

SOCIÉTÉ DES GARAGES INDOCHINOIS, SAÏGON

Étude de M^e Edgar MATHIEU, docteur en droit, notaire à Saïgon
124, rue Mac-Mahon

Société des Garages Indochinois
Société anonyme au capital de 50.000 piastres
Siège social à Saïgon, rue Lefebvre, n^o 1

Publication de Société
(*La Libre Cochinchine*, 6 mars 1926)

I. — Suivant acte sous signature privée en date à Saïgon du 16 janvier 1926 dont l'un des originaux a été déposé le même jour au rang des minutes de M^e Mathieu, notaire à Saïgon, M. Adolphe Gysin ¹, industriel, demeurant à Saïgon, rue Garcerie, n^o 4, a établi les statuts d'une société anonyme, desquels statuts il a été extrait littéralement ce qui suit :

TITRE PREMIER

Formation. — Dénomination. — Objet. — Siège. — Durée

Article premier. — Il est formé, entre les souscripteurs et futurs propriétaires des actions ci-après créées et de celles qui pourront l'être par la suite, une société anonyme qui sera régie par les présents statuts, par le Code de Commerce et par les lois en vigueur.

Article 2 — La Société prend la dénomination de « SOCIÉTÉ DES GARAGES INDOCHINOIS ».

Article. 3 — La Société a pour objet toutes opérations industrielles et commerciales concernant l'industrie de l'automobile et des cycles notamment :

1^o L'achat, la vente, la location et les travaux de réparation d'automobiles, de cycles, de canots automobiles, de carrosseries et de voitures quelconques ;

2^o La vente de toutes pièces détachées et accessoires ;

3^o Le service de transport par automobiles pour voyageurs et marchandises, les services postaux et généralement toutes opérations financières, commerciales, industrielles, de nature à favoriser ou développer son activité et se rattachant directement ou indirectement aux objets ci-dessus.

Article 4. — Le siège social est à Saïgon, rue Lefebvre, n^o 1.

Il pourra être transféré dans tout autre endroit de la même ville par simple décision du conseil d'administration, et partout ailleurs par décision de l'assemblée générale.

Article 5.— La Société aura une durée de trente années à compter du jour de sa constitution définitive, sauf les cas de prorogation ou de dissolution anticipée prévus aux présents statuts.

TITRE II

Apport — Capital Social — Actions

¹ Adolphe Gysin : associé avant la Grande Guerre de la maison Gysin frères (exportation au Japon), il monte, dans les années 1924-1928, une demi-douzaine de sociétés éphémères à Saïgon. Voir [encadré](#).

Article. 6. — Monsieur Gysin apporte à la présente société :

1° Le bénéfice du contrat passé par lui avec la maison Ariès, pour la vente des automobiles et accessoires en Cochinchine.

2° Le bénéfice de tous contrats passés par lui avec les maisons Turcat-Méry, Hurlu, Vermorel, Violet et Majolla pour la vente de leurs automobiles et accessoires dans toute l'Indochine française.

3° Le bénéfice de toutes représentations, de tous contrats passés avec des tiers, de tous marchés, de tous contrats généralement quelconques passés avec qui que ce soit et se rattachant à l'objet de la société.

En représentation de ces apports, il lui est attribué cent des parts bénéficiaires, faisant partie de celles créées ci-après sous l'article 49.

Article 7. — Le capital social est fixé à cinquante mille piastres divisé en cinq cents actions de cent piastres chacune à souscrire en numéraire et à libérer.

Article 9. — Le montant des actions à souscrire est payable, soit au siège social, soit en tout autre endroit indiqué à cet effet :

Un quart au moment de la souscription,

Et le surplus en une ou plusieurs fois, en vertu de la délibération du conseil d'administration qui fixera l'importance de la somme appelée ainsi que le lieu et l'époque auxquels les versements devront être effectués,

.....

