auparavant, estimait le *Hanoi*, de la maison Marty, si inférieur à sa tâche qu'elle menaçait de lui supprimer la subvention, et aux yeux de laquelle ce navire n'était, en 1913, qu'un rafioteur ridicule et désuet, indigne de représenter le Tonkin à l'étranger, fut soudain touchée d'une grâce surnaturelle et le vit sous l'aspect d'un superbe paquebot, si beau et si bien fait qu'on ne pouvait faire autrement que de doubler la subvention.

Comme il fallait également doubler le paquebot, dont le frère jumeau, le *Huê*, avait péri dans un naufrage et n'avait pu, pendant la guerre, être remplacé que par le trop petit *Sông Ma*, puis par le *Sông Bo*, qui ne répondait pas non plus au but, la Cie de navigation indochinoise [Indochinoise de navigation] fit acheter pour l'Administration un bateau qui, depuis deux ans, était en vente en Amérique centrale sans que personne ne se doutât de la perle que contenait une si vilaine coquille, et l'Administration eut le talent de payer le bateau un tantinet plus cher que le prix de mise en vente, un assez gros tantinet. Il fallut y ajouter les frais de réparation et de transformation de la lamentable épave qui arriva un jour à Haïphong. La coque et la machine étaient bonnes, c'était l'essentiel, et les Ateliers maritimes* [Porchet] en firent un bateau assez convenable, pour une ligne de troisième ordre, et qu'on baptisa *le Tonkin*. L'Administration de 1913 eût jeté les hauts cris, mais quinze années de plus l'avaient rendue moins difficile, et puis les dirigeants de la compagnie étaient si persuasifs ! La muscade *Tonkin* passa donc ; un petit progrès sur le *Hanoi*, mais quel abîme comparé à un *Mustapha* [projeté par Lapicque] !

Mais le *Hanoi* se faisait vieux et frisait dangereusement la cinquantaine ; il était encore solide, mais tout de même, on commençait, en haut lieu, à se dire que deux fois la subvention dont on le jugeait indigne il y a quinze ans, cela pourrait finir par paraître exagéré ; on pensa donc à le remplacer sur la ligne Haïphong-Hongkong par un bateau sensiblement égal au *Tonkin*, qui fait 1.500 tonnes.

On alla donc chercher dans fjords de Norvège un bateau avec une bonne coque et une bonne machine, un peu plus petit mais un peu plus rapide que le *Tonkin*, et admirablement conçu pour procurer aux voyageurs, dans les régions arctiques, le maximum de confort. En fait, cabines, salon et salle à manger, groupés autour de la cheminée comme des poussins sous l'aile d'une poule, devaient y offrir au passager une chaleur délicieuse, lorsqu'au dehors, il faisait 25° au-dessous de zéro. Le bateau fut donc acquis. On ne s'est pas demandé, à Paris, où la transaction eût lieu, si la commission l'accepterait à Haïphong. En fait, elle se garda bien de ne pas l'accepter. L'on voit assez rarement au Tonkin 25° au-dessous de zéro, mais n'avons-nous pas à Haïphong des ateliers susceptibles de remettre les choses au point ?

Le tonnage des deux nouvelles unités est un peu inférieur au double de celui de leurs prédécesseurs *Hanoi* et *Huê* ; cela suffit, paraît-il, pour justifier la subvention, tant pis pour le confort, la vitesse, l'aspect. Ce ne sont jamais que des non-fonctionnaires qui utilisent cette ligne et n'avons-nous pas les navires de guerre, pour le cas où il prend fantaisie à un haut fonctionnaire ou à un magnat du socialisme de se rendre de Hongkong à Haïphong ?

Pour les visionnaires, comme nous et quelques rares autres, des navires comme le *Tonkin* et l'*Annam* seraient parfaits pour une ligne Haïphong – Kouang-Tcheou-wan – Canton ; mais tout de même, pour la ligne postale rapide Haïphong-Hongkong on voudrait un peu mieux.

Une raison de faire mieux serait que cette ligne est insuffisante et devrait être continuée directement sur Dalny et les ports du golfe de Pétchili. Avec un bateau donnant quinze nœuds, on pourrait aller de Haïphong à Hongkong en 30 à 32 heures et en six jours à Dalny, y compris une demi-journée d'escale à Hongkong, ce qui mettrait Haïphong à 18 jours de Paris par le transsibérien. Et ceci est intéressant. ... Il est vrai que nous allons avoir, demain, les voyages aériens en trois jours ; mais peut-être serait-il prudent de ne pas compter avant quelques années sur l'accomplissement de ces mirobolantes promesses. Dès lors, 18 jours sont déjà un beau progrès sur les 36 jours d'aujourd'hui, juste la moitié.

Mais à côté de cela, les ports du Pétchili, avec lesquels nous ne sommes directement reliés que de temps en temps par un charbonnier japonais, seraient fort intéressants à desservir : Tientsin, Tchéfou, Chan haï Kouan, et Niou tchouang en Mandchourie.

On sait quel a été depuis quelques années l'extraordinaire développement de la Mandchourie. Le *Tonkin* y trouverait certainement d'intéressants débouchés et de non moins intéressants produits pour le fret de retour.

En particulier, nous pourrions importer de ce pays des moutons, des bœufs, chevaux, ânes et mulets, de la laine de chameau et de mouton, des peaux, du sucré de betterave, du blé, du soja, des fruits et en particulier du raisin frais, etc.

Sa tournée faite dans les ports du golfe, le vapeur repasserait à Dalny prendre sacs postaux et voyageurs amenés par le transsibérien et reviendrait directement et en vitesse à Hongkong et Haïphong.

Encore un vapeur qui s'échoue
(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1930)

Le vapeur « Song-Bo » de la Compagnie indochinoise de navigation, parti de Haïphong, le 6 avril, à destination de Saïgon et qui avait fait escale à Tourane et repris son voyage dans la soirée, s'est échoué dans le courant de la nuit sur le rocher de Monong, à 35 milles au sud de Tourane.

L'équipage et les passagers indigènes, embarqués dans ce port, ont pu être évacués sur le rocher où ils devaient être pris par un remorqueur expédié en hâte de Tourane.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 août 1930)

ARRIVÉES. — Sont arrivés mercredi à 11 h. par le *Canton* :
Venant de Hongkong : M. Sireyjol ⁶ ; M. Noblet ; M. Mottini ; M. Ride ; M. Price ;
M. Armstrong ; M. Johs ; le R. P. de Cooman.

Au tribunal mixte de commerce d'Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} et 2 juin 1931)
(*Les Annales coloniales*, 8 août 1931)

⁶ Fernand Sireyjol (1898-1937) : administrateur délégué de la [Société commerciale asiatique](#), de Nam-Dinh.

[...] On comptait quatre candidats : ... Pierret, directeur de la Compagnie indochinoise de navigation.

Tous les quatre ayant obtenu la majorité sont élus.

Saïgon
VICTIME DE LA CRISE,
M. Joseph PIERRET, LE COLON BIEN CONNU, S'EST
DONNÉ LA MORT EN S'EMPOISONNANT
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 juillet 1931)

.....
M. Pierret a un frère au Tonkin, à Haïphong. De passage à Saïgon, il y a environ deux mois, celui-ci dut s'aliter à la clinique et fut en danger de mort.

Le défunt laisse derrière lui plusieurs enfants qu'il adorait et qui, actuellement en France, ne se doutent pas, les pauvres petits, du désastre.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
Tribunal de commerce
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 avril 1932)

MM. Chabrier, Pierret, Godelu, Lavergne par 72 voix, Clavé par 71 voix, Bovis, par 69 voix, ont été élus juges suppléants.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juillet 1932)

NOS MALADES. — M. Pierret, agent de la Compagnie indochinoise, dont nous avons annoncé le prochain retour en France, a dû surseoir à son départ vu son état de santé.

Nous prions M. Pierret d'agréer nos meilleurs vœux de prompt et complet rétablissement.

CHRONIQUE DE HAIPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 août 1932, p. 2, col. 1)

NÉCROLOGIE. — Nous apprenons avec peine le décès, survenu hier à Hanoi, de M. Pierret, directeur général de la C. I. C. N., juge consulaire, membre [suppléant] du conseil d'administration du port autonome.

Le défunt était très estimé dans notre ville où il ne comptait que des amis.

Nous présentons à Mme Pierret, à la famille et à la C. I. C. N. nos condoléances sincères.

AVIS DE DÉCÈS

(*L'Avenir du Tonkin*, 12 août 1932)

Madame G. Pierret, mademoiselle Lilas Pierret à Marseille, madame et monsieur André Leys à Paris, monsieur Louis Pierret et mademoiselle Lilas Pierret à Marseille, madame veuve Alinot et ses enfants, à Saïgon, monsieur et madame Bonnau, directeur de la B.I.C à Hongkong, monsieur et madame Gay et leurs enfants à Nice.

Le conseil d'administration et le personnel de la Cie indochinoise de navigation ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

monsieur Gustave Pierret
agent général de la Cie indochinoise de navigation à Haïphong
leur époux, frère, beau-père, oncle, et cousin décédé à Hanoï le 11 août dans sa 46^e année.

Les obsèques auront lieu à Haïphong, la levée du corps se fera à la gare le samedi 13 août à 7 h. 30.

