Publié le 19 mai 2014.
Dernière modification : 21 avril 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE (1881-1927) une création de Jules Rueff

Épisode précédent :
Messageries à vapeur de Cochinchine.

Société an., f. le 1er juin 1881, au capital de 1.500.000 francs divisé en trois mille actions de 500 francs.

Évincé du ferroviaire, Jules Rueff se lance dans le fluvial

« Mandaté par la banque Kohn-Reinach [1], qui avait financé la construction de chemins de fer en Algérie lorsque Le Myre de Vilers y était en poste, Jules Rueff [2], explique Gilles de Gantès, avait proposé sans succès le tracé Saïgon-Pnom-Penh par le nord (jusqu'à Tay-ninh, 275 kilomètres), avec garantie de la colonie. » Ayant compris que la solution terrestre n'était pas prioritaire, il « créa la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine », la plus puissante entreprise indochinoise de l'époque.

———————

Publicité financière
(*Le Gaulois*, 23 septembre 1881)
(*Gil Blas*, 24 septembre 1881)

[1] Mouillée jusqu'au cou dans le scandale de Panama, cette société laisse place fin 1890 à la maison de banque en commandite S. Propper et Cie.

[2] Né à Paris le 16 février 1854, Jules Rueff aurait fait un premier séjour en Indochine en 1872, sans doute en tant que caporal d'infanterie de marine. Cf. Curinier, *Dictionnaire national des contemporains, 1901*. En 1886, il gérait une entreprise à Obock.



MESSAGERIES FLUVIALES

DE COCHINCHINE

Service Postal et Transports de l'Etat

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1,500,000 FR.

Siége social : 10, rue des Pyramides, Paris

Émission de 6,500 Obligations 5 % de 300 francs

— JOUISSANCE DU 1er JUILLET 1881 —

Remboursables au pair en 10 années par tirages au sort, et rapportant un intérêt annuel de 15 francs payables par semestre.

SUBVENTION du GOUVERNEMENT FRANÇAIS..... 4,500,000 fr.
Montant Total des Obligations au taux de Remboursement..... 1,950,000 »

GARANTIES

1° **La Flotte et les Immeubles** de la Compagnie, représentant plus de 2 millions ;

2° **Une Subvention de 500.000 fr. par** an accordée par le *Gouvernement français* pour le service postal pendant 9 années dans la colonie ;

3° **Les Recettes** provenant du transport des troupes, etc., pour le **Gouvernement français ;**

4° **Les Recettes du Commerce** (voyageurs et marchandises) se montant annuellement à un million environ.

LE SERVICE D'INTÉRÊT ET D'AMORTISSEMENT des Obligations émises n'exige qu'une somme annuelle de **250,000 fr.**

PRIX D'ÉMISSION :

Le Coupon de 7 fr. 50 échéant le 1er Janvier 1882 sera reçu en compte sur le paiement du 30 novembre, le taux d'émission est donc réellement de 280 fr.

25 fr. » en souscrivant.
62 50 le 5 Octobre.
100 » le 31 Octobre.
100 » le 30 Novembre.
FR. 287 50

En outre, les Souscripteurs qui libéreront entièrement leurs Obligations le 5 octobre jouiront d'une bonification de 2 fr. 50 par Titre, et recevront immédiatement des titres définitifs.

En tenant compte de l'intérêt et de la Prime de Remboursement, c'est un placement qui ressort à plus de 6 0/0 par an

LA SOUSCRIPTION SERA OUVERTE LE 26 SEPTEMBRE 1881

AU COMPTOIR INDUSTRIEL DE FRANCE ET DES COLONIES

Paris, 10, rue des Pyramides, Paris.

Elle sera close dès que le chiffre de 6.500 Obligations aura été atteint et au plus tard le 5 octobre.

Les démarches seront faites pour l'Admission de ces Titres à la Cote officielle.

ON PEUT SOUSCRIRE DÈS MAINTENANT PAR CORRESPONDANCE.

CONSEIL D'ADMINISTRATION :

Président : M. JEAN DAVID, député, maire de la ville d'Auch.

Administrateurs délégués :

A *Saïgon*, M. J. RUFFE, armateur ;
A *Paris*, M. L. ADAM, administrateur délégué du Comptoir industriel de France et des Colonies.

Administrateurs :

M. A. BLANCHET, propriétaire ;
M. E. BRELAY, député de Paris ;
M. G. ROBERT, administrateur délégué de la Cie de Transports, à St-Dizier (Haute-Marne).

MESSAGERIES FLUVIALES
DE COCHINCHINE
Service postal et transports de l'État.
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1.500.000 FR.
Siège social : 10, rue des Pyramides, Paris
Émission de 6.800 obligations 5 % de 300 francs
JOUISSANCE DU 1er JUILLET 1881
Remboursables au pair en 10 années par tirages au sort, et rapportant un intérêt annuel
de 15 francs payables par semestre.

SUBVENTION du GOUVERNEMENT FRANÇAIS 4.500.000 fr.
Montant total des obligations au taux de remboursement 1.950.000 00

GARANTIES

1° La flotte et les immeubles de la compagnie représentant plus de 2 millions ;

2° Une subvention de 500.000 fr. par an accordée par le gouvernement français pour le service postal pendant 9 années dans la colonie ;

3° Les recettes provenant du transport des troupes, etc., pour le gouvernement français ;

4° Les recettes du commerce (voyageurs et marchandises) se montant annuellement à un million environ.

LE SERVICE D'INTÉRÊT ET D'AMORTISSEMENT des obligations émises n'exige qu'une somme annuelle de 250.000 fr.

PRIX D'ÉMISSION

25 fr. 00 en souscrivant
62 fr. 50 le 5 octobre.
100 fr. 00 le 31 octobre.
100 fr. 00 le 31 novembre.
Fr. 287 50
Le coupon de 7 fr. 50 échéant le 1er janvier 1882
sera reçu en compte sur le paiement du 30 novembre,
le taux d'émission est donc réellement de 280 fr.
En outre, les souscripteurs qui libéreront entièrement leurs obligations le 5 octobre jouiront d'une bonification de 2 fr. 50 par titre et recevront immédiatement des titres définitifs.
En tenant compte de l'intérêt et de la prime de remboursement, c'est un placement qui ressort à plus de 6 % par an

LA SOUSCRIPTION SERA OUVERTE LE 26 SEPTEMBRE 1881
AU COMPTOIR INDUSTRIEL DE FRANCE ET DES COLONIES
Paris, 10, rue des Pyramides, Paris.
Elle sera close dès que le chiffre de 6.600 obligations aura été atteint et au plus tard le 5 octobre.
les démarches seront faites pour l'admission de ces titres à la cote officielle.
ON PEUT SOUSCRIRE DÈS MAINTENANT PAR CORRESPONDANCE,

CONSEIL D'ADMINISTRATION
Président : M. JEAN DAVID*, député, maire de la ville d'Auch.