II. — Suivant acte reçu par M^e Edgar Mathieu, docteur en droit, notaire à Saïgon, soussigné, le seize janvier mil neuf cent vingt six, M. Gysin a déclaré :

1° que les 500 actions de 100 piastres chacune formant la totalité du capital social de la Société anonyme fondée par lui sous la dénomination de « SOCIÉTÉ DES GARAGES INDOCHINOIS » qui étaient à émettre en espèces, ont été souscrites par douze personnes ;

2° Et qu'il a été versé par chaque souscripteur, sur chacune des actions par lui souscrites, une somme égale au quart du montant nominal des titres ou vingt cinq piastres, soit au total 12.500 piastres déposées dans les caisses de la Société des COMPTOIRS INDOCHINOIS ;

Et il a représenté, à l'appui de cette déclaration, un état contenant les noms, prénoms, qualités et demeures des souscripteurs, le nombre d'actions souscrites et le montant des versements effectués par chacun d'eux. Cette pièce, certifiée véritable, est demeurée annexée au dit acte notarié.

III. — Des procès-verbaux (dont copies ont été déposées pour minute à M^e Mathieu, notaire à Saïgon, suivant acte du 17 février 1926) de deux délibérations prises par les assemblées générales constitutives des actionnaires de la société anonyme dite « SOCIÉTÉ DES GARAGES INDOCHINOIS », il appert :

Du premier de ces procès-verbaux, en date du 16 janvier 1926 :

1° Que rassemblée générale, après vérification, a reconnu la sincérité de la déclaration de souscription et de versement, faite par le fondateur de ladite société, aux termes de l'acte reçu par M^e Mathieu, notaire à Saïgon, le 16 janvier 1926 sus-énoncé ;

2° Et qu'elle a nommé un commissaire chargé, conformément à la loi, d'apprécier la valeur des apports en nature faits à la société par M. A. Gysin, ainsi que les avantages particuliers résultant des statuts, et de faire à ce sujet un rapport qui serait soumis à une assemblée ultérieure ;

Du deuxième procès-verbal, en date du 30 janvier 1926 :

1° Que rassemblée générale, adoptant les conclusions du rapport du commissaire, a approuvé les apports faits à la société par M. Gysin et les avantages particuliers stipulés par les statuts ;

2° Qu'elle a nommé comme premiers administrateurs, dans les termes de l'article 18 des statuts,

MM. Charles Gallet, avocat-défenseur demeurant à Saïgon ;

Adolphe Gysin, industriel demeurant à Saïgon
Joseph Mariani, colon, demeurant à Thudaumot.

Lesquels ont accepté les dites fonctions ;

3° Que l'assemblée a nommé comme commissaire M. Duchel, comptable, demeurant à Saïgon, lequel a accepté ces fonctions pour faire un rapport à l'assemblée générale sur les comptes du premier exercice ;

4° Enfin qu'elle a approuvé les statuts et a déclaré la société définitivement constituée.

Expédition : 1° de l'acte contenant les statuts de la société ; 2° de l'acte de déclaration de souscription et de la liste y annexée ; 3° de l'acte de dépôt et des deux délibérations des assemblées constitutives y annexées, ont été déposées aux greffes du tribunal de commerce et de la justice de paix de Saïgon, le 3 mars 1926.

Pour extrait et mention :