CHAMBRE DE COMMERCE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 août 1932, p. 2, col. 1)

M. Constantin est nommé membre suppléant du conseil d'administration du Port Autonome en remplacement de M. Pierret, décédé.

Des économies auxquelles on n'a pas encore songé
par BARBISIER [CUCHEROUSET]
(*L'Éveil de l'Indochine*, 28 août 1932)

[...] Mettez le « Claude-Chappe » sur la ligne de Changhaï à Yokohama. Ou mettez-le à la place des ridicules rafiots de la Cie indochinoise de navigation sur la ligne Haïphong-Hongkong-Canton. [...]

LA FRANCE À KOUANG-TCHÉOU-WAN
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 novembre 1932)

.....
À l'extérieur, les communications postales sont assurées très régulièrement entre Fort-Bayard et la métropole *via* Hong-kong. Avec le Tonkin, les communications ont lieu tous les quatorze jours par le seul vapeur desservant régulièrement Haïphong et Fort-Bayard (actuellement le vapeur *Tonkin*, de la Compagnie indochinoise de navigation, commandant Bonnamour). Il y a, à Fort Bayard, une station radiotélégraphique. Enfin, la sécurité côtière est assurée par des phares et balises lumineuses.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 décembre 1932)

ARRIVÉES. — Sont arrivés par le vapeur *Canton* vendredi matin, à 10 h. 30 :

Venant de Hongkong : M. Seguy René, directeur des Charbonnages du Đôngtrieu [en fait : d'Along et Dong-Dang] ; M. Fisher (américain) ; M. Luneburg, chancelier du consulat d'Allemagne, M. Kranei (japonais).

Annuaire général de l'Indochine, 1933, p. 591-592 :

Compagnie indochinoise de navigation

R.C. Haïphong n° 4.10

2, rue Brière-de-l'Isle

Adr. télég. CINDONAVIG

Adt. téléphone : n° 354

Boîte postale : n° 124

Comptes Bentley's Complete Phrase Code — ABC 5th edition — Cogef Lugagne —

Code privé

Agent général : J. Constantin.

Services maritimes postaux sur Hongkong

Bois

Peinture.



SERVICES POSTAUX

**COMPAGNIE
INDOCHINOISE DE NAVIGATION**

N° 2, Rue Brière-de-l'Isle }
Adr. télégr.: CINDONAVIG } **HAIPHONG**
— Téléphone : N° 354 — }

SERVICES RÉGULIERS ET RAPIDES

HAIPHONG-HONGKONG

direct, en 44 heures, par s/s CANTON

3 départs par mois, à 10 h. du matin

via PAKHOI, HOIHOW et FORT-BAYARD

par s/s TONKIN

1 départ tous les 14 jours à 15 h. le Mardi

**AGENT POUR LE TONKIN
de L'EST-ASIATIQUE FRANÇAIS**

Teck du Siam, poutres et débitages

parquet rainé et bouveté

prêt à poser

Bois Contreplaqués.

— Replaqués teck.

— Replaqués marqueterie.

de LA SOCIÉTÉ « LA NATIONALE »

Peintures Sous-Marines.

Peintures Préparées.

Vernis.

PIN de L'OREGON

en poutres et plateaux.

HANOÏ

1933 (août) : jugement de la cour d'appel à la suite de l'abordage du *Lim-Chow* de la [Compagnie Pannier](#) par le Canton de la Compagnie indochinoise de navigation

Commissions de conciliation
Arrêté du 29 décembre 1933
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1934, p. 37)
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 février 1934)

Sont désignés pour faire partie, pendant l'année 1934, comme membres patrons et employés ou ouvriers français et indigènes :

.....
2° de la commission de conciliation de Haïphong :

.....
Ng Phuong, secrétaire à la Compagnie indochinoise de navigation, membres suppléants.



[Coll. Olivier Galand](#)

Compagnie indochinoise de navigation, Haïphong. Lettre-avion à M. Chuilon, sous-directeur administratif de la Compagnie asiatique et africaine, 14, rue de Courcelles, Paris.
Tampon du 29 mai 1934.

Les leçons d'un naufrage
par CATON [CUCHEROUSSET]
(*L'Éveil de l'Indochine*, 20 mai 1934)

Nous avons plusieurs fois fait allusion, dans *l'Éveil*, à ces malencontreux contrats subventionnant certaines lignes de navigation, uniquement, semblait-il, dans l'intérêt des compagnies et sans que l'Administration ait rien stipulé dans l'intérêt de la colonie.

Ces contrats, avec la crise, étaient devenus lourdement à charge à la colonie. Nous ne blâmions pas les sociétés ; elles étaient dans leur rôle, ayant pour but de faire fructifier les fonds de leurs actionnaires et non de les sacrifier au bien public. Et d'ailleurs, lorsque la colonie à bout de souffle leur proposa une réduction de leur subvention, une seule refusa et, poussant le cri de Shylock, déclara : « Je la veux, cette livre de la chair de la colonie, à laquelle j'ai droit ».

C'était la Cie indochinoise de navigation, fondée par un groupe pour le service Haïphong-Hongkong-Canton, dans des conditions si avantageuses pour lui que cela voulait dire : « Messieurs, la Colonie est si sûre de votre dévouement à la cause du Port de Haïphong, qu'elle vous offre une subvention double de ce qui serait raisonnable et vous laisse toute liberté d'organiser le service au mieux des intérêts de ce port, à la prospérité duquel elle vous sait si dévoués ».

Bien entendu, la compagnie n'eut garde d'acheter de mauvais bateaux ; elle les acheta aussi marins et solides que possible, mais de faible tonnage, de faible vitesse, d'un type archaïque ; le plus beau, destiné au service direct, était un navire scandinave, construit pour naviguer dans les régions arctiques, en tenant ses voyageurs bien au chaud par les plus grands froids. Et, soucieuse toujours de son intérêt bien compris, la compagnie confia ces deux bateaux à deux vieux loups de mer, qui connaissaient à fond les régions dangereuses du golfe du Tonkin et du détroit de Hainan.

En particulier, le capitaine Morvan, qui avait plus de vingt ans de navigation sur cette ligne, inspirait au public une confiance absolue ; quant à nous, en octobre dernier, nous avons fait le voyage par une tempête terrible en dormant sur nos deux oreilles. Avec tout autre capitaine, nous aurions éprouvé de l'inquiétude.

En même temps que nous, arrivait à Hongkong, dans un état lamentable, un navire étranger, dont les tribulations, dans la même mer et le même jour, remplirent pendant deux jours les colonnes des journaux. Pourquoi, quelque temps après, le capitaine Morvan fut-il brutalement remercié ? En tout cas, les usagers en ont été fort mécontents. Nous connaissions moins son collègue du *Tonkin*, remplacé dans les mêmes conditions ; mais nous constatons qu'aujourd'hui, le *Tonkin* est perdu. La Compagnie cherche à le remplacer par le bateau le meilleur marché qu'elle pourra acheter ou affréter. On parle du « Les-Fils-de-Paul-Doumer ». Ce n'est pas précisément un paquebot et plus encore qu'avec le *Tonkin*, la subvention de dix piastres par lieue marine (4.140 \$ par voyage) laissera, tous frais payés, et même sans rien transporter, un bénéfice coquet.

Quant au *Canton*, les frais d'un navire de ce type sont loin d'atteindre 500 \$ par jour ; or il en touche plus de 1.000 \$. Soit 6.000 \$ (non, n'exagérons pas : 5.984 \$ 14 cents) pour un voyage aller et retour du mercredi matin au samedi matin, dont 80 à 90 heures de navigation.

Quel est le fou malfaisant qui a pu signer un pareil contrat ? N'en parlons plus, l'Indochine en est, Dieu merci, débarrassée !

Mais nos grands champions du Port de Haïphong n'ont pas économisé que sur les navires ; ils ont tout fait aux moindres frais possible. Pas même une agence à Hongkong. Ils ont confié la gestion de leur ligne de navigation dans cette ville à la Cie

des Messageries Maritimes, et c'est un petit employé de la grande compagnie subventionnive métropolitaine qui, dans un coin obscur de ses bureaux, soigne les intérêts de la compagnie tonkinoise, quand il en a le temps et qu'il est de bonne humeur.

Pourquoi, en effet, faire des frais ? Une agence ? Un agent ? Quand on fait déjà de gros bénéfices sans rien faire et que ce qui vient tout seul est superbénéfice ?

Seulement où est, là dedans, l'intérêt de Haïphong ? Nous le demandons à ceux qui suivent comme troupeau de moutons ces fameux bergers, dont toute la politique a été de réduire Haïphong à leur propre mesure et d'en faire un petit port cher.

Pour cette subvention de 323.000 \$, un gouvernement soucieux de l'intérêt général aurait accepté un *Tonkin*, et même moins, pour desservir Kouang Tchéou Wan et porter leur correspondance et un peu d'occupation à Messieurs les consuls de Hoihao et de Pak-hoï. Un robuste petit bateau de 5 à 600 tonnes eût été plus que suffisant, avec une subvention de 4 à 5 \$ par lieue marine. Mais pour le service direct de Haïphong à Hongkong, le reste de la subvention aurait permis un service hebdomadaire de luxe avec un paquebot de 3 à 4.000 tonnes, filant au moins 16 nœuds à l'heure et reliant Haïphong à Hongkong en 30 heures. Alors on aurait pu, pendant les belles années d'abondance, amorcer au Tonkin un mouvement de voyageurs important et, avec un peu d'entente entre chemin de fer et paquebot et aussi un peu d'esprit de progrès à la Cie des chemins de fer du Yunnan*, offrir aux Chinois de tout autres facilités pour voyager de Canton à Yunnanfou. Que nous sommes loin de cela !