Administrateurs délégués :
À Saïgon, M. J[ules] RUEFF, armateur ;
À Paris, M. L[ouis] ADAM, administrateur délégué du Comptoir industriel de France et des Colonies*.
Administrateurs
M. A[uguste] BLANCHET, propriétaire [chef de la comptabilité du Comptoir industriel, puis (1884) l'un de ses trois liquidateurs] ;
M. É[mile] BRELAY*, député de Paris [adm. du du Comptoir industriel] ;
M. G[eorges] ROBERT, administrateur délégué de la Cie de Transports, à St-Dizier (Haute-Marne).

———————

Jean-Baptiste Aristide ARAUD, directeur (1883-1895)

Né le 4 novembre 1849 à Cette (Hérault).
Fils d'Étienne Araud, capitaine marin, et de Thérèse Virginie Juge.
Capitaine au long cours (1874), il débute à la Cie Valéry, puis la Cie générale transatlantique.
Président de la chambre de commerce de Saïgon (1885-1887).
Chevalier (1888), puis officier (1921) de la Légion d'honneur : capitaine inspecteur au comité des assurances de Paris.

1884 (14 JANVIER) : MISE EN LIQUIDATION DU COMPTOIR INDUSTRIEL DE FRANCE ET DES COLONIES

Comptoir industriel
(*Le Capitaliste*, 19 mars 1884)

3° La Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine, dans laquelle le Comptoir est intéressé pour une très forte part (plus des deux tiers du capital-actions), n'a pu, par suite des retards dans son organisation, distribuer de dividende et s'est contenté de distribuer le bénéfice de 246.000 fr. entre le compte d'amortissement et le compte de réserves.

———————————

COLONIES FRANÇAISES
COCHINCHINE
(*Le Journal des débats*, 10 mai 1885)

[…] Aussitôt que la prise de Kampot par les rebelles a été connue, le gouverneur y a expédié l'aviso l'*Alouette* avec 50 marins de débarquement. Deux jours après, le commandant de l'*Alouette* demandait 40 hommes de plus. On a frété pour les lui envoyer le paquebot des Messageries maritimes* le *Saïgon*. Le lendemain, on venait demander aux Messageries maritimes un nouveau bateau pour transporter 100 hommes. L'agent des Messageries répondit qu'il ne pouvait disposer d'un autre bateau qu'à la condition de retarder le départ du courrier du Tonkin. On a pris alors un des bâtimens des Messageries fluviales qui peut tenir la mer. […]

———————————

[Le naufrage du *Norodom-1er*]
(*Le Journal des débats*, 24 avril 1886)

Un steamer français, le *Norodom-1er*, s'est perdu, le 23 février, au passage de Cua-Tien, sur la barre du Mé-Kong, en effectuant un voyage du Cambodge à Saïgon. Dès que cet événement a été connu au chef-lieu de la colonie, on a expédié à son secours les steamers du commerce, le *Mouhot* et *Cantonnais*, qui ont procédé au sauvetage de l'équipage du *Norodom-1er*.

Le sauvetage a été dirigé par M. Araud, directeur de la Compagnie des messageries fluviales en Cochinchine.

Le *Norodom-1er* a sombré, mais on espère le relever prochainement. Malheureusement, pendant le sinistre, cinq passagers européens et quatorze asiatiques, qui s'étaient réfugiés dans les haubans, ont été enlevés par la mer.

———————————

Antoine Joseph Léon de TINSEAU, président

Né à Autun (Saône-et-Loire), le 20 avril 1842.
Fils de Antoine Catherine Alphonse de Tinseau, propriétaire à Saint-Ylié, arrondissement de Dole (Jura), et de Luce Christine Antoinette de Thy.
Frère de la comtesse F. d'Abbadie de Barrau.

Sous-préfet de 1871 à 1880 : Guingamp, Saint-Jean-d'Angély, Nontron, Mortain, Châteaudun.
Administrateur, puis président de la Cie des messageries fluviales de Cochinchine, subventionnée par le gouvernement depuis 1881.

Chevalier de la Légion d'honneur du 14 octobre 1900 (min. Instruction publique et des beaux-arts) comme homme de lettres.
Auteur de vingt-sept volumes de romans, nouvelles, voyages, etc., dont la plupart ont été traduits en langues étrangères et dont la publication a commencé il y a vingt ans sans avoir jamais été interrompue.
Entre autres : *Du Havre à Marseille par l'Amérique et le Japon* (1891), *En Norvège* (1893), le *Chemin de Damas* (1894)…
Lauréat de l'académie française.
Décédé à Paris VIII[e], le 24 décembre 1921

Louis-Auguste BLANCHET

Né à Paris 1[er], le 3 décembre 1853.
Fils de Basile Louis Eugène Blanchet et d'Isabelle Daynes.
Oncle d'André Vanel, attaché au Comptoir d'escompte, marié en 1909 à Louise Bourdin, belle-fille du négociant Jules Berthet, de Saïgon.
Marié à Clémentine, Virginie Giroux.

Fondateur, secrétaire général, puis (1887) directeur de l'exploitation des Messageries fluviales de Cochinchine.
Membre du Syndicat minier du Laos.
Administrateur de la Société des étains du Hin-Boun (1896).

Membre (1890), secrétaire, vice-président, puis président (mars-octobre 1902) de la chambre de commerce de Saïgon.
Membre du conseil des directeurs de la Caisse d'épargne municipale de Saïgon.
Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 16 juillet 1899) : S'est particulièrement occupé de la pénétration au Laos où il a fait, en 1887, un voyage d'exploration avec la première chaloupe à vapeur qui ait remonté le Mékong jusqu'à Khône.
A créé, ensuite de ce voyage, un service régulier de navigation à vapeur dans les premiers rapides du fleuve et préparé l'organisation des services qui desservent actuellement le Haut et le Bas-Laos.
A rendu d'importants services aux autorités militaires et maritimes, tant pour la première expédition au Laos que pour celle du Siam en 1893, et depuis lors pour le approvisionnement et les mouvements des troupes dans ces deux pays.

Décédé à Saïgon, quai Francis-Garnier, 6, le 27 octobre 1902.

MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1.500.000 FRANCS
Siège social : 9, rue Bergère, Paris.
(*Annuaire de la Cochinchine*, 1887, p. 296)

Conseil d'administration

MM. [Léon] DE TINSEAU, président du conseil ;
RUEFF, Légion d'honneur, administrateur délégué ;
BARBE [3], administrateur ;
VAN [4], *idem* ;
[Louis Auguste] BLANCHET, secrétaire général ;
G. LÉVY, commissaire.

Exploitation à Saïgon

MM. ARAUD, directeur de l'exploitation.
CHAPELET, caissier.
BOLLIET [5], chef comptable.
LEFÈBVRE comptable.
CAPLEN, garde magasin, en congé.
GOYON, aide magasinier.

Agence de Pnom-Penh

M. BLANC, agent.

Agence de Battambang

M. FUSTIER, agent.

Atelier.

MM. LUCAS, chef d'atelier.
FABRY, contre-maître.

Paquebot *Jeannine*

MM. HUON, capitaine
MOHEAU, chef mécanicien.
N..., commissaire.