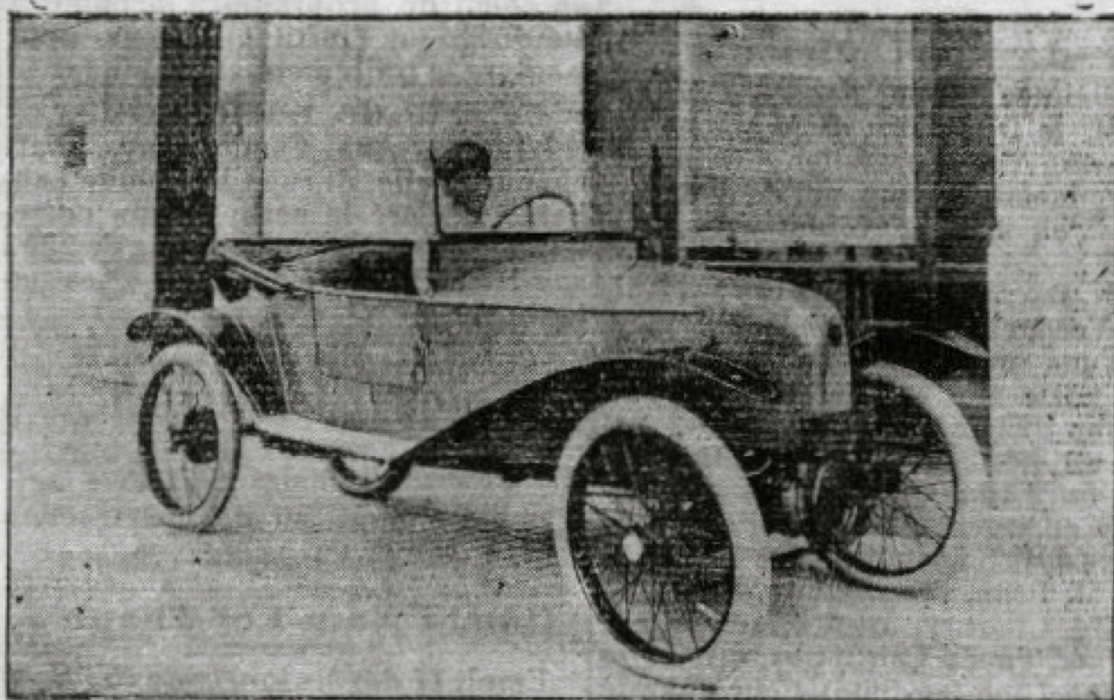
Signé : Edgar MATHIEU

LE 1^{er} PRIX
de la grande course cycliste du 18 juillet
(*L'Écho annamite*, 2 juillet 1926)

LE CYCLECAR SIMA-VIOLET
Offert par « LE GARAGE INDOCHINOIS »
1, rue Lefèvre à Saïgon
DIRECTEUR : M. [Mathieu] FRANCHINI

LE 1^{er} PRIX
de la grande Course cycliste du 18 juillet
LE CYCLECAR SIMA-VIOLET

Offert par « **LE GARAGE INDOCHINOIS** »
1, rue Lefèvre à Saigon
DIRECTEUR : M. FRANCHINI



(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 20 décembre 1926)

La Société des Garages indochinois a porté son capital de 50.000 à 100.000 piastres en créant 500 actions de 100 piastres. Le conseil est autorisé à porter le capital à 200.000 piastres.

Saïgon
Le salon de l'automobile, du cycle et des industries locales
(L'Écho annamite, 21 mars 1927)

Aux Garages Indochinois.
Un stand particulièrement fréquenté.

M. J. Lê-van-Man, qui le surveille, s'empresse auprès des visiteurs, leur montre tout ce qu'ils désirent regarder.

Les bonnes marques — Alfa-Roméo, Turcat-Méry, Fasto, Vermorel, Ariès — que représentent les Garages Indochinois n'ont rien à cacher. Elles sont irréprochables !

On ne cesse d'admirer l'Alfa-Roméo (35 chevaux, 7 places) et la Turcat-Méry. Ces deux voitures exposent à tout venant leurs moteurs impeccables.

Et l'Ariès donc ! La voiture économique par excellence, à la portée de toutes les bourses.

C'est avec plaisir que nous remarquons le succès, bien légitime d'ailleurs, des Garages Indochinois. Cette jeune société, [activement — et habilement — dirigée par M. Franchini](#), s'est taillé une belle place parmi ses aînées, a conquis, de haute lutte, droit de cité. Elle se fait un point d'honneur de ne lancer que d'excellentes marques, et elle réussit dans cette tâche. Sur les seize possesseurs de Turcat-Méry que compte actuellement la Cochinchine, pas un ne s'en est plaint une seule fois ! C'est signe que ces « seize » auront des partisans, dont le nombre croîtra sans cesse, très certainement.

Mais nous aurons l'occasion de revenir au stand des Garages Indochinois, de l'examiner plus en détail, d'en parler plus longuement.

Saïgon
Au salon de l'automobile, du cycle et des industries locales
Le stand de la société des Garages Indochinois
(*L'Écho annamite*, 25 mars 1927)
Une

Marques Ariès et Turcat-Méry, Fasto, Vermorel, Alfa-Romeo.

LA PREMIÈRE FOIRE DE SAÏGON
L'EXPOSITION DES « GARAGES INDOCHINOIS »
Le triomphe de la nouvelle « Berliet »
(*L'Écho annamite*, 7 janvier 1928)

Des lecteurs se sont étonnés de ce que *L'Écho annamite* n'eût soufflé mot de l'exposition des Garages Indochinois à la première foire de Saïgon, alors que nous avons consacré plusieurs articles, sous la rubrique : *Visite des stands*, à des annonceurs de moindre importance.