C'est ainsi que notre Compagnie indochinoise de navigation, dont la Cie des Chemins de fer du Yunnan (on ne le croirait jamais) est actionnaire, fait partir le Canton exactement 7 minutes avant l'arrivée du train venant de Hanoï. C'est pour obliger les voyageurs à louer une automobile ou à venir la veille. Une nuit d'hôtel, un petit déjeuner, c'est toujours ça de bon pour le commerce. Voilà l'esprit petit haïphonnais, un petit, tout petit esprit. Pensez si c'est cela qui enrichit Haïphong !

Comme si un vapeur qui, avec son faible tirant d'eau, n'a pas de marée à attendre, ne pourrait pas partir à 10 h 1/2 au lieu de 10 h. et arriver à Hongkong à 7 h. 1/2 au lieu de 7 heures. Pour ce que les Anglais sont matinaux ! et les Chinois !! Et comme si le train du matin de Hanoï, qui met 3 heures 55 pour faire ses 102 kilomètres, ne pourrait pas dévorer l'espace à 35 kilomètres à l'heure au lieu de 26 ! et arriver à 9 heures et quart ?

C'est bien le même esprit des deux côtés ; mais de cet esprit-là, une colonie en crève... et un port.

Et maintenant que le *Tonkin* est naufragé, que va faire l'Administration ? Va-t-elle en profiter pour dire à la Compagnie : « Œil pour œil, dent pour dent. Vous n'avez pas voulu discuter une réduction de subvention ; je n'admets pas, moi, un « *Fils-de-Paul-Doumer* pour remplacer le *Tonkin* ». Ou bien le contrat est-il si bien rédigé que, d'avance, l'Administration est roulée ! et que la compagnie pourra toucher ses 4.140 \$ de subvention par voyage avec n'importe quelle vieille baille, dont le voyage aller et retour ne lui coûtera pas 2.000 \$ tous frais payés ?

Quelle bonne occasion ce serait pourtant de réaliser une économie d'au moins 80.000 \$ par an. Le *Canton* pourrait faire escale à Kouang-tchéou-Wan et, pour 20.000 \$ par an, les petits vapeurs chinois ou autres se chargeraient de porter leur correspondance à Messieurs les consuls de Pakhoï et de Hoi-hao. Pour ce que cela nous avance de « montrer notre pavillon » dans ces patelins là !

Et 80.000 piastres sont bonnes à économiser par le temps qui court.

Malheureusement, le gouvernement général siège à Paris et les rusés compères de la Cie indochinoise de navigation sont aussi à Paris. Qu'est-ce qu'ils feraient en Indochine ? Par conséquent : passez muscade. La colonie continuera à payer 323.069 \$ par an pour se ridiculiser à Hongkong.

Rappelons d'ailleurs que ce service Haïphong-Hongkong a pour but non de relier Haïphong au grand port anglais et de faciliter les affaires entre le Tonkin et Hongkong (les affaires ! ce qu'on s'en f...t, des affaires !) mais de porter le courrier du Tonkin à la malle anglaise partant de Hongkong pour France et de rapporter le courrier apporté de France par la malle japonaise.

Or ces deux malles étrangères, qui ne sont ni l'une ni l'autre des courriers à grande vitesse, accepteraient très probablement, moyennant une modeste subvention, de faire escale à Camranh. D'autre part, le transport du courrier du Tonkin par chemin de fer, puis de Tourane (et prochainement de Quang-Ngai) à Ba-Ngoï par camion ne coûterait pas très cher. Tout ensemble : transport par camion et subventions. aux malles étrangères pour toucher Camranh, cela ne nous reviendrait pas au quart de ce qu'il nous en coûte d'engraisser à Paris un groupe sympathique.

Bref, tout ce service est à réviser.

[Haïphong]

(*L'Avenir du Tonkin*, 22 mai 1934)

Arrivées. — Sont arrivées mardi matin, à 9 heures, par le *Canton*.

Venant de Hongkong : M. Henri Angelé ; M. Girardot ; M^{me} Hatten, 1 bébé ; le R. P. Casado ; M^{me} et M. Binks, 4 enfants ; M. Darcy ; M. Claverin.

À bord se trouvaient les naufragés du Tonkin, le commandant Benoist ; le second capitaine Harne ; le lieutenant Ferrand, 68 indigènes et Chinois.

HANOÏ

(*L'Avenir du Tonkin*, 8 septembre 1934)

Sont arrivés par le vapeur *Canton* venant de Hongkong :

M. Soulier, M. Lawson, R.P. Pourchet, M. René Seguy, M^{me} Drouin et 2 enfants, M^{lle} Gasiero, M^{lle} Churchill, M. Faugère.

(*Chantecler*, 4 août 1935, p. 6)

Ceux qui nous quittent : pour Saïgon, par le *Claude-Chappe* : 2 Annamites et 225 coolies tonkinois.

La prochaine foire de Haïphong

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 28 septembre 1935)

Le comité d'organisation... comprendra en outre MM. ... Constantin, directeur de la Compagnie indochinoise de navigation...

C^{ie} indochinoise de navigation

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 9 novembre 1935)

Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 25 novembre à Haïphong.
Le conseil proposera d'effectuer un remboursement de 175 fr. par titre, sur la somme reçue des assureurs à la suite de la perte d'un navire. Les titres, au nominal de 500 fr., ont déjà été amortis une première fois de 175 francs.

Obsèques de Le Gac, directeur du *Courrier de Haïphong*
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 août 1936)

Constantin, directeur de la C^{ie} indochinoise de navigation

Publicité
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 août 1937)

COMPAGNIE INDOCHINOISE DE NAVIGATION

82, RUE PAUL BERT, 82

HAIPHONG

Services postaux sur Hongkong

S/S « Canton », direct, Trois départs par mois.

Traversée en 44 heures.

S/S « Gouverneur Général Paul Doumer »,

Fort-Bayard, un départ tous les 14 jours,
le mercredi.

Traversée en 60 heures

PIN DE L'OREGON

TECK

PEINTURE

COMPAGNIE INDOCHINOISE DE NAVIGATION

85, rue Paul-Bert, Haïphong

Services postaux sur Hong-Kong

S/S « Canton », direct. Trois départs par mois. Traversées en 44 heures.

S/S « Gouverneur-Général Paul-Doumer », Fort-Bayard. Un départ tous les 14 jours, le
mercredi. Traversées en 60 heures.

PIN DE L'OREGON

TECK

PEINTURE

Monopolards, budgétivores et budgéticides

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

II. La Compagnie indochinoise de navigation et les Transports fluviaux au Laos

.....
La Compagnie indochinoise de navigation a été fondée par un groupement financier pour le service postal subventionné Haïphong–Hong-Kong–Canton. Avant, le service était assuré par les *s/s Canton* et *Tonkin*. Mais le *Tonkin* venant à être perdu, c'est un autre *s/s*, le *Gouverneur-Général-Paul-Doumer*, un vieux bateau racheté aux Messageries Maritimes, qui le remplace. Le *Canton* fait 3 traversées de 44 heures par mois (soit 132 heures) et le *Gouverneur-Général-Paul-Doumer* assure la liaison

Haïphong–Hong-Kong deux fois par mois, via Fort-Bayard (130 heures). Chaque navire touche une subvention de 10 piastres par lieue marine, soit 4.140 piastres par voyage. À raison de 5 traversées par mois (3 pour le *Canton* et 2 pour le Haïphong–Hong-Kong), c'est 20.700 piastres par mois, soit 248.400 piastres par an, que touche la Compagnie indochinoise de navigation.

Or, les navires du type *Canton* et *Gouverneur-Général-Paul-Doumer* sont loin de coûter 5 piastres par lieue marine, 500 piastres par jour. Cela représente donc un bénéfice d'à peu près 130 000 piastres par an ! Évidemment, avec 248.400 piastres de subvention par an, on aurait pu assurer un service hebdomadaire de luxe avec un paquebot de 3 à 4.000 tonnes filant au moins 16 nœuds à l'heure et reliant Haïphong à Hongkong en 30 heures au lieu de 44 et 60 heures (44 pour le *Canton* et 60 pour le *Gouverneur-Général-Paul-Doumer*), et cela aurait créé un mouvement de voyageurs important entre Hongkong-Haïphong et Hongkong, Canton-Yunnanfou par la ligne de chemin de fer Haïphong-Yunnanfou. Mais on n'a pas voulu cela. Aucun des gouverneurs qui se sont jusqu'ici succédé à la tête de l'Indochine n'a jugé utile de prendre la moindre initiative nouvelle ni d'abaisser les subventions accordées aux compagnies de navigation ! Et pour cause !

.....

Xuân-Tiêu

Petits échos économiques

Rectifications

(*L'Effort*, Hanoï, 1^{er} octobre 1937)

Nous avons commis, dans notre dernier article, une petite erreur de documentation.

.....