Paquebot *Nam-Vian*

MM. NOURRY, capitaine.
CHASSAIN, commissaire.
GILOUIN, chef mécanicien.

Paquebot *Attalo*

MM. BORVIE, capitaine.
MOREAU, chef mécanicien.
N..., commissaire.

Paquebot *Phuoc-Kien*

MM. FLAYOL, capitaine.
REVILLET, chef mécanicien.

---

[3] Probablement Paul Barbe (1836-1890), polytechnicien, fabricant d'explosifs, associé français d'Alfred Nobel, créateur de la Société centrale de dynamite, administrateur du Télégraphe de Paris à New-York, président de la Société française des alcools purs (initiée par l'affairiste belge Simon Philippart), député radical-socialiste de la Seine-et-Oise (1885-1890), ministre de l'Agriculture dans le cabinet Rouvier (mai-décembre 1887). Il se serait mis également à la tête de diverses entreprises en Corse, en Algérie, en Cochinchine (nécrologie in *Le Temps*, 31 juillet 1890). Le *Dictionnaire des parlementaires* le crédite d'exploitations agricoles en Algérie et en Cochinchine, surtout vouées à la ramie (plante textile).

[4] Van : ne s'agirait-il pas plutôt de Georges *Vian* (1842-1905), bras droit de Barbe à la Dynamite, député de la Seine-et-Oise (1890-1893) ?

[5] John Bolliet (1835-1888) : de Préverenches (Suisse).

LECLERC, commissaire.

Paquebot *Francis-Garnier*

MM. SAETON, capitaine.
MUNSCH, chef mécanicien.
CHEVILLÉ, commissaire.

Paquebot *Cantonnais*.

MM. PRUGNA, capitaine.
MALARD, chef mécanicien.
RIVIÈRE, commissaire.

Paquebot *Mouhot*

MM. OLIVIERI, capitaine.
GUY, chef mécanicien.
MATTEI, commissaire.

Paquebot *Oriental*

M. CARLINE, capitaine.

Paquebot *Aigle*

M. LECOQ, capitaine.

Paquebot *Aigrette*

M. BARRINGUE, capitaine.

Paquebot *Sonké*.

M. STRENNA, capitaine.

Paquebot *Tonle-sap*

M. N..., capitaine.

Paquebot *Pélican*

M. N..., capitaine.

LA LOGE DE LA MARINE ET DES COLONIES

[Les Disciples du Progrès, 7 décembre 1887]

Rueff (Jules-Isaac), administrateur délégué des Messageries de Cochinchine, 9, rue Bergère.

(*La Libre Parole*, 25 septembre 1900, p. 1, col. 5-6)
(*La Vérité*, 26 septembre 1900, p. 2)

AFFAIRES COLONIALES

Indo-Chine

(*Le Temps*, 12 février 1888)

Le courrier de l'Indo-Chine, arrivé hier à Marseille par le paquebot-poste l'*Ava*, a été distribué ce matin à Paris en voici le résumé :

.....

La cour de Siam a donné aux Messageries fluviales de Cochinchine, qui déjà font escale à Battambang, c'est-à-dire sur territoire siamois, l'autorisation d'organiser un service par le Mekong, jusqu'à Stung-Treng et au-delà. Le commerce français va donc pouvoir profiter des beaux travaux du capitaine de vaisseau Reveillière et du lieutenant de vaisseau de Fésigny, qui ont su, par leur énergie, ouvrir la route des rapides qui barraient le Mékong entre Sambor et Stung-Treng, poste où le Siam a une petite garnison.

Publicité
(*Saïgon républicain*, 17 juin 1888)



ATELIERS
DES
MESSAGERIES FLUVIALES
DE COCHINCHINE
4, quai du Commerce, 4
SAIGON
CONSTRUCTION & RÉPARATIONS
DE BATIMENTS A VAPEUR ET MACHINES
DE TOUS SYSTÈMES

———————

Fonderie de fer et de cuivre
Forges pour pièces de machines et d'armement
Grosse et petite chaudronnerie
Tour et ajustage. Robinetterie diverse
Charpentage et Calfatage.–Poulierie et Voilerie
Emménagements pour bâtiments à voiles
et à vapeur

———————

Slip pour carénage de chaloupes
Réparations et entretien d'usines

Travaux mécaniques en tous genres l
Fourniture de toutes espèces de matières
et accessoires
DÉPÔT DES CHARBONS DE CARDIFF
DÉPÔT DES HUILES MINÉRALES RUSSES
De V.-l. Ragosine et Cie
Pour le graissage des machines
———————
DÉPÔT DES CANOTS PLIANTS & INSUBMERSIBLES
SYSTÈME BERTHON
———————

LETTRES DE COCHINCHINE
[Navigation sur le Moyen-Mékong]
(*Le Journal des débats*, 25 juin 1888)

[…] Sans parler des indigènes, la Compagnie des messageries fluviales y a organisé un service très fructueux, qui, sur une longueur de 3.000 kilomètres, dessert une grande partie de la Cochinchine et du Cambodge. Malheureusement, le Mékong est coupé de rapides, dont les plus puissants sont à Préa-Patang et à Khong.

Pendant vingt ans, la navigation n'a pu dépassé Samboc. Le capitaine Reveillère, commandant de la marine à Saïgon, eut l'idée et le courage de tenter le passage des rapides de Préa-Patang. Chacun cria à la folie. Avec des moyens tout à fait insuffisants, M. Reveillère et son second, M. de Fésigny, dans deux campagnes successives, franchirent les rapides de Préa-Patang, et arrivèrent jusqu'à Strung-Streng ; le temps et les basses eaux les empêchèrent seuls d'aller jusqu'à Khong.

Ces magnifiques résultats, une fois connus et contrôlés, ont été presque immédiatement utilisés. La Compagnie des messageries fluviales de Cochinchine a demandé et obtenu la prolongation de son réseau jusqu'à Stung-Streng, et tentera probablement d'aller jusqu'à Siempang et jusqu'à Khong. […]

———————

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la marine
(*Journal officiel de la République française*, 8 juillet 1888)

Chevalier

Araud (Jean-Baptiste), capitaine au long cours, directeur depuis 1883 de la Compagnie des messageries fluviales, président de la chambre de commerce de Saigon en 1885. Titres exceptionnels : s'est particulièrement distingué en opérant, en 1886, dans des circonstances périlleuses, le sauvetage de 58 passagers.

———————

[Transit par le Mékong des riz et paddys siamois]
(*Le Journal des débats*, 9 août 1888)

Nous trouvons dans le *Journal officiel de la Cochinchine* le texte d'un arrêté pris le 26 juin dernier par M. Richaud, gouverneur général par intérim, sur le rapport de M. de Champeaux, résident général de France au Cambodge, relatif à la situation commerciale de la colonie.

Cet arrêté supprime le droit de transit de 5 cents par picul qui frappait depuis trois ans les riz et paddys de provenance siamoise descendant à Saïgon et Cholon par le Mékong, à travers le Cambodge. Ce droit de 5 cents pesait lourdement sur le commerce, en raison des bas prix actuels des riz et paddys.