— Comment ! M. Franchini remplit tous les jours un tiers de page de votre journal, — donc il en allège votre travail d'autant tout en remplissant, chaque mois, votre caisse d'une somme rondelette, et vous n'avez même pas eu l'idée de l'en remercier en écrivant deux lignes sur ses autos ? Qu'avez-vous ? on n'est plus copain avec Franchini ?

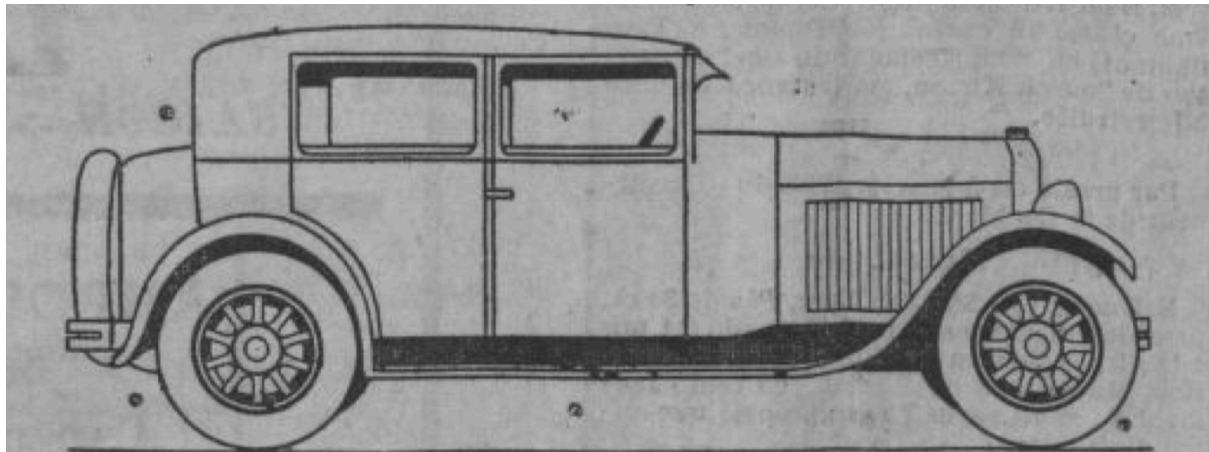
— Que si, ô lecteur, raisonneur et moraliste ! Mais voilà : nous avons l'habitude, nous, de réserver un traitement particulier aux amis ; ils sont toujours les derniers servis, chez nous, mais les mieux servis ! Dans ces conditions, l'intensité et la qualité de la propagande en rachètent le retard. On le verra bien.

En ce qui concerne les Garages Indochinois, nous avons voulu réserver aux « fines bouches » leur exposition à la foire de Saïgon.

Cette exposition est exclusivement consacrée à la Berliet perfectionnée, dont la jeune firme de la rue Lefèbre s'est assurée la représentation exclusive pour la Cochinchine.

Tous ses efforts convergent actuellement vers le lancement de cette marque renouvelée.

Efforts en partie couronnés de succès, d'ores et déjà, malgré la concurrence, parfois inélégante, pour ne pas la traiter en termes plus durs, exercée par certains dépositaires des vieilles Berliet invendables, lesquelles ne sauraient, en aucune manière, supporter la comparaison avec leurs cadettes d'aujourd'hui, munies des derniers perfectionnements de l'industrie automobile moderne, qui les imposent irrésistiblement à l'attention du technicien et du connaisseur, et qui leur taillent une large et importante place parmi les modèles les plus réputés, les plus recherchés du monde entier.



CONDUITE INTÉRIEURE « BERLIET » 6 CYLINDRES LICENCE WEYMANN

On connaît de M. Franchini le goût sûr qui le guide dans ses choix, ainsi que le soin méticuleux qu'il apporte à satisfaire ses clients les plus exigeants, et de toutes catégories.

L'acheteur embarrassé n'a qu'à s'adresser à l'aimable directeur des Garages Indochinois, qui aura vite fait de deviner ce dont il a besoin.