Pour la Compagnie indochinoise de navigation, le contrat, signé le 28 3-1929, expire déjà le 31 mars de cette année, mais est toujours en vigueur en attendant la ratification du nouveau contrat en cours de négociation. Aux termes du contrat du 28 3-1929, la subvention s'élève à 323.079 \$ 84 — au lieu de 284.400 \$ 00 — répartie comme suit :

36 voyages directs Haïphong-Hongkong par le *s/s Canton* à 5.984 \$ 44 215.439 \$ 84

26 voyages à escales par le *s/s. Gouverneur-général-Paul-Doumer* à 10 piastres par lieue marine, soit :

(414 x 10 x 7) 107.640 \$ 00.

Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine

Séance plénière 22 décembre 1937

Chapitre 37

Subventions aux compagnies de transport

(*L'Avenir du Tonkin*, 23 décembre 1937)

.....

M. Nouailhetas s'explique sur la ligne Haïphong-Hongkong. Le contrat expirait au printemps dernier. Nous avons donc fait un nouvel appel d'offre, mais il ne nous a pas amené d'offres intéressantes. C'est pourquoi nous avons dû prolonger jusqu'au 18 mars le contrat de la Compagnie Indochinoise de Navigation. Puisque vous trouvez, la

subvention trop forte, je demanderai à l'assemblée de voter seulement le crédit jusqu'au 15 mars, soit 102.902 p. (applaudissement).

M. Archis intervient pour annoncer à ses collègues qu'un accord tendant à prolonger vers Hongkong la ligne d'Air-France, vient d'être signé, permettant ainsi d'espérer une liaison prochaine rapide avec la Chine.

Avis de convocation
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 4 juin 1938)

Les actionnaires de la Société anonyme Compagnie indochinoise de navigation. dont le siège est à Haïphong, rue Paul-Bert, n° 82, sont convoqués par le conseil d'administration, en assemblée générale extraordinaire au siège social à Haïphong, rue Paul-Bert, n° 82, pour le jeudi 2 juin 1938 à 11 heures.

ORDRE DU JOUR

Modification à apporter aux statuts et notamment à l'article 41 :

1° Modification exceptionnelle de la durée de l'exercice 1938 ;

2° Dissolution anticipée de la société ;

3° Nomination et rémunération du liquidateur et détermination de ses pouvoirs.

Pour avoir le droit d'assister à l'assemblée, les propriétaires d'actions au porteur doivent déposer leurs titres cinq jours au moins avant la réunion, soit au siège social, soit dans les caisses de la Banque de l'Indochine ou de la Compagnie asiatique et africaine.

Le conseil d'administration.

(*Le Courrier d'Haïphong* du 24 mai 1938).

Compagnie indochinoise de navigation
Société anonyme
au capital de 2.100.000 francs
Siège social : 82, rue Paul-Bert, HAÏPHONG
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 2 juillet 1938)

Suivant délibération en date du jeudi 2 juin 1938, l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie indochinoise de navigation, société anonyme au capital de francs : 2.100.000 dont le siège social est à Haïphong, rue Paul-Bert, n° 82, a décidé :

1° Que l'exercice 1938 de cette compagnie aurait une durée exceptionnelle de cinq mois et comprendrait, en conséquence, l'espace de temps écoulé entre le 1^{er} janvier et le 31 mai 1938 inclusivement ;

2° A prononcé la dissolution anticipée de ladite société à compter du 1^{er} juin et elle a nommé comme liquidateur M. Papou, expert-comptable, demeurant à Haïphong, auquel elle, a conféré, en exécution de l'article 46 des statuts, les pouvoirs les plus étendus pour la réalisation de l'actif et le paiement du passif.

Une copie certifiée conforme du procès-verbal de la délibération sus-énoncée du 2 juin 1938 a été déposée le 22 juin 1938 à chacun des greffes du tribunal mixte de Haïphong, tenant lieu de greffes de la Justice de paix et du tribunal de commerce.

Pour extrait et mention :

L. LARRE

(*Le Courrier d'Haïphong* du 24 juin 1938).

SOCIÉTÉ ANONYME
COMPAGNIE INDOCHINOISE DE NAVIGATION
en liquidation
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 13 août 1938)

Il est porté à la connaissance des intéressés que, par délibération en date du 2 août 1938, l'assemblée générale de la société anonyme Compagnie indochinoise de navigation, tenue sur la convocation de son liquidateur :

1° A apporté les comptes de la liquidation, et ratifié les répartitions faites aux actionnaires, après paiement intégral, du passif social ;

2° À donné *quitus* et décharge entière au liquidateur de sa gestion ;

3° Et a prononcé, à compter du 2 août 1938, la clôture définitive des opérations de la liquidation.

Le liquidateur.

(*Le Courrier d'Haïphong* du 3 août 1938).

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HAÏPHONG (TONKIN)
LISTE DÉFINITIVE DES ÉLECTEURS FRANÇAIS
Année 1940

(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1^{er} avril 1940, pp. 503)

1. — VILLE DE HAÏPHONG

27 Constantin Jean Directeur de la Compagnie indochinoise de navigation

Suite :

1938 : [Compagnie asiatique de navigation](#).

Compagnie Indochinoise de Navigation

Siège Social : 5 Rue Boudreau Paris



Service régulier

entre Haïphong et Hongkong et
Haïphong et Canton

10- Par le vapeur « HANOI » T.S.F. Cap. MORVAN
tous les 14 jours, avec escales à PAKHOI
KOUANG-TCHÉOU-WAN et HONGKONG

20- Par le vapeur « SONG-BO » T. S. F.,
Cap. BONNAMOUR tous les 14 jours
avec escales à HOIHAO (Ile de HAINAN)
HONGKONG et CANTON

Les 2 vapeurs ont des aménagements
de 1^e et 2^e Classe.

Excellente cuisine.

Agence à Hongkong :

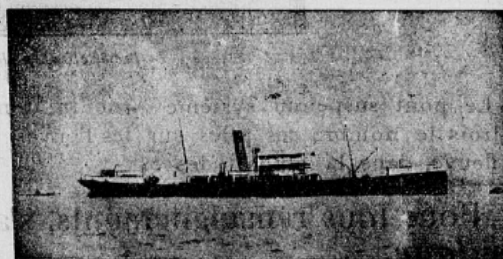
MESSAGERIES MARITIMES,

Queen's Building

et dans tous les ports d'escales.

Direction à Haïphong :

23 Rue Jules Ferry. Tél. N° 52.



Le « Hanoi » de 1.500 T. Ligne Tonkin-Pakhoi-Kouang-Tchéou
Wan et Hongkong

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 octobre 1924)

Haïphong
NAVIRES SUR RADES le 17 janvier
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 janvier 1925)

Tonkin : Cie indochinoise de navigation.

Le service maritime Haïphong-Hong-kong
(*Les Annales coloniales*, 5 mars 1925)

Un contrat est intervenu entre M. Lochard, directeur des affaires économiques, agissant au nom et pour le compte du gouvernement général de l'Indochine, et M. Porchet, représentant la Compagnie indochinoise de navigation, pour assurer, du 1^{er} février 1925 au 31 décembre 1926, un service maritime postal direct entre Haïphong et Hongkong et retour à raison d'un départ de Haïphong toutes les semaines, au moyen du vapeur *Cauca*, qui devra effectuer au moins trente-neuf voyages par an, et du vapeur *Songho*.

BANQUE DE L'INDOCHINE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 10 juin 1925)

Elle a participé, en outre, à l'augmentation du capital de plusieurs sociétés coloniales, notamment ... de la Compagnie Indo-Chinoise de Navigation...

EST-ASIATIQUE FRANÇAIS
Participation de la la Compagnie maritime indo-chinoise
dans la Compagnie indo-chinoise de navigation
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 19 juin 1925)

.....
À la fin de 1923, la société a pris une participation dans la Compagnie Indo-Chinoise de Navigation par l'intermédiaire de sa filiale la Compagnie maritime indo-chinoise. La nouvelle société, qui s'est assuré la concession du service postal Haïphong-Hong-Kong, semble devoir enregistrer des résultats satisfaisants.

BANQUE DE L'INDOCHINE
Exercice 1924
A.G.O. du 27 mai 1925
(*L'Écho annamite*, 5 août 1925)

[...] Nous avons participé, en outre, à l'augmentation du capital de plusieurs sociétés coloniales, notamment... de la Compagnie indochinoise de navigation...

Gustave Marie Victor PIERRET

Né à Cayenne (Guyane), le 8 septembre 1885.

Fils de Jean Baptiste Amédée Pierret et de Victorine Francisque Moralès.

Frère cadet de Joseph Pierret, patron des [Plantations de la Route-Haute](#).

Agent de la maison [Allatini & Cie](#) à Saïgon.

Directeur de la [Nouvelle Compagnie forestière du Mékong](#).

Agent de la [C.C.N.E.O.](#) à Haïphong.

Juge au tribunal de commerce de Haïphong (juin 1931).

Membre suppléant du conseil d'administration du port autonome de Haïphong.

Décédé à Hanoi, le 11 août 1932.

Inhumé à Haïphong.

(Les Archives commerciales de la France, 23 janvier 1926)

PARIS. — Modification. — Soc. dite Compagnie INDO-CHINOISE de NAVIGATION, 14, Courcelles. — Transfert du siège à Haïphong (Tonkin). — 23 déc. 1925. — *Loi*.