Les Messageries fluviales, de leur côté, ont abaissé notablement leurs prix de fret, et ces deux mesures, prises d'un commun accord, auront certainement pour résultat une reprise d'affaires dont profiteront les commerçans de Saïgon et de Cholon.

L'arrêté est motivé par la nécessité d'attirer en Cochinchine les riz et paddys du Siam par la voie du Mékong et d'en favoriser le transit par le Cambodge.

———————

(*Bulletin officiel de l'Indochine française*, 1889)

Ordre royal du Cambodge (15 février)
Chevalier

Borysewicz, comptable de 1re classe aux Messageries fluviales.

Ordre impérial du Dragon d'Annam
Chevalier

Borysewicz, trésorier du comité de la section coloniale française

———————

NOUVELLES POLITIQUES ET PARLEMENTAIRES
(*Le Journal des débats*, 17 mars 1889)

[…] M. Étienne a décide d'adjoindre à la commission, instituée par son prédécesseur pour l'étude du nouveau tarif douanier, MM. Ulysse Pila, concessionnaire des magasins généraux d'Haïphong ; Rueff, directeur des Messageries fluviales à Saïgon ; Wehrung, négociant au Tonkin.

Ces trois nouveaux membres ont longtemps séjourné en Indo-Chine.

———————

CHRONIQUE DE L'EXPOSITION
(*Le Journal des débats*, 8 septembre 1889)

Le Congrès international de l'intervention des pouvoirs publics dans le prix des denrées, qui compte plus de 200 adhérents, a tenu, le 6 juillet, deux séances. […]

M. [Louis Auguste] Blanchet, secrétaire général des Messageries fluviales de l'Indo-Chine *[sic : Cochinchine]*, a fait une communication sur les dangers du régime douanier de l'Indo-Chine. […]

———————

COLONIES FRANÇAISES ET PAYS DE PROTECTORAT
INDO-CHINE
(*Le Journal des débats*, 31 octobre 1889)

Le paquebot le *Cantonnais*, des Messageries fluviales, vient, escorté par l'aviso l'*Alouette*, de remonter le Mékong jusqu'à Khong, en franchissant les rapides de Préa-Patang. Le *Cantonnais* avait à son bord le directeur de la Compagnie, M. Araud, qui

venait étudier les moyens d'organiser jusque-là le service régulier de bateaux à vapeur dont la création a été votée par le Conseil colonial. M. Huyn de Verneville, résident supérieur à Pnom-Penh, et M^me^ de Verneville ont également fait ce voyage.

———————

COCHINCHINE
(*Le Journal des débats*, 4 octobre 1890)

Une dépêche de Saïgon annonce que le gouverneur général vient de s'embarquer sur le steamer le *Cantonais*, des Messageries fluviales, à destination de Khong. Le gouverneur général remontera jusqu'à Bassac si l'*Argus*, parti ces jours-ci de Saïgon pour Khong, peut franchir les rapides.

———————

LA MISSION PAVIE ET L'EXPLORATION DU MÉKONG
(*Le Journal des débats*, 16 octobre 1890)

La mission Pavie, dont le dernier courrier de l'Indo-Chine nous a annoncé l'heureuse arrivée à Saïgon, a appelé d'une façon toute spéciale l'attention sur la région que traverse le Mékong et sur la nécessité d'ouvrir par cette grande artère fluviale des débouchés nouveaux au commerce de la Cochinchine et du Tonkin.

Dans une lettre que publie le *Journal officiel* de la colonie, M. Piquet annonce le prochain envoi, au-dessus des rapides de Khong, d'une chaloupe à vapeur qui traversera les passes découvertes au printemps dernier par MM. Pelletier et Mougeot, et qui, jusqu'à présent, avaient été considérées comme infranchissables.

Un télégramme de Saïgon nous a appris dernièrement que M. Piquet s'était décidé à faire lui-même ce voyage d'essai, qui serait l'inauguration d'un service régulier destiné, dans un avenir plus ou moins prochain, à relier Luang-Prabang à Saïgon.

Si ces essais réussissent, et tout porte à croire qu'ils réussiront, on aura résolu un des problèmes les plus intéressants pour le développement de nos possessions de l'Extrême Orient.

L'Indo-Chine a souvent été comparée à un bâton portant à ses deux extrémités deux sacs de riz.

Le bâton était la côte d'Annam que les mandarins de la cour de Hué s'efforçaient, sans doute pour nous en éloigner, de représenter comme un pays désert et peu fertile. Les deux sacs de riz étaient la Cochinchine et le Tonkin.

Depuis quelques années, à mesure qu'on pénètre dans l'intérieur, on s'aperçoit que cette comparaison donne une idée très fausse de la réelle richesse du pays. La partie de la Péninsule qui fournira, dans un avenir que l'on peut espérer très prochain, un sérieux aliment au commerce européen, est précisément la région des plateaux : c'est l'Annam central, c'est le Haut-Tonkin, c'est le Haut-Laos. C'est là que se développeront les cultures riches, les seules qui soient réellement capables de provoquer avec la métropole un sérieux mouvement d'échange.

On s'est très peu préoccupé jusqu'à présent, en Cochinchine, de la mise en valeur de ces richesses. Nous avons cette colonie depuis trente années et c'est à peine si on y compte quelques usines à décortiquer le riz.

Aucune autre industrie, aucune autre culture. L'explication de cette situation que signale, en la déplorant, le gouverneur général, est que la production du riz, se développant rapidement grâce à la tranquillité que nous avons su rétablir dans les

provinces, a amené une prospérité financière qui a masqué pendant longtemps l'état de stagnation où la colonie est restée au point de vue économique.

La production du riz a produit de grosses recettes au budget local sous forme d'impôt foncier et de droits de sortie. Les Européens établis à Saïgon n'ont eu qu'un souci : faire l'emploi le plus profitable pour eux de ces ressources prélevées sur les Annamites. La politique s'en est mêlée, et quelle politique ! On a créé d'innombrables emplois, on s'est distribué des subventions, des allocations sous toutes les formes. C'est de cela, à de très rares exceptions près, qu'ont vécu les Français de Cochinchine, ceux qui parlent si haut au nom de la colonie et qui se prétendent spoliés quand l'autorité métropolitaine veut mettre un peu d'ordre dans leurs affaires. Aussi, après trente ans d'occupation, est-on à peu de chose près aussi avancé que le premier jour. Et cependant, il y a beaucoup a faire dans ce riche pays, qui n'est épuisé que par les parasites de toute nature qui s'y sont implantés.

M. Piquet l'a compris et il fait de louables efforts pour réveiller l'activité et l'initiative de ses administrés.

Il leur montre la voie ouverte par M. Pavie dès à présent, il existe un important courant commercial dans le Laos, qu'il suffira d'attirer vers la Cochinchine et le Tonkin.

Profitant de notre inaction, les Siamois, poussés eux-mêmes en avant par l'Angleterre, avaient progressivement envahi, sur l'une et l'autre rive du Mékong, des régions qui dépendent soit de l'Annam, soit du Cambodge, et qui, par conséquent, font indiscutablement partie de notre sphère d'influence. Il avait réussi à détourner, par la voie de Bangkok, tout le commerce de cette région, qui produit notamment en abondance de la cannelle et du benjoin, source d'importants revenus pour la douane de Khorat.