Pas de camelote dans cette maison-là, telle est la règle générale ; mais des voitures pour toutes les bourses, et les meilleures aux meilleurs prix, de la somptueuse Alfa Roméo à la pratique Ariès, en passant par les Turcat-Méry, les Fasto, les Vermorel : bref, de quoi contenter tout le monde ; de quoi réaliser le rêve de l'opulent millionnaire comme celui du modeste employé de commerce ; de quoi plaire au sportif amoureux de la vitesse alliée à la sécurité, ou à l'homme d'affaire préférant au-dessus de tout, pour ses courses répétées sans répit, l'idéale voiture de tout repos, ou encore à la grande dame aimant le silence, la tranquillité, la promenade en ville au ralenti impressionnant.

À l'occasion du premier salon de l'automobile de Cochinchine, nous nous sommes longuement étendu sur les excellentes marques représentées alors par les Garages Indochinois. Point n'est besoin d'y insister davantage : elles sont lancées, — et comment ! — on sait les apprécier, à présent, à leur juste valeur — et quelle valeur ! L'Annamite de la brousse comme les notabilités des villes connaissent leurs noms prestigieux sur le bout des doigts et détaillent leurs qualités de solidité, de confort, d'endurance, avec une admiration sans réserve.

Restait la Berliet, la benjamine de la rue Lefèbre.

Ah ! la nouvelle Berliet !

Le public cochinchinois nourrit pour elle un faible, ma foi, bien compréhensible.

Elle fera son chemin, cette jeune-là, à en rendre jalouses ses aînées.

Dame ! N'est-ce pas là la loi inexorable du progrès, qui veut que le dernier venu profite des leçons du passé et soit mieux avantagé que ses devanciers, dont l'épargne et les hésitations des débuts, et les difficultés des périodes de tâtonnements et les aléas des premiers essais, et l'amertume des expériences infructueuses ?

C'est le cas de la Berliet nouvelle, dont l'apparition, en 1927, au Salon parisien d'automobile, fut une révolution dans la construction des voitures à moteur, et méritait, à ce titre, d'être marquée d'une pierre blanche dans l'histoire de ce genre d'industrie, ceci grâce à un dispositif spécial, inventé par les ingénieurs de la maison, et à ce jour uniquement adopté par elle.

Cette invention sensationnelle consiste en un appareil, ou, si l'on veut, un système, très simple et d'un usage d'une facilité enfantine, appelé démultiplicateur.

Simplicité, facilité enfantines, répétons-nous ; oui, mais il fallait y penser !

Berliet a en le mérite d'y penser le premier, et, ce qui est mieux, d'appliquer son invention à ses voitures, — et pas à toutes, aux seules « dernier cri », à celles des modèles les plus récents seulement : on en vend, en Cochinchine, aux seuls Garages Indochinois, et nulle part ailleurs qu'on le retienne bien, de peur de se tromper d'adresse !

Heureuse initiative que celle-là, dont il convient de féliciter chaleureusement M. Franchini, toujours à l'affût des nouveautés, dans sa sphère, afin d'en faire bénéficier ses clients.

« Essayez, leur a-t-il dit par la voie des journaux, les nouvelles Berliet, et vous en serez émerveillés ! »

Alléché par sa promesse, et sans être de ses clients, nous sommes allé voir ses Berliet. Effectivement, nous en avons été émerveillé ! Le boniment — en était-ce un, au sens habituel du mot ? — chose rare ! — était strictement conforme à la vérité.

M. Samy Rama, comptable des Garages Indochinois, nous a enfermé, à double tour, dans une conduite intérieure, somptueuse et confortable.

Eh bien ! on s'y croirait complètement isolé du monde extérieur !

Aucun bruit presque ne parvient du dehors à vos oreilles. Votre chauffeur corne-t-il, vous l'entendez à peine, comme vous entendez à peine le doux ronflement de son moteur. Un train passerait à deux mètres de la voiture, vous ne vous en apercevriez même pas. C'est l'intimité de chez soi en ballade dans la rue ou sur la route !

Magnifique résultat, obtenu par nous ne savons quel dispositif ingénieux et savant, dans lequel, sans doute, entrent, pour une large part, du drap, du coton, de la laine, de l'ouate, du caoutchouc, et que sais-je encore, pauvre profane que je suis !

Quant au démultiplicateur Berliet, je suis mieux renseigné sur son compte, à cause d'un prospectus, d'où j'extraits les lignes que voici, qui permettront à mes lecteurs de s'en faire une idée suffisante à leur tour, car les mots techniques en sont rigoureusement bannis :

On y gagne :

Les impôts, une grosse réduction de la consommation d'essence, d'huile, de pneus, et un abaissement du poids total, qui diminue les dépenses générales.