Haïphong
Liste des électeurs consulaires français
ANNÉE 1929
(Bulletin administratif du Tonkin, 1926, p. 39)

95 Pierret Georges [sic : *Gustave*] Cie indochinoise de navigation

Rapport du conseil d'administration
de la Banque de l'Indochine
Assemblée générale ordinaire du 26 mai 1926
(L'Éveil économique de l'Indochine, 3 octobre 1926)

[...] Nous avons participé, en outre, à l'augmentation du capital de plusieurs sociétés coloniales, notamment... de la Compagnie indochinoise de navigation...

[Le Canton remplace le Hanoi]
(Le Colon français, 23 mars 1929)

La presse quotidienne haïphonnaise nous a appris l'arrivée prochaine du vapeur *Canton*, appartenant à la Cie indochinoise de navigation (Porchet, Briffaud et Cie). Le *Canton*, vieux rafiote rafistolé en *steamer modern style*, viendra remplacer le *Hanoi* dans les unités de cette importante compagnie de navigation, à laquelle M. Robin, durant son séjour de quelques mois au gouvernement général de l'Indochine comme intérimaire, donna un peu de peptonate de fer... Robin, pour que ses actionnaires aient les moyens de subsister jusqu'à la saison prochaine. On affirme que M. Robin aurait élevé au chiffre de 500.000 piastres par an, le taux de la subvention allouée à la Cie indochinoise de navigation. De ce fait, elle n'a plus besoin de passagers ni de fret pour distribuer des dividendes à ses actionnaires.

L'affaire aurait été traitée après un bon gueuleton chez M. Briffaud, entre la poire et le fromage. Et voilà pourquoi nous avons pu manger tant de poires importées de Hong-Kong par les vapeurs de la dite compagnie !

Haïphong
Liste des 150 électeurs consulaires français
ANNÉE 1929
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1929, pp. 840-847)

100 Pierret [Gustave] Cie indochinoise de navigation

LE SERVICE HAÏPHONG-HONGKONG
par CATON [CUCHEROUSSSET]
(*L'Éveil de l'Indochine*, 30 mars 1930)

S'il est un port avec lequel le Tonkin a tout intérêt à être relié par un service confortable et rapide, c'est bien Hongkong. [...]

C'est ce que l'Administration avait bien compris autrefois et le service organisé avec les vapeurs *Hanoi* et *Huê*, de la maison Marty*, était, il y a encore vingt ans, assez convenable. Et cependant, dès la fin de 1913, l'Administration, suivant en cela le désir du public, qui, pressentant l'essor du Tonkin, estimait ce service tout à fait insuffisant, demandait à la maison Marty de mettre sur la ligne, pour la subvention qui lui était versée, des vapeurs donnant plus que les 12 nœuds 1/2 du *Hanoi* et du *Huê*, d'un tonnage double et d'un confort plus moderne. Comme M. Marty faisait la sourde oreille, on le menaça de cesser la subvention. Il fit remarquer alors, au début de 1914, que les circonstances étaient peu favorables à l'achat de bateaux neufs, en raison des bruits de guerre et l'Administration se montra moins pressante. Sur ces entrefaites, la guerre éclata et l'on se contenta de ce que l'on avait.

Néanmoins l'insuffisance de ces navires fut, vers la fin de la guerre, le prétexte dont l'Administration usa pour refuser aux successeurs de la maison Marty [Roque frères] l'abondement que ces messieurs demandaient à une subvention payée en francs et qui, du fait de la baisse du franc, ne couvrait plus que la moitié, et finalement le quart, des dépenses qu'elle était censée couvrir.

Après la conclusion de la paix, MM. P.A. Lopicque et Cie voulurent mettre sur la ligne de magnifiques paquebots du type *Mustapha*, qui desservent la ligne de Marseille à Oran et qu'une option obtenue à Paris eût permis d'acquérir dans d'excellentes conditions. Si la ligne Haïphong-Hongkong était desservie aujourd'hui par de tels paquebots, nous ferions, dans le grand port anglais, un peu moins piètre figure. Mais

cette combinaison si intéressante n'eût pas l'heur de plaire au grand maître d'alors de notre marine marchande et MM. P. A. Lopicque et Cie durent, à leur grand regret, laisser tomber l'option.

D'ailleurs, comme tant d'autres maisons, qui avaient fait preuve d'initiative pendant les dernières années de la guerre, cette maison n'allait pas tarder à être victime de la crise qui se produisit, au lieu du boum généralement attendu ; elle fut mise en liquidation au moment où les affaires d'armement auraient pu lui permettre de se relever et ce fut une bien bonne aubaine pour ceux qui guettaient cette occasion d'acquérir dans les meilleures conditions la flottille, et, par le fait, la subvention pour la ligne Hongkong-Haïphong.

Seulement, cette fois, [...] l'affaire [tomba] entre les mains de gens d'affaires bien en cour et d'une suprême habileté dans l'art délicat de traiter avec l'Administration, art beaucoup plus utile à ceux qui savent le pratiquer, que la compétence technique ou commerciale.

L'Administration qui, dix ans auparavant, estimait le *Hanoï*, de la maison Marty, si inférieur à sa tâche qu'elle menaçait de lui supprimer la subvention, et aux yeux de laquelle ce navire n'était, en 1913, qu'un rafioteur ridicule et désuet, indigne de représenter le Tonkin à l'étranger, fut soudain touchée d'une grâce surnaturelle et le vit sous l'aspect d'un superbe paquebot, si beau et si bien fait qu'on ne pouvait faire autrement que de doubler la subvention.

Comme il fallait également doubler le paquebot, dont le frère jumeau, le *Huê*, avait péri dans un naufrage et n'avait pu, pendant la guerre, être remplacé que par le trop petit *Sông Ma*, puis par le *Sông Bo*, qui ne répondait pas non plus au but, la Cie de navigation indochinoise [Indochinoise de navigation] fit acheter pour l'Administration un bateau qui, depuis deux ans, était en vente en Amérique centrale sans que personne ne se doutât de la perle que contenait une si vilaine coquille, et l'Administration eut le talent de payer le bateau un tantinet plus cher que le prix de mise en vente, un assez gros tantinet. Il fallut y ajouter les frais de réparation et de transformation de la lamentable épave qui arriva un jour à Haïphong. La coque et la machine étaient bonnes, c'était l'essentiel, et les Ateliers maritimes* [Porchet] en firent un bateau assez convenable, pour une ligne de troisième ordre, et qu'on baptisa le *Tonkin*. L'Administration de 1913 eût jeté les hauts cris, mais quinze années de plus l'avaient rendue moins difficile, et puis les dirigeants de la compagnie étaient si persuasifs ! La muscade *Tonkin* passa donc ; un petit progrès sur le *Hanoï*, mais quel abîme comparé à un *Mustapha* [projeté par Lopicque] !

Mais le *Hanoï* se faisait vieux et frisait dangereusement la cinquantaine ; il était encore solide, mais tout de même, on commençait, en haut lieu, à se dire que deux fois la subvention dont on le jugeait indigne il y a quinze ans, cela pourrait finir par paraître exagéré ; on pensa donc à le remplacer sur la ligne Haïphong-Hongkong par un bateau sensiblement égal au *Tonkin*, qui fait 1.500 tonnes.

On alla donc chercher dans fjords de Norvège un bateau avec une bonne coque et une bonne machine, un peu plus petit mais un peu plus rapide que le *Tonkin*, et admirablement conçu pour procurer aux voyageurs, dans les régions arctiques, le maximum de confort. En fait, cabines, salon et salle à manger, groupés autour de la cheminée comme des poussins sous l'aile d'une poule, devaient y offrir au passager une chaleur délicieuse, lorsqu'au dehors, il faisait 25° au-dessous de zéro. Le bateau fut donc acquis. On ne s'est pas demandé, à Paris, où la transaction eût lieu, si la commission l'accepterait à Haïphong. En fait, elle se garda bien de ne pas l'accepter. L'on voit assez rarement au Tonkin 25° au-dessous de zéro, mais n'avions-nous pas à Haïphong des ateliers susceptibles de remettre les choses au point ?

Le tonnage des deux nouvelles unités est un peu inférieur au double de celui de leurs prédécesseurs *Hanoï* et *Huê* ; cela suffit, paraît-il, pour justifier la subvention, tant pis pour le confort, la vitesse, l'aspect. Ce ne sont jamais que des non-fonctionnaires qui

utilisent cette ligne et n'avons-nous pas les navires de guerre, pour le cas où il prend fantaisie à un haut fonctionnaire ou à un magnat du socialisme de se rendre de Hongkong à Haïphong ?

Pour les visionnaires, comme nous et quelques rares autres, des navires comme le *Tonkin* et l'*Annam* seraient parfaits pour une ligne Haïphong – Kouang-Tcheou-wan — Canton ; mais tout de même, pour la ligne postale rapide Haïphong-Hongkong on voudrait un peu mieux.

Une raison de faire mieux serait que cette ligne est insuffisante et devrait être continuée directement sur Dalny et les ports du golfe de Pétchili. Avec un bateau donnant quinze nœuds, on pourrait aller de Haïphong à Hongkong en 30 à 32 heures et en six jours à Dalny, y compris une demi-journée d'escale à Hongkong, ce qui mettrait Haïphong à 18 jours de Paris par le transsibérien. Et ceci est intéressant. ... Il est vrai que nous allons avoir, demain, les voyages aériens en trois jours ; mais peut-être serait-il prudent de ne pas compter avant quelques années sur l'accomplissement de ces mirobolantes promesses. Dès lors, 18 jours sont déjà un beau progrès sur les 36 jours d'aujourd'hui, juste la moitié.