Procédant par des moyens purement pacifiques, M. Pavie, qui a su entretenir d'excellentes relations avec les autorités siamoises, a obtenu d'elles l'évacuation de certains postes, et leur a démontré, à force de patience et de diplomatie pratique, qu'elles avaient tout intérêt à ne pas empiéter ainsi sur des territoires que nous sommes en droit de revendiquer.

Dans un précédent voyage, il avait trouvé la voie de communication entre le Mékong supérieur et la rivière Noire par Laï-Chau ; il a exploré cette fois une route infiniment plus courte qui mettra Vinh, sur la côte d'Annam, en relation directe avec le Mékong, par Lakhôn, en utilisant un affluent navigable du grand fleuve.

Pour rendre a chacun la part de mérite qui lui appartient, il nous reste à dire un mot des travaux qui ont démontré que le Mékong, malgré ses rapides, était navigable depuis son embouchure jusqu'à son cours supérieur.

Les noms de Doudart de Lagrée et de Francis Garnier doivent être tout d'abord rappelés, car ils ont les premiers compris toute l'importance qu'il y avait à pénétrer, par cette voie, au cœur même de la Péninsule.

À cette époque, les petits rapides de Krauch-Mar constituaient le premier obstacle à la navigation plus haut, vers Samboc, on rencontrait des tourbillons qui, pendant longtemps, laissèrent à ceux qui les visitèrent l'impression de passes infranchissables. Au dessus encore, on trouvait les rapides de Préapatang ; enfin, les cataractes de Khong.

Les premiers de ces obstacles ont été franchis dans l'intervalle qui s'est écoulé entre les années 1866 et 1889.

Les travaux de M. de Fesigny, du commandant Réveillère, du commandant Heurtel avaient successivement ouvert les rapides qui, à première vue, paraissaient les plus périlleux ; les passes avaient été balisées, des avisos de l'État, des chaloupes de la Compagnie des Messageries fluviales étaient venus jeter l'ancre jusqu'à l'île de Khong, non loin des cataractes.

Là, on se trouve au pied d'une chute de 25 à 30 mètres ; le fleuve, très large, est coupé d'îles et d'îlots très boisés qui forment un rideau impénétrable.

Deux de nos compatriotes établis en Cochinchine, M. Pelletier et le docteur Mougeot, après avoir interrogé les habitants, purent acquérir la conviction qu'en contournant les chutes, on arriverait à un passage que franchissaient déjà les bateaux laotiens. Il ne s'agissait que de le découvrir, car les indigènes avaient reçu, de Bang-Kok et de Bassac, l'ordre formel de ne pas laisser soupçonner aux Européens l'existence de cette passe.

Il fallut employer successivement la ruse et la menace pour déterminer un guide laotien à conduire M. Pelletier à l'entrée de la passe qu'ils cherchaient en vain depuis plusieurs jours et qui avait échappé à toutes les investigations parce qu'à l'endroit où le bras navigable part du Mékong les arbres forment une bordure, rideau de verdure qui ne permet pas à d'autres yeux que ceux des Laotiens de remarquer la moindre particularité : C'est, dit M. Mougeot, la forêt inondée avec un aspect uniforme, et rien n'indique au voyageur qui descend le courant l'ouverture d'un passage praticable jusqu'au bassin inférieur.

Au-dessus des chutes de Khong, jusqu'à Bassac et Pakmoun, la navigation est facile.

Plus haut, entre Hong-Kay et Paklay, et de Paklay à Luang-Prabang, on trouve des remous qui, certainement, ne seront pas plus difficiles à traverser que ceux qui, pendant si longtemps, ont découragé les navigateurs dans le bas fleuve.

M. Rueff, le très intelligent directeur des Messageries fluviales, qui a puissamment contribué à faire mener à bien les études que nous venons de résumer, qui n'a pas hésité: dès que les passes de Prea-Patang ont été ouvertes, à faire remonter ses navires jusqu'à Khong et qui est tout disposé aujourd'hui à organiser un service régulier au-delà de Khong, jusqu'à Bassac, M. Rueff a proposé d'établir eu amont des rapides difficiles des bouées servant d'attaches à des chaînes puissantes qu'un treuil à vapeur placé sur le navire même enroulerait sur un tambour pour opérer le remorquage du navire. Il y a peut-être là une idée ingénieuse, qui mérite d'être expérimentée.

On peut affirmer, en tous les cas, que le plus difficile est fait et que, grâce aux travaux de nos officiers de marine, grâce aux vaillants explorateurs qui se sont occupés de la question, grâce surtout à M. Pavie qui est l'âme de cette grande œuvre, nous sommes actuellement maîtres du Mékong.

———————

INDO-CHINE

(*Le Journal des débats*, 1er novembre 1890)

Le vapeur de rivière le *Bassac*, construit à Nantes sur les indications de M. Rueff, administrateur-directeur des Messageries fluviales de Cochinchine, pour la navigation du Mékong, au-dessus des rapides de Préa-Patong, vient de faire sur la Loire ses premiers essais. Ce navire a 52 mètres de long, 8 m. 80 de large ; son tirant d'eau peut varier de 0 m. 70 à 1 m. 70. Aux essais, avec le tirant d'eau de 0 m. 70, un personnel de 22 hommes et 32 tonnes de marchandise, il a obtenu la vitesse moyenne prévue de 11 nœuds.

Le *Bassac* a ses deux hélices noyées dans la carène, à quelques mètres de l'arrière, disposition toute nouvelle et qui a donné d'excellents résultats. Grâce à ses formes, il pourra remonter facilement les rapides du Mékong et desservir la route commerciale qui doit relier le Haut-Laos à la Cochinchine.

———————

MARINE ET COLONIES

(*Le Phare des Charentes*, 22 mars 1891, p. 2, col. 6)

TOULON

— M. Féraud, commis de 4e classe des directions de travaux, du cadre de Toulon, actuellement en service à Saïgon, obtient un congé d'un an sans solde pour prêter son concours à la compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine.

Par suite, cet employé est placé hors cadre, à compter de 1er mars courant, et cessera de figurer, pendant une année, sur la liste générale d'ancienneté des commis de direction.

———————

COLONIES
INDO-CHINE
Les rapides de Khong.
(*Le Journal des débats*, 3 septembre 1891)

Un télégramme de Saïgon annonce que M. Danel, lieutenant-gouverneur de la Cochinchine, est parti le 31 août pour le haut Mékong, à bord du vapeur le *Bassac*, des Messageries fluviales, qui inaugure le nouveau service sur Stung-Treng. M. Danel se propose d'assister au passage des rapides de Khong par la chaloupe l'*Argus*, et d'aller saluer le vice-roi de Bassac, au nom du gouverneur général.