Mais la petite six cylindres, très agréable et très rapide en palier, se montrait insuffisante pour enlever les côtes en attaque directe.

L'emploi obligatoire de la 3^e vitesse avec son bruit caractéristique, détruisait, dans les côtes, le charme de la marche si silencieuse et si rapide en palier.

L'idée de Berliet

Pour obtenir le charme de la voiture toujours en prise directe, il est, en règle générale, adapté à une voiture de poids moyen, un moteur à grosse cylindrée, 3 litres et plus, et un rapport du pont arrière, très faible, 1 à 5 généralement. La marche en côte est alors très agréable, car la prise directe peut être constamment maintenue. L'ennui de cette pratique est qu'en palier, le moteur tourne à une vitesse excessive ; d'où bruit, vibration, usure excessive, et surtout consommation importante d'essence.

Ce problème a été résolu par l'application d'une boîte de démultiplication, placée sur le tube de poussée du pont AR, en arrière de la rotule d'articulation. Le mécanisme est

constitué de telle sorte que la reprise et la transmission du mouvement se font par des manchons à denture intérieure, qui ont la propriété de fonctionner dans un silence absolu, grâce à leur pression de contact très réduite et à leur faible vitesse relative.

Le passage de la vitesse naturelle à la vitesse de démultiplication s'opère à la main, au moyen d'un petit levier placé sous le volant.

Le rapport de la vitesse du moteur à celle du pont AR devient alors 1 à 7, 5, ce qui, avec une cylindrée de 2 litres, donne au pont AR un couple égal à celui d'une voiture munie d'un moteur de 3 litres. D'où, en côte, une tenue remarquable, et en palier tout le charme de la marche silencieuse.

La consommation d'essence reste faible, et la marche économique, grâce aux bons rapports entre la cylindrée et la multiplication du pont AR, car la prise directe naturelle correspond à une surmultiplication pour les grandes allures.

Économie

Pour la marche, en ville, la sous-multiplication obtenue par ce dispositif donne des possibilités de reprises très brillantes, absolument silencieuses et des ralents impressionnants.

Par ce dispositif, nous avons réalisé deux démultiplications juxtaposées, se rapportant respectivement à deux cylindres ordinaires, l'une pour la vitesse sur grande route, l'autre pour le travail de reprise et de force de la ville et de la montagne.

Nous insistons sur ce point que cette innovation, notre propriété, ouvre une voie nouvelle dans la construction automobile.

Nous estimons que l'économie que son adoption procure mathématiquement, sans interventions compliquées, doit faire époque, car elle permet à la voiture de petite cylindrée de lutter, en ville, sur route et en montagne, avec les voitures à gros moteurs, en les battant de loin pour le prix d'achat, les impositions, les consommations d'essence, d'huile, de pneumatiques et pour les frais d'entretien.

Notre 2 litres 1928, c'est :

Le prix de revient d'une petite voiture,
Tous les agréments d'une très grosse.

Nouveauté de l'application

L'application de l'idée des « deux démultiplications différentes, soumises au choix, toujours possible, du conducteur, représente une étape en avant, considérable dans la construction des voitures à moteur de petite cylindrée.

Elle permet à ces dernières de lutter avec les voitures à très gros moteurs, en ville, en montagne, sur route, tout en les battant, de bien loin, en économies de toutes sortes.

*

* *

Maintenant que vous voilà édifié, dépêchez-vous, ô lecteur aisé, d'acheter une Berliet 1928, soit pour votre usage, soit pour l'offrir à quelqu'un au prochain Têt !

Ce sera un cadeau apprécié, à coup sûr, puisqu'aux qualités énumérées ci-dessus, la Berliet joint l'élégance de la forme, sur laquelle je n'écrirai rien, tant elle saute aux yeux, — c'est le cas de le dire...

COCHINCHINE

(Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 20 janvier 1928)

M. Nguyen van Dinh, secrétaire de la succursale des Garages Indochinois à Cantho, ayant détourné 1.800 piastres, tenta de se suicider.