Mais à côté de cela, les ports du Pétchili, avec lesquels nous ne sommes directement reliés que de temps en temps par un charbonnier japonais, seraient fort intéressants à desservir : Tientsin, Tchéfou, Chan haï Kouan, et Niou tchouang en Mandchourie.

On sait quel a été depuis quelques années l'extraordinaire développement de la Mandchourie. Le *Tonkin* y trouverait certainement d'intéressants débouchés et de non moins intéressants produits pour le fret de retour.

En particulier, nous pourrions importer de ce pays des moutons, des bœufs, chevaux, ânes et mulets, de la laine de chameau et de mouton, des peaux, du sucré de betterave, du blé, du soja, des fruits et en particulier du raisin frais, etc.

Sa tournée faite dans les ports du golfe, le vapeur repasserait à Dalny prendre sacs postaux et voyageurs amenés par le transsibérien et reviendrait directement et en vitesse à Hongkong et Haïphong.

Encore un vapeur qui s'échoue
(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1930)

Le vapeur « Song-Bo » de la Compagnie indochinoise de navigation, parti de Haïphong, le 6 avril, à destination de Saïgon et qui avait fait escale à Tourane et repris son voyage dans la soirée, s'est échoué dans le courant de la nuit sur le rocher de Monong, à 35 milles au sud de Tourane.

L'équipage et les passagers indigènes, embarqués dans ce port, ont pu être évacués sur le rocher où ils devaient être pris par un remorqueur expédié en hâte de Tourane.

Au tribunal mixte de commerce d'Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} et 2 juin 1931)
(*Les Annales coloniales*, 8 août 1931)

[...] On comptait quatre candidats : ... Pierret, directeur de la Compagnie indochinoise de navigation.

Tous les quatre ayant obtenu la majorité sont élus.

Saïgon
VICTIME DE LA CRISE,
M. Joseph PIERRET, LE COLON BIEN CONNU, S'EST
DONNÉ LA MORT EN S'EMPOISONNANT
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 juillet 1931)

.....
M. Pierret a un frère au Tonkin, à Haïphong. De passage à Saïgon, il y a environ deux mois, celui-ci dut s'aliter à la clinique et fut en danger de mort.

Le défunt laisse derrière lui plusieurs enfants qu'il adorait et qui, actuellement en France, ne se doutent pas, les pauvres petits, du désastre.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
Tribunal de commerce
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 avril 1932)

MM. Chabrier, Pierret, Godelu, Lavergne par 72 voix, Clavé par 71 voix, Bovis, par 69 voix, ont été élus juges suppléants.

CHRONIQUE DE HAIPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juillet 1932)

NOS MALADES. — M. Pierret, agent de la Compagnie indochinoise, dont nous avons annoncé le prochain retour en France, a dû surseoir à son départ vu son état de santé.

Nous prions M. Pierret d'agréer nos meilleurs vœux de prompt et complet rétablissement.

CHRONIQUE DE HAIPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 août 1932, p. 2, col. 1)

NÉCROLOGIE. — Nous apprenons avec peine le décès, survenu hier à Hanoi, de M. Pierret, directeur général de la C. I. C. N., juge consulaire, membre [suppléant] du conseil d'administration du port autonome.

Le défunt était très estimé dans notre ville où il ne comptait que des amis.

Nous présentons à Mme Pierret, à la famille et à la C. I. C. N. nos condoléances sincères.

AVIS DE DÉCÈS
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 août 1932)

Madame G. Pierret, mademoiselle Lilas Pierret à Marseille, madame et monsieur André Leys à Paris, monsieur Louis Pierret et mademoiselle Lilas Pierret à Marseille, madame veuve Alinot et ses enfants, à Saïgon, monsieur et madame Bonnau, directeur de la B.I.C à Hongkong, monsieur et madame Gay et leurs enfants à Nice.

Le conseil d'administration et le personnel de la Cie indochinoise de navigation ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

monsieur Gustave Pierret
agent général de la Cie indochinoise de navigation à Haiphong
leur époux, frère, beau-père, oncle, et cousin décédé à Hanoï le 11 août dans sa 46^e année.

Les obsèques auront lieu à Haiphong, la levée du corps se fera à la gare le samedi 13 août à 7 h. 30.

CHAMBRE DE COMMERCE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 août 1932, p. 2, col. 1)

M. Constantin est nommé membre suppléant du conseil d'administration du Port Autonome en remplacement de M. Pierret, décédé.

Des économies auxquelles on n'a pas encore songé
par BARBISIER [CUCHEROUSSET]
(*L'Éveil de l'Indochine*, 28 août 1932)

[...] Mettez le « Claude-Chappe » sur la ligne de Changhaï à Yokohama. Ou mettez-le à la place des ridicules rafiots de la Cie indochinoise de navigation sur la ligne Haiphong Hongkong-Canton. [...]

LA FRANCE À KOUANG-TCHÉOU-WAN
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 novembre 1932)
[colonnes confondues]

.....
À l'extérieur, les communications postales sont assurées très régulièrement entre Fort-Bayard et la métropole *via* Hong-kong. Avec le Tonkin, les communications ont lieu tous les quatorze jours par le seul vapeur desservant régulièrement Haiphong et Fort-Bayard (actuellement le vapeur *Tonkin*, de la Compagnie indochinoise de navigation, commandant Bonnamour). Il y a, à Fort Bayard, une station radiotélégraphique. Enfin, la sécurité côtière est assurée par des phares et balises lumineuses.

Annuaire général de l'Indochine, 1933, p. 591-592 :
Compagnie indochinoise de navigation
R.C. Haiphong n° 4.10
2, rue Brière-de-l'Isle
Adr. télég. CINDONAVIG
Adt. téléphone : n° 354
Boîte postale : n° 124
Comptes Bentley's Complete Phrase Code — ABC 5th edition — Cogef Lugagne —
Code privé
Agent général : J. Constantin.

Services maritimes postaux sur Hongkong
Bois
Peinture.



SERVICES POSTAUX

**COMPAGNIE
INDOCHINOISE DE NAVIGATION**

N° 2, Rue Brière-de-l'Isle }
Adr. télégr.: CINDONAVIG } **HAIPHONG**
— Téléphone : N° 354 — }

SERVICES RÉGULIERS ET RAPIDES

HAIPHONG-HONGKONG

direct, en 44 heures, par s/s CANTON

3 départs par mois, à 10 h. du matin

via PAKHOI, HOIHOW et FORT-BAYARD

par s/s TONKIN

1 départ tous les 14 jours à 15 h. le Mardi

**AGENT POUR LE TONKIN
de L'EST-ASIATIQUE FRANÇAIS**

Teck du Siam, poutres et débitages

parquet rainé et bouveté

prêt à poser

Bois Contreplaqués.

— Replaqués teck.

— Replaqués marqueterie.

de LA SOCIÉTÉ « LA NATIONALE »

Peintures Sous-Marines.

Peintures Préparées.

Vernis.

PIN de L'OREGON

en poutres et plateaux.

HANOÏ

1933 (août) : jugement de la cour d'appel à la suite de l'abordage du *Lim-Chow* de la [Compagnie Pannier](#) par le Canton de la Compagnie indochinoise de navigation

Commissions de conciliation
Arrêté du 29 décembre 1933
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1934, p. 37)
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 février 1934)

Sont désignés pour faire partie, pendant l'année 1934, comme membres patrons et employés ou ouvriers français et indigènes :

.....
2° de la commission de conciliation de Haïphong :

.....
Ng Phuong, secrétaire à la Compagnie indochinoise de navigation, membres suppléants.



[Coll. Olivier Galand](#)

Compagnie indochinoise de navigation, Haïphong. Lettre-avion à M. Chuilon, sous-directeur administratif de la Compagnie asiatique et africaine, 14, rue de Courcelles, Paris.
Tampon du 29 mai 1934.

Les leçons d'un naufrage
par CATON [CUCHEROUSSET]
(L'*Éveil de l'Indochine*, 20 mai 1934)

Nous avons plusieurs fois fait allusion, dans l'*Éveil*, à ces malencontreux contrats subventionnant certaines lignes de navigation, uniquement, semblait-il, dans l'intérêt des compagnies et sans que l'Administration ait rien stipulé dans l'intérêt de la colonie.

Ces contrats, avec la crise, étaient devenus lourdement à charge à la colonie. Nous ne blâmions pas les sociétés ; elles étaient dans leur rôle, ayant pour but de faire fructifier les fonds de leurs actionnaires et non de les sacrifier au bien public. Et d'ailleurs, lorsque la colonie à bout de souffle leur proposa une réduction de leur subvention, une seule refusa et, poussant le cri de Shylock, déclara : « Je la veux, cette livre de la chair de la colonie, à laquelle j'ai droit ».

C'était la Cie indochinoise de navigation, fondée par un groupe pour le service Haïphong-Hongkong-Canton, dans des conditions si avantageuses pour lui que cela voulait dire : « Messieurs, la Colonie est si sûre de votre dévouement à la cause du Port de Haïphong, qu'elle vous offre une subvention double de ce qui serait raisonnable et vous laisse toute liberté d'organiser le service au mieux des intérêts de ce port, à la prospérité duquel elle vous sait si dévoués ».