L'*Argus* est la chaloupe à vapeur qui, sous la direction de l'enseigne de vaisseau Guissez, a essayé, au mois de septembre dernier, de franchir les rapides de Khong par la passe précédemment reconnue par MM. Pelletier et Mougeot, négociants à Saïgon. Nous avons rendu compte en son temps de cette intéressante tentative. Une baisse des eaux, tout à fait imprévue, avait arrêté M. Guissez au moment où il était déjà engagé dans la passe et l'avait obligé à hiverner au point où la chaloupe s'était échouée. Le jeune officier de vaisseau a tiré de ce contretemps un parti très profitable au succès final de l'entreprise. Il a consacré les longs mois de son séjour forcé dans les rapides à faire l'hydrographie de cette partie du Mékong ; il a balisé les passes avec les plus grands soins, si bien qu'aujourd'hui, à la crue du fleuve, ce ne sera plus qu'un jeu pour l'*Argus* de franchir les trois kilomètres de rapides qui la séparent encore du bassin supérieur du Mékong.

Le *Bassac*, spécialement construit par la Compagnie des messageries fluviales pour le passage des rapides, doit prochainement suivre la voie ouverte par l'*Argus*. On peut, dès à présent, prévoir le jour prochain où un service régulier de paquebots battant pavillon français reliera Luang-Prabang à la basse Cochinchine, ouvrant ainsi à notre commerce une région qui n'a guère été qu'entrevue par Doudart de Lagrée et Francis Garnier, plus récemment par M. Pavie et ses compagnons, et qui renfermerait, s'il faut en croire le récit des voyageurs, des richesses minières considérables.

Au point de vue de l'extension de notre influence en Indo-Chine, la présence de nos navires sur le haut Mékong constitue un événement d'une réelle importance. Le haut Laos, que les Siamois envahissaient progressivement, rentre, par ce seul fait et par une action toute pacifique, dans notre sphère d'influence. Les paisibles populations des bords du fleuve, chassées par les incursions de leurs remuants voisins, se grouperont tout naturellement à l'abri de notre pavillon. Ce n'est que justice de faire honneur de ce succès, que de longs pourparlers diplomatiques auraient été impuissants à obtenir, à l'heureuse découverte de MM. Pelletier et Mougeot, qui ont trouvé la passe navigable des rapides de Khong ; à l'initiative de M. Jules Rueff, directeur des Messageries fluviales, qui a encouragé ces tentatives et s'est empressé, dès qu'elles ont paru réussir, de lancer ses navires à travers des rapides naguère réputés infranchissables, aux persévérants efforts enfin de M. Guissez, dont le nom mérite de rester attaché à cette entreprise qu'il a puissamment contribué à mener à bien.

———————

COLONIES FRANÇAISES
INDO-CHINE
Les Rapides de Khong
(*Le Journal des débats*, 14 octobre 1891)

Dans notre numéro du 3 septembre dernier, nous annoncions le départ de la chaloupe à vapeur l'*Argus*, montée par M. Danel, lieutenant gouverneur de la Cochinchine, qui se proposait de franchir les rapides de Khong pour aller saluer le vice-roi de Bassac au nom du gouverneur général. Le *Bassac*, autre bâtiment spécialement construit par la Compagnie des Messageries fluviales, devait prochainement suivre la voie de l'*Argus*, et nous ajoutions : « On peut, dès à présent, prévoir le jour où un service régulier de paquebots, battant pavillon français, reliera Luang-Prabang à la Basse-Cochinchine. »

Les résultats, si nous en croyons un correspondant du *Temps*, n'ont malheureusement pas confirmé nos espérances pourtant si plausibles.

La fameuse passe que croyaient avoir découverte MM. Pelletier et Mougeot et au sujet de laquelle M. Pelletier nous écrivait, le 23 septembre dernier, pour nous affirmer la possibilité de la navigation à vapeur jusqu'à Bassac, n'est autre que celle explorée et décrite par le commandant Doudart de Lagrée, avec toutes les difficultés qu'il a signalées.

Voici comment le correspondant du *Temps* rend compte des tentatives infructueuses récemment accomplies :

M. Guissez a employé les dix mois qui viennent de s'écouler à creuser un chenal pour sa chaloupe dans les différents seuils rocheux qui forment une succession de rapides où le courant atteint jusqu'à 10 ou 12 nœuds de vitesse.

Sa chaloupé calant à vide 1 m. 35 environ, il lui fallait 1 m. 50 d'eau au moins dans le chenal, et jusqu'alors la crue n'avait pas dépassé 1 mètre !

Pendant notre première nuit de séjour au mouillage de Casedam, l'eau monta de 27 centimètres, nous donnant l'espoir de voir passer l'*Argus* ; mais elle redescendit le lendemain de 35 centimètres et ne cessa de descendre pendant les trois jours que nous restâmes au mouillage.

Désireux de nous rendre compte de l'état de la passe, nous allâmes en pirogues jusqu'à l'*Argus* et pûmes alors apprécier combien étaient peu exactes les descriptions faites dans les brochures récentes.

Au milieu du chenal très étroit et, à certains endroits, à peine assez large pour le passage de l'*Argus,* le courant est violent et torrentueux et il est impossible à des rameurs de le remonter. Les jonques naviguent sur les côtés, sous les arbres très nombreux qui leur servent de point d'appui, tantôt pour se pousser, tantôt pour se haler au moyen de crocs et d'amarres.

Il nous a fallu près de trois heures pour atteindre l'*Argus*, non sans avoir failli chavirer dix fois, et nous étions dans la partie la plus faible de la soi-disant passe !

L'*Argus* est amarré dans un endroit un peu plus large et moins encombré d'arbres, par suite des abattis qu'en a fait faire M. Guissez ; mais cette largeur relative est insuffisante pour lui permettre de tourner, ce qui d'ailleurs ne lui serait possible en aucun point de la passe.

Par un sentier tracé tant bien que mal dans la brousse, nous avons remonté la berge pour voir la partie de la passe qui restait à franchir. C'est certainement la plus difficile ; partout l'eau coule et bouillonne comme un véritable torrent et l'on comprend que M. Guissez ne veuille s'y engager qu'étant amarré solidement par l'avant, la seule force de sa machine ne pouvant suffire à vaincre le courant. Il estime qu'il lui faudra trois

jours, sa machine aidant et en se halant sur des amarres, pour remonter la partie de la passe qui le sépare du bassin supérieur.

Dans ces conditions, on ne peut dire que la passe en question soit navigable. Pour n'importe quel bateau, même pour un torpilleur, ce sera toujours un véritable tour de force que de la franchir.

C'est alors que, voulant établir la vérité, M. Danel, lieutenant gouverneur de la Cochinchine, qui était à bord du *Bassac*, eut l'idée de constituer séance tenante une commission chargée de constater l'état des choses et de donner son avis sur les travaux à faire.

Voici les conclusions de la commission :

Après avoir entendu MM. Guissez, Mougeot, Lugan, de Coulgeans et quelques indigènes, la commission se rallie à l'opinion émise par le commandant Doudart de Lagrée, lequel dit que la passe est impraticable couramment pour les bateaux à vapeur et ne pourrait être améliorée sérieusement que par des travaux coûteux.