Avis aux amateurs !
L'ouverture du Garage Bonnard
(*L'Écho annamite*, 30 mai 1928)

En passant, par hasard, ce matin, devant le Garage Bonnard, situé en face du Casino de Saigon, nous avons appris, de la bouche même des employés du garage, que son ouverture officielle se fera le 1^{er} juin, quoique, depuis plus d'un mois, il avait déjà commencé à recevoir les clients.

Nous félicitons sincèrement MM. Lê van Dac et Franchini, les fondateurs, ainsi que les actionnaires de ce garage, d'avoir réussi à monter si vite une affaire de cette importance.

Les visiteurs, fort nombreux, tant Annamites que Français, qui viennent voir les Berliet, nouveaux modèles, les puissantes Cottin-Desgouttes, les Donnet, les Turcat-Méry, les Vermorel sont très aimablement reçus par le frère de M. Franchini même et par M. Anthony Hoang.

Électeurs français
de la Chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge
(*Bulletin administratif du Cambodge*, février 1929, 249-253)

Nom, prénoms	Fonction ou qualité	Domicile
Santoni (Antoine)	Mécanicien [Garages indochinois]	Phnôm-Penh

LISTE DES RETRANCHEMENTS (p. 256-257)

Chronique de Saïgon
Naissance
(*L'Écho annamite*, 5 mai 1929)

Mme et M. Mathieu Franchini nous font part de la naissance de leur fils Philippe Charles, survenue à Saïgon le 30 décembre 1928.

ÉTAT-UNIS
MM. Gay et Franchini en feront-ils autant ?
(*L'Écho annamite*, 5 mai 1929)

New-York, le 29 juillet 1929 — Les Good-Year Tyre C° » et « Firestone C° » ont réduit de trois pour cent le prix des pneumatiques des qualités inférieures.

[Cercle sportif saïgonnais](#)
Séance du conseil d'administration du 7 mars 1930
(*Saïgon sportif*, 7 mars 1930)

Admissions
À titre de membres actifs :

M. Courtney Thomas, Garages Indochinois, présenté par MM. Dubreuilh et Debraux.

AU PALAIS
Correctionnelle indigène
(*L'Écho annamite*, 7 avril 1930)

Président : M. Roche. Ministère public : M. Orsini.
Où est le responsable ?

M. Mathieu Franchini, directeur des Garages indochinois, voyageait dans l'auto d'un de ses amis, conduite par le chauffeur de celui-ci. Arrivée à hauteur de la gare de Goden, la voiture renversa une femme, du nom de Nguyen-thi-Doan, laquelle descendant d'un camion de transport en commun, traversait la chaussée.

La victime eut le bassin fracturé, et séjourna quarante jours à l'hôpital. Elle se constitua partie civile et confia ses intérêts à M^e Béziat.

Les témoins appelés à la barre soutiennent que l'infortunée, descendant du camion, ne pouvait pas ne pas traverser la route aussitôt, à moins de rester au milieu de la chaussée et de gêner davantage la circulation, au risque d'accidents plus graves, car le trottoir de droite, du côté du camion, avait l'accès défendu par une haie vive.

Il semble donc que la responsabilité de l'Administration, qui avait fait planter cette haie à un endroit si peu désigné pour cette fin, soit nettement engagée dans cette affaire. Nos Travaux publics savent-ils que les trottoirs sont faits pour les piétons, et non pour des arbustes ou le roi de Prusse ?

1931 (janvier) : Mathieu Franchini (Garages indochinois)
rachète l'hôtel [Continental](#)

Saïgon
Un incendie monstre détruit [deux cents paillotes](#)
(*L'Écho annamite*, 13 avril 1931)

.....
Le capitaine Delaunay — un pompier spécialiste, venu de Paris, en droite ligne, s'il vous plaît — dût faire la part du feu, en préservant surtout les ateliers [Rabbione](#), contenant, comme chacun le sait, quantité de produits inflammables, tels qu'huiles et peintures, et le dépôt des Garages Indochinois où se trouvaient plus d'une centaine de voitures neuves.
.....

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1^{er} janvier 1933))

Les Garages Indochinois sont condamnés à verser 1.357 piastres à la faillite Couteau.