Bien entendu, la compagnie n'eut garde d'acheter de mauvais bateaux ; elle les acheta aussi marins et solides que possible, mais de faible tonnage, de faible vitesse, d'un type archaïque ; le plus beau, destiné au service direct, était un navire scandinave, construit pour naviguer dans les régions arctiques, en tenant ses voyageurs bien au chaud par les plus grands froids. Et, soucieuse toujours de son intérêt bien compris, la compagnie confia ces deux bateaux à deux vieux loups de mer, qui connaissaient à fond les régions dangereuses du golfe du Tonkin et du détroit de Hainan.

En particulier, le capitaine Morvan, qui avait plus de vingt ans de navigation sur cette ligne, inspirait au public une confiance absolue ; quant à nous, en octobre dernier, nous avons fait le voyage par une tempête terrible en dormant sur nos deux oreilles. Avec tout autre capitaine, nous aurions éprouvé de l'inquiétude.

En même temps que nous, arrivait à Hongkong, dans un état lamentable, un navire étranger, dont les tribulations, dans la même mer et le même jour, remplirent pendant deux jours les colonnes des journaux. Pourquoi, quelque temps après, le capitaine Morvan fut-il brutalement remercié ? En tout cas, les usagers en ont été fort mécontents. Nous connaissions moins son collègue du *Tonkin*, remplacé dans les mêmes conditions ; mais nous constatons qu'aujourd'hui, le *Tonkin* est perdu. La Compagnie cherche à le remplacer par le bateau le meilleur marché qu'elle pourra acheter ou affréter. On parle du « Les-Fils-de-Paul-Doumer ». Ce n'est pas précisément un paquebot et plus encore qu'avec le *Tonkin*, la subvention de dix piastres par lieue marine (4.140 \$ par voyage) laissera, tous frais payés, et même sans rien transporter, un bénéfice coquet.

Quant au *Canton*, les frais d'un navire de ce type sont loin d'atteindre 500 \$ par jour ; or il en touche plus de 1.000 \$. Soit 6.000 \$ (non, n'exagérons pas : 5.984 \$ 14 cents) pour un voyage aller et retour du mercredi matin au samedi matin, dont 80 à 90 heures de navigation.

Quel est le fou malfaisant qui a pu signer un pareil contrat ? N'en parlons plus, l'Indochine en est, Dieu merci, débarrassée !

Mais nos grands champions du Port de Haïphong n'ont pas économisé que sur les navires ; ils ont tout fait aux moindres frais possible. Pas même une agence à Hongkong. Ils ont confié la gestion de leur ligne de navigation dans cette ville à la Cie

des Messageries Maritimes, et c'est un petit employé de la grande compagnie subventionnive métropolitaine qui, dans un coin obscur de ses bureaux, soigne les intérêts de la compagnie tonkinoise, quand il en a le temps et qu'il est de bonne humeur.

Pourquoi, en effet, faire des frais ? Une agence ? Un agent ? Quand on fait déjà de gros bénéfices sans rien faire et que ce qui vient tout seul est superbénéfice ?

Seulement où est, là dedans, l'intérêt de Haïphong ? Nous le demandons à ceux qui suivent comme troupeau de moutons ces fameux bergers, dont toute la politique a été de réduire Haïphong à leur propre mesure et d'en faire un petit port cher.

Pour cette subvention de 323.000 \$, un gouvernement soucieux de l'intérêt général aurait accepté un *Tonkin*, et même moins, pour desservir Kouang Tchéou Wan et porter leur correspondance et un peu d'occupation à Messieurs les consuls de Hoihao et de Pak-hoï. Un robuste petit bateau de 5 à 600 tonnes eût été plus que suffisant, avec une subvention de 4 à 5 \$ par lieue marine. Mais pour le service direct de Haïphong à Hongkong, le reste de la subvention aurait permis un service hebdomadaire de luxe avec un paquebot de 3 à 4.000 tonnes, filant au moins 16 nœuds à l'heure et reliant Haïphong à Hongkong en 30 heures. Alors on aurait pu, pendant les belles années d'abondance, amorcer au Tonkin un mouvement de voyageurs important et, avec un peu d'entente entre chemin de fer et paquebot et aussi un peu d'esprit de progrès à la Cie des chemins de fer du Yunnan*, offrir aux Chinois de tout autres facilités pour voyager de Canton à Yunnanfou. Que nous sommes loin de cela !

C'est ainsi que notre Compagnie indochinoise de navigation, dont la Cie des Chemins de fer du Yunnan (on ne le croirait jamais) est actionnaire, fait partir le Canton exactement 7 minutes avant l'arrivée du train venant de Hanoï. C'est pour obliger les voyageurs à louer une automobile ou à venir la veille. Une nuit d'hôtel, un petit déjeuner, c'est toujours ça de bon pour le commerce. Voilà l'esprit petit haïphonnais, un petit, tout petit esprit. Pensez si c'est cela qui enrichit Haïphong !

Comme si un vapeur qui, avec son faible tirant d'eau, n'a pas de marée à attendre, ne pourrait pas partir à 10 h 1/2 au lieu de 10 h. et arriver à Hongkong à 7 h. 1/2 au lieu de 7 heures. Pour ce que les Anglais sont matinaux ! et les Chinois !! Et comme si le train du matin de Hanoï, qui met 3 heures 55 pour faire ses 102 kilomètres, ne pourrait pas dévorer l'espace à 35 kilomètres à l'heure au lieu de 26 ! et arriver à 9 heures et quart ?

C'est bien le même esprit des deux côtés ; mais de cet esprit-là, une colonie en crève... et un port.

Et maintenant que le *Tonkin* est naufragé, que va faire l'Administration ? Va-t-elle en profiter pour dire à la Compagnie : « Œil pour œil, dent pour dent. Vous n'avez pas voulu discuter une réduction de subvention ; je n'admets pas, moi, un « *Fils-de-Paul-Doumer* pour remplacer le *Tonkin* ». Ou bien le contrat est-il si bien rédigé que, d'avance, l'Administration est roulée ! et que la compagnie pourra toucher ses 4.140 \$ de subvention par voyage avec n'importe quelle vieille baille, dont le voyage aller et retour ne lui coûtera pas 2.000 \$ tous frais payés ?

Quelle bonne occasion ce serait pourtant de réaliser une économie d'au moins 80.000 \$ par an. Le *Canton* pourrait faire escale à Kouang-tchéou-Wan et, pour 20.000 \$ par an, les petits vapeurs chinois ou autres se chargeraient de porter leur correspondance à Messieurs les consuls de Pakhoï et de Hoi-hao. Pour ce que cela nous avance de « montrer notre pavillon » dans ces patelins là !

Et 80.000 piastres sont bonnes à économiser par le temps qui court.

Malheureusement, le gouvernement général siège à Paris et les rusés compères de la Cie indochinoise de navigation sont aussi à Paris. Qu'est-ce qu'ils feraient en Indochine ? Par conséquent : passez muscade. La colonie continuera à payer 323.069 \$ par an pour se ridiculiser à Hongkong.

Rappelons d'ailleurs que ce service Haïphong-Hongkong a pour but non de relier Haïphong au grand port anglais et de faciliter les affaires entre le Tonkin et Hongkong (les affaires ! ce qu'on s'en f.. ...t, des affaires !) mais de porter le courrier du Tonkin à la malle anglaise partant de Hongkong pour France et de rapporter le courrier apporté de France par la malle japonaise.

Or ces deux malles étrangères, qui ne sont ni l'une ni l'autre des courriers à grande vitesse, accepteraient très probablement, moyennant une modeste subvention, de faire escale à Camranh. D'autre part, le transport du courrier du Tonkin par chemin de fer, puis de Tourane (et prochainement de Quang-Ngai) à Ba-Ngoï par camion ne coûterait pas très cher. Tout ensemble : transport par camion et subventions. aux malles étrangères pour toucher Camranh, cela ne nous reviendrait pas au quart de ce qu'il nous en coûte d'engraisser à Paris un groupe sympathique.

Bref, tout ce service est à réviser.

(*Chantecler*, 4 août 1935, p. 6)

[pas de html]

Ceux qui nous quittent : pour Saïgon, par le *Claude-Chappe* : 2 Annamites et 225 coolies tonkinois.

La prochaine foire de Haïphong

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 28 septembre 1935)

Le comité d'organisation... comprendra en outre MM. ... Constantin, directeur de la Compagnie indochinoise de navigation...

C^{ie} indochinoise de navigation

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 9 novembre 1935)

Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 25 novembre à Haïphong.

Le conseil proposera d'effectuer un remboursement de 175 fr. par titre, sur la somme reçue des assureurs à la suite de la perte d'un navire. Les titres, au nominal de 500 fr., ont déjà été amortis une première fois de 175 francs.

Obsèques de Le Gac, directeur du *Courrier de Haïphong*

(*L'Avenir du Tonkin*, 31 août 1936)

Constantin, directeur de la C^{ie} indochinoise de navigation

Publicité
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 août 1937)

COMPAGNIE INDOCHINOISE DE NAVIGATION

82, RUE PAUL BERT, 82

HAIPHONG

Services postaux sur Hongkong

S/S « Canton », direct, Trois départs par mois.

Traversée en 44 heures.

S/S « Gouverneur Général Paul Doumer »,

Fort-Bayard, un départ tous les 14 jours,
le mercredi.