La commission reconnaît ensuite à l'unanimité la nécessité d'installer le plus tôt possible un service de vapeurs dans le bassin supérieur du fleuve ; seulement, au lieu de faire remonter ces bateaux à la vapeur par une passe reconnue impraticable, il faut conduire ces bateaux démontés au pied de l'île de Khône, les transborder à travers l'île sur une longueur de 3 kilomètres environ au moyen d'un decauville qui servira plus tard au transbordement des marchandises, et les remonter de l'autre côté de l'île pour les lancer dans le bassin supérieur.

———————

INDO-CHINE
Les passes de Khône
(*Le Journal des débats*, 20 août 1892)

Un télégramme que nous venons de recevoir nous avise que l'*Argus* n'a pas pu doubler le dernier rapide de Khône, celui qui le séparait du bief supérieur du Mékong : la grande violence du courant et la faiblesse de la machine de cette chaloupe ne lui ont pas permis de vaincre l'obstacle.

L'année dernière, on s'en souvient, ce même vapeur était entré dans les passes, mais le manque d'eau l'avait arrêté, et il avait été obligé d'hiverner dans le passage.

Ces résultats négatifs démontrent combien étaient justifiées les appréciations de M. Doudart de Lagrée lorsqu'il déclarait qu'il fallait organiser un service de transbordement à Khône, afin d'utiliser le Mékong en tout son parcours.

Certes, nous sommes loin de critiquer ces tentatives ; elles honorent ceux qui en ont pris l'initiative et ceux qui les ont exécutées mais maintenant que l'on est fixé sur l'impossibilité du passage direct, qu'on sait, d'autre part, combien est facile à établir le transbordement par l'île de S'dam, au moyen de deux grues et d'une voie decauville de 1.500 mètres, nous nous demandons combien de temps encore nous resterons hypnotisés devant les chutes de Khône.

Or, quand on voit les efforts des Siamois, quand on sait qu'ils ont fait franchir des centaines de kilomètres à des chaloupes démontables destinées à naviguer sur le Mékong; qu'ils établissent à grands frais de Bangkok à Khorat une voie ferrée qui doit servir d'amorce à ce nouveau service fluvial, combien il serait puéril d'hésiter à débourser les quelques mille francs nécessaires pour nous assurer cette grande voie de pénétration dans un pays qui est certes un des plus beaux et des plus riches du monde, en même temps qu'un des plus salubres, car le Laos a bien mérité le titre de *Nouvelle-Australie* que lui ont donné ses premiers explorateurs.

Notre commerce — on a vu au départ du lieutenant Mizon qu'il rompt de plus en plus avec ses anciennes habitudes — n'a pas hésité à envoyer des agents au Laos, et nous possédons actuellement sur les rives du Mékong quatre comptoirs : un à Bassac, un autre à Houstène, un troisième à Luang-Prabang et un quatrième à Non-Kay.

Ainsi, grâce à l'initiative privée, nous avons pris position sur les bords de cette puissante artère fluviale et, l'on peut en être sûr, certains de nos compatriotes n'hésiteraient pas à faire à leurs frais les travaux et les installations indispensables pour relier la Cochinchine et, par suite, le monde entier, à ces riches contrées du Mékong qui nous tendent les mains et qui graviteront un jour ou l'autre dans notre orbite ; mais il n'y a plus un instant à perdre. Maintenant que nous sommes fixés sur cette question du passage par eau, que nous le savons impraticable, il faut nous mettre résolument à l'œuvre et organiser un service de transport par transbordement. Les Messageries fluviales de Cochinchine, qui desservent la colonie, le Cambodge et la province siamoise de Battambang, envoient périodiquement un steamer jusqu'aux pieds des rapides de Khône ; il faut que ce service soit prolongé au delà, par dessus l'obstacle, et se continue sur toute la surface navigable du Mékong.

———————————

LETTRES DU TONKIN
(*Le Journal des débats*, 4 octobre 1892)

Hanoï, le 19 août.

[…] Les *Débats* ont parlé récemment de la mission de M. Guissez, lieutenant de vaisseau, commandant la chaloupe à vapeur l'*Argus* sur le Mékong. Cet officier espérait franchir aux hautes eaux les rapides de Khong. Même si l'*Argus* n'eût pu ensuite redescendre, nous eussions obtenu un important résultat : la possibilité de montrer le pavillon français aux populations riveraines, jusqu'à Luang-Prabang, et de combattre par une simple « action de présence », comme on dit en chimie, l'influence envahissante des Siamois. Un télégramme de M. Guissez nous annonce qu'il faut rabattre de nos espérances, et qu'à son avis, la tentative de l'*Argus* est irrémédiablement condamnée. M. Guissez est plus autorisé que personne à parler ainsi ; néanmoins, il nous souvient que, pendant longtemps, on admit sans contestation, à la suite d'échecs répétés, que les rapides échelonnés au-dessous des chutes de Khong, jusqu'à la frontière du Cambodge, étaient infranchissables ; vint un jour où M. le lieutenant de vaisseau de Fésigny passa tout de même. Souhaitons que les faits démentent un jour les affirmations découragées de M. Guissez. Quoi qu'il en soit, comme le Mékong ne serait rendu pratiquement navigable qu'après d'immenses travaux, pensons plus que jamais à donner une absolue sécurité à la voie du Song-Coï et aux routes de terre qui, du Laos central, aboutissent à Vinh par le Tran-Ninh, et aux ports de Tourane et de Qui-Nhon, par le plateau des Bahnars, la région où feu Mayréna s'était fait sacrer (*sic*) monarque héréditaire. […]

———————————

COLONIES
(*Le Journal des débats*, 27 février 1893)

Un arrêté du gouverneur général a fixé à 25.000 piastres la quote-part du Cambodge dans le payement de la subvention allouée aux Messageries fluviales de Cochinchine.

———————————

LA CATASTROPHE DE SAÏGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 1er mars 1893)

Nous avons annoncé, dans notre précédent numéro, l'affreux malheur de Saïgon. Voici les détails que nous avons pu recueillir sur ce douloureux événement :

M. Landes, chef du cabinet de M. le gouverneur général, et Mme Landes ; M. Larue, directeur des glacières de l'Indo-Chine et sa jeune femme, arrivée depuis peu dans la colonie, rentraient d'une excursion sur le haut Donaï, lorsqu'arrivés à un coude qui se trouve dans la rivière à la sortie de Saïgon, leur chaloupe fut abordée par un bateau des Messageries fluviales et coulée immédiatement.

M. Larue qui, seul, put se sauver, raconte qu'il se trouvait vers minuit et demi sur l'avant, à côté de M. Landes, profondément endormi ; les dames étaient couchées dans la cabine, M. Larue commençait à s'assoupir lorsque, brusquement, sans entendre aucun bruit, sans qu'un cri ait été poussé, il se trouva dans l'eau. La chaloupe avait déjà disparu.

Très habile nageur, il a pu être repêché par le bateau des Fluviales resté sur le lieu de l'accident.

Le corps de M. Landes a été retrouvé le 25 au matin à 300 mètres de l'accident ; la jambe droite était ensanglantée et une grave blessure à l'œil droit indique que la victime a dû être tuée sur le coup.

Dans la soirée, on retrouva le coups de Mme Larue ; l'enterrement a eu lieu lundi.

On n'a pas encore trouvé trace des restes de Mme Landes.

La chaloupe, qui se trouvait par 15 mètres de fond, a pu être renflouée et amenée à Saïgon.

Elle porte à tribord un large brèche à la hauteur de la cabine, précisément à la place où devait se trouver Mme Landes qu'on suppose avoir été écrasée par le choc.

———————

COLONIES
L'occupation du Mékong.
(*Le Journal des débats*, 6 avril 1893)

Ainsi que nous l'avons dit, Khône va, comme Strung-Treng, recevoir une petite garnison. Khône est d'ailleurs destiné à devenir rapidement un centre d'une certaine importance, terminus de la navigation du bas Mékong. Une grande ligne de rapides y barre le passage. C'est dans son voisinage qu'on transbordera, du bief inférieur au bief supérieur du Mékong, les canonnières de rivière et les chaloupes qu'on se propose de lancer sur le fleuve à bref délai : cette opération ne présentera d'ailleurs aucune difficulté, car il n'y a qu'une langue de terre presque plate et de 3.500 mètres environ à franchir pour tourner l'obstacle que n'a pu vaincre directement, dans deux campagnes consécutives, en 1891 et 1893, au moment des eaux hautes, la chaloupe l'*Argus*, commandée par le lieutenant de vaisseau Guissez. On va tout simplement installer un petit decauville et assembler sur la presqu'île le matériel de traction nécessaire pour faire passer les canonnières démontables qui sont actuellement en construction.

Commandées, il y a peu de temps, par l'administration des colonies aux Messageries fluviales de Cochinchine sur des plans dressés par cette compagnie et en vue de la navigation du Mékong, ces canonnières sont des bateaux de 35 mètres de long, à hélice centrale, et a très petit tirant d'eau. On les construira en moins de trois mois, fait tout à fait exceptionnel en France. Quand elles seront prêtes, on procédera aux essais de recette, puis on les embarquera par morceaux sur un steamer qui les débarquera à Saïgon d'ou elles gagneront Khône dans des chalands ; là, elles franchiront la presqu'île de Saadam sur la petite voie ferrée, puis elles seront rassemblées et lancées sur le

moyen Mékong. Ajoutons que les deux canonnières seront commandées par des officiers de marine et armées de canons-revolvers.

Dans le projet primitif, on devait lancer à côté de ces canonnières un certain nombre de chaloupes à vapeur pour un service commercial, mais le gouverneur général y a renoncé.

Il avait été entendu tout d'abord que le service serait confié aux Messageries fluviales de Cochinchine qui desservent déjà le Mékong jusqu'à Strung-Treng, cette compagnie possédant non seulement les ressources nécessaires à la nouvelle exploitation, mais encore un personnel très rompu à la navigation difficile du Mékong ; mais en compensation des sacrifices qu'elle allait être obligée de faire pour organiser les lignes qu'on voulait inaugurer, la compagnie a demandé une prolongation de sa concession, prolongation qui a été un instant accordée en principe, sauf à en déterminer la durée.

Mais la combinaison ayant été ébruitée, des compétiteurs sont entrés en ligne, et ont saisi la presse locale de leurs demandes et, sans examiner s'ils possédaient l'aptitude et les moyens nécessaires pour assurer le service, M. de Lanessan a renoncé à cette combinaison. Il n'a pas voulu user de ses pouvoirs pour trancher la question, et, cependant, depuis qu'il est a la tête de l'Indo-Chine française, il a engagé sa responsabilité dans le règlement d'affaires autrement importantes. Ne vient-il pas, en effet, de racheter la ferme de l'opium au Tonkin et de concéder de gré a gré cette même ferme en Annam [au fameux Saint-Mathurin] dans des conditions peu avantageuses pour les finances du royaume ?

Mais il y a en Indo-Chine des poids et des mesures différents, selon qu'on y croit utile de ménager ou de favoriser telle ou telle personne. Tantôt, on se retranche derrière le grand principe de l'adjudication publique, tantôt, les plus gros intérêts sont tranchés par la seule volonté du tout-puissant gouverneur général.

———————

Pnom-Penh
(*Le Journal des débats*, 12 avril 1893)

[…] La Compagnie des messageries fluviales a tenu à honneur d'avoir, à Pnom-Penh, une agence digne de la nouvelle ville ; elle a dépensé près de 15.000 piastres à sa construction. […]

———————

AU MÉKONG
Le refoulememt des Siamois du Cambodge et de l'Annam
(*Le Journal des débats*, 6 mai 1893)

L'occupation de Stung-Treng et de Khône, sur le bas Mékong, s'est effectuée avec méthode et discrétion; on l'a apprise à Saïgon quand tout était terminé.

Le *Bassac*, des Messageries fluviales de Cochinchine, qui est affecté au service de Stung-Treng et qui fait régulièrement la traversée des rapides de Préa-Patang, avait reçu l'ordre de se rendre à Sadec où se trouvait une compagnie de tirailleurs annamites ; il l'embarqua et la conduisit à Kratié. La direction politique de l'opération avait été confiée à un excellent administrateur, M. Bastard.

Mis a terre a Kratié, nos tirailleurs franchirent en quatre étapes les cent kilomètres qui les séparaient de Stung-Treng, point qui était occupé par une trentaine de Siamois, commandés par un mandarin. À l'arrivée du détachement des tirailleurs, ce mandarin chercha a gagner du temps ; il demanda un délai de quinze jours, afin de prendre les

ordres de son gouvernement. M. Bastard refusa ; mais, comme le Siamois insistait, M. Bastard le prévint qu'il allait l'évacuer sur Saïgon s'il ne se décidait a déguerpir.

Pendant que ce mouvement s'opérait, l'*Oriental*, également des Messageries fluviales de Cochinchine, parti de Saïgon avec des vivres et du matériel télégraphique, se rendait à Sadec, où il transbordait son chargement sur le *Bassac*. Ce dernier remontait alors à Kratié, avec une seconde compagnie de tirailleurs qui allait relever la garnison de Stung-Treng, laquelle se dirigeait sur Khône, dont l'occupation, qui a eu lieu le 4 avril, ne donna lieu à aucun incident.

Voilà ce qui a été fait le mois dernier, mais, ainsi que le dit la dépêche envoyée de Hué au sous-secrétaire d'État par M. de Lanessan, on se préparait en même temps dans le nord de l'Annam à refouler les Siamois vers le Mékong. En se reportant à la carte que nous avons publiée au commencement de mars, on peut se rendre compte facilement de la situation de ce côté continuant leur marche vers l'Est, les Siamois installaient une ligne de postes qui menaçaient les communications de nos garnisons avec le littoral; ils marchaient audacieusement dans la direction de Com-lo, mettant le pays à sac, régnant par la terreur, et, sans l'énergie de quelques-uns de nos agents, depuis plusieurs mois déjà