Retards de salaire à Saïgon au début des années 1930

(par Daniel Hémerly, *Révolutionnaires vietnamiens et pouvoir colonial*, Paris, Maspero, 1975, p. 225)

Les retards de paiement sont fréquents et vont, dans certains cas extrêmes — *La Lutte* en signale quand même quinze de novembre 1934 à mai 1936 —, jusqu'au refus de payer le salarié. Un exemple type : en juin 1935, les employés de l'un des plus grands hôtels de Saïgon, le Continental*, ne réussissent à toucher leur dû, 373 \$, qu'après intervention de l'inspecteur du travail auprès du directeur, Franchini. Celui-ci ne paie pas plus régulièrement les ouvriers de ses Garages indochinois. Il doit ainsi 47 \$ à un tourneur, 49 \$ à un forgeron, 78 \$ à un mécanicien, 36 \$ à un ajusteur (*La Lutte*, 22 juin 1935).

TONKIN

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

Les Garages indochinois sont condamnés à verser 1.357 piastres à la faillite Couteau.

TONKIN

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

M. Vallée est condamné à payer 1.548 piastres à la faillite Couteau.

Société anonyme des Garages Indochinois

Avis de dissolution anticipée

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 10 août 1935)

Du procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires de la Société anonyme des Garages Indochinois, au capital de 180.000 p., dont le siège social est à Saïgon, tenue audit siège le 18 juillet 1935,

Il résulte que la dissolution anticipée de la société a été prononcée à partir dudit jour et que M^e A. F. Decoly ², syndic-liquidateur, demeurant à Saïgon, 208, rue Mac-Mahon, a été nommé liquidateur, avec les pouvoirs les plus étendus de gérer et administrer l'actif social, réaliser cet actif et en répartir le produit entre les créanciers sociaux, exercer toutes actions judiciaires tant en demandant [*sic*] qu'en défendant, transiger,

² [Alexandre-Francis Decoly](#) (Saint-Denis, 5 août 1878-Saïgon, 26 septembre 1945) : éditeur de cartes postales, liquidateur, commissaire et administrateurs de sociétés, assassiné par le Viêt-Minh.

compromettre, représenter la société partout où il en sera besoin, généralement faire tout le nécessaire pour les besoins de la liquidation ; enfin remplir toutes formalités de dépôt et publication exigées par la Loi.

Les intéressés à cette Liquidation sont priés de se faire connaître au liquidateur et lui remettre toutes pièces a l'appui de leurs demandes.

A. F. DECOLY.
Liquidateur.

L'Impartial du 10 août.

Étude de MM^e E[manuel] Lacouture, A. Cardi et J Sauvage,
commissaires-priseurs à Saïgon, 55, rue d'Espagne
Le vendredi 25 septembre 1936
à neuf heures du matin.

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 19 septembre 1936)

À la requête de M^e A. F. Decoly, liquidateur de la liquidation judiciaire de la Société des Garages Indochinois, en vertu d'une ordonnance.

Il sera procédé à Saïgon, boulevard Gallieni, en face de l'école de Caukho au lieu dit « Source merveilleuse ».

Vente aux enchères publiques de :

1° Accessoires Fournitures et pièces de rechanges autos, de diverses marques : Chevrolet, Ford, Buick, Berliet, etc.

Radiateur, blocs cylindres divers, arbres transmission, différentiels, vilebrequins, tambours de roue, carburateurs divers, chaînes pour dynamos, segment, culasses, plateaux d'entraînement, fusées, moyeux, pistons en fonte et en aluminium, roues dentées, boulons, cardans, ciels, démarreurs, compteurs kilométriques, roues et jantes en acier, bielles, porte-bagages, jumelles de ressort, cric, porte-pneus, klaxons, cornets, phares, projecteurs, ampoules électriques, réservoirs à essence, mallettes à outils, etc.

2° Mobilier : bureaux en teck, armoires grandes étagères, classeurs, pendules, ventilateurs portatifs, bibliothèques, pupitres, etc.

La vente aura lieu au comptant, au plus offrant et dernier enchérisseur, l'acquéreur paiera 10 % d'honoraires en sus du prix d'adjudication.

Les lots devront être retirés dans le délai d'enlèvement qui sera fixé au moment de la vente.

Dans l'intérêt de la vente, le commissaire-priseur a réservé le droit de réunir ou de diviser les lots.

Exposition les mercredi 23 et jeudi 21 septembre 1936, de 8h. à 11 h. du matin et 3 h. à 5h. du soir.

Le commissaire-priseur,
A. CARDI.

L'Impartial du 16 septembre 1936.