Traversée en 60 heures

PIN DE L'OREGON

TECK

PEINTURE

COMPAGNIE INDOCHINOISE DE NAVIGATION

85, rue Paul-Bert, Haiphong

Services postaux sur Hong-Kong

S/S « Canton », direct. Trois départs par mois. Traversées en 44 heures.

S/S « Gouverneur-Général Paul-Doumer », Fort-Bayard. Un départ tous les 14 jours, le mercredi. Traversées en 60 heures.

PIN DE L'OREGON

TECK

PEINTURE

Monopolards, budgétivores et budgéticides

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

II. La Compagnie indochinoise de navigation et les Transports fluviaux au Laos

.....
La Compagnie indochinoise de navigation a été fondée par un groupement financier pour le service postal subventionné Haiphong–Hong-Kong–Canton. Avant, le service était assuré par les *s/s Canton* et *Tonkin*. Mais le *Tonkin* venant à être perdu, c'est un autre *s/s*, le *Gouverneur-Général-Paul-Doumer*, un vieux bateau racheté aux Messageries Maritimes, qui le remplace. Le *Canton* fait 3 traversées de 44 heures par mois (soit 132 heures) et le *Gouverneur-Général-Paul-Doumer* assure la liaison

Haïphong–Hong-Kong deux fois par mois, via Fort-Bayard (130 heures). Chaque navire touche une subvention de 10 piastres par lieue marine, soit 4.140 piastres par voyage. À raison de 5 traversées par mois (3 pour le *Canton* et 2 pour le Haïphong–Hong-Kong), c'est 20.700 piastres par mois, soit 248.400 piastres par an, que touche la Compagnie indochinoise de navigation.

Or, les navires du type *Canton* et *Gouverneur-Général-Paul-Doumer* sont loin de coûter 5 piastres par lieue marine, 500 piastres par jour. Cela représente donc un bénéfice d'à peu près 130 000 piastres par an ! Évidemment, avec 248.400 piastres de subvention par an, on aurait pu assurer un service hebdomadaire de luxe avec un paquebot de 3 à 4.000 tonnes filant au moins 16 nœuds à l'heure et reliant Haïphong à Hongkong en 30 heures au lieu de 44 et 60 heures (44 pour le *Canton* et 60 pour le *Gouverneur-Général-Paul-Doumer*), et cela aurait créé un mouvement de voyageurs important entre Hongkong–Haïphong et Hongkong, Canton–Yunnanfou par la ligne de chemin de fer Haïphong–Yunnanfou. Mais on n'a pas voulu cela. Aucun des gouverneurs qui se sont jusqu'ici succédé à la tête de l'Indochine n'a jugé utile de prendre la moindre initiative nouvelle ni d'abaisser les subventions accordées aux compagnies de navigation ! Et pour cause !

.....

Xuân-Tiêu

Petits échos économiques

Rectifications

(*L'Effort*, Hanoï, 1^{er} octobre 1937)

Nous avons commis, dans notre dernier article, une petite erreur de documentation.

.....

Pour la Compagnie indochinoise de navigation, le contrat, signé le 28 3-1929, expire déjà le 31 mars de cette année, mais est toujours en vigueur en attendant la ratification du nouveau contrat en cours de négociation. Aux termes du contrat du 28 3-1929, la subvention s'élève à 323.079 \$ 84 — au lieu de 284.400 \$ 00 — répartie comme suit :

36 voyages directs Haïphong-Hongkong par le *s/s Canton* à 5.984 \$ 44 215.439 \$ 84

26 voyages à escales par le *s/s. Gouverneur-général-Paul-Doumer* à 10 piastres par lieue marine, soit :

(414 x 10 x 7) 107.640 \$ 00.

Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine

Séance plénière 22 décembre 1937

Chapitre 37

Subventions aux compagnies de transport

(*L'Avenir du Tonkin*, 23 décembre 1937)

.....

M. Nouailhetas s'explique sur la ligne Haïphong-Hongkong. Le contrat expirait au printemps dernier. Nous avons donc fait un nouvel appel d'offre, mais il ne nous a pas amené d'offres intéressantes. C'est pourquoi nous avons dû prolonger jusqu'au 18 mars le contrat de la Compagnie Indochinoise de Navigation. Puisque vous trouvez, la

subvention trop forte, je demanderai à l'assemblée de voter seulement le crédit jusqu'au 15 mars, soit 102.902 p. (applaudissement).

M. Archis intervient pour annoncer à ses collègues qu'un accord tendant à prolonger vers Hongkong la ligne d'Air-France, vient d'être signé, permettant ainsi d'espérer une liaison prochaine rapide avec la Chine.

Avis de convocation
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 4 juin 1938)

Les actionnaires de la Société anonyme Compagnie indochinoise de navigation. dont le siège est à Haïphong, rue Paul-Bert, n° 82, sont convoqués par le conseil d'administration, en assemblée générale extraordinaire au siège social à Haïphong, rue Paul-Bert, n° 82, pour le jeudi 2 juin 1938 à 11 heures.

ORDRE DU JOUR

Modification à apporter aux statuts et notamment à l'article 41 :

1° Modification exceptionnelle de la durée de l'exercice 1938 ;

2° Dissolution anticipée de la société ;

3° Nomination et rémunération du liquidateur et détermination de ses pouvoirs.

Pour avoir le droit d'assister à l'assemblée, les propriétaires d'actions au porteur doivent déposer leurs titres cinq jours au moins avant la réunion, soit au siège social, soit dans les caisses de la Banque de l'Indochine ou de la Compagnie asiatique et africaine.

Le conseil d'administration.

(*Le Courrier d'Haïphong* du 24 mai 1938).

Compagnie indochinoise de navigation
Société anonyme
au capital de 2.100.000 francs
Siège social : 82, rue Paul-Bert, HAÏPHONG
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 2 juillet 1938)

Suivant délibération en date du jeudi 2 juin 1938, l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie indochinoise de navigation, société anonyme au capital de francs : 2.100.000 dont le siège social est à Haïphong, rue Paul-Bert, n° 82, a décidé :

1° Que l'exercice 1938 de cette compagnie aurait une durée exceptionnelle de cinq mois et comprendrait, en conséquence, l'espace de temps écoulé entre le 1^{er} janvier et le 31 mai 1938 inclusivement ;

2° A prononcé la dissolution anticipée de ladite société à compter du 1^{er} juin et elle a nommé comme liquidateur M. Papou, expert-comptable, demeurant à Haïphong, auquel elle, a conféré, en exécution de l'article 46 des statuts, les pouvoirs les plus étendus pour la réalisation de l'actif et le paiement du passif.

Une copie certifiée conforme du procès-verbal de la délibération sus-énoncée du 2 juin 1938 a été déposée le 22 juin 1938 à chacun des greffes du tribunal mixte de Haïphong, tenant lieu de greffes de la Justice de paix et du tribunal de commerce.

Pour extrait et mention :

L. LARRE

(*Le Courrier d'Haïphong* du 24 juin 1938).

Cie indochinoise de navigation
SOCIÉTÉ EN LIQUIDATION
Projet de convocation
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 9 juillet 1938)

MM. les actionnaires de la Compagnie indochinoise de navigation, société en liquidation, sont convoqués en assemblée générale ordinaire le 2 août 1938 à 11 heures du matin, à l'ancien siège social, 82, rue Paul-Bert à Haïphong (Tonkin) avec l'ordre du jour suivant :

- 1° Lecture du rapport du conseil d'administration sur la gestion et les opérations sociales concernant l'exercice 1938 ;
 - 2° Lecture du rapport du Commissaire aux comptes, sur le bilan et sur les comptes concernant le même exercice et du rapport spécial dudit commissaire sur les opérations prévues par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 ;
 - 3° Approbation de ces rapports, bilan et comptes ; répartition des bénéfices ;
 - 4° Compte rendu des opérations visées par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 ;
 - 5° Lecture du rapport du liquidateur et approbation de l'état liquidatif, répartition du solde disponible entre les actions ;
 - 6° *Quitus* aux anciens administrateurs et au liquidateur.
-

Cie indochinoise de navigation
Deuxième convocation
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 16 juillet 1938)

SOCIÉTÉ ANONYME
COMPAGNIE INDOCHINOISE DE NAVIGATION
en liquidation
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 13 août 1938)

Il est porté à la connaissance des intéressés que, par délibération en date du 2 août 1938, l'assemblée générale de la société anonyme Compagnie indochinoise de navigation, tenue sur la convocation de son liquidateur :

- 1° A apporté les comptes de la liquidation, et ratifié les répartitions faites aux actionnaires, après paiement intégral, du passif social ;
- 2° À donné *quitus* et décharge entière au liquidateur de sa gestion ;
- 3° Et a prononcé, à compter du 2 août 1938, la clôture définitive des opérations de la liquidation.

Le liquidateur.

(*Le Courrier d'Haïphong* du 3 août 1938).

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HAIPHONG (TONKIN)
LISTE DÉFINITIVE DES ÉLECTEURS FRANÇAIS
Année 1940

(Bulletin administratif du Tonkin, 1^{er} avril 1940, pp. 503)

1. — VILLE DE HAÏPHONG

27 Constantin Jean Directeur de la Compagnie indochinoise de navigation

Suite :

1938 : [Compagnie asiatique de navigation.](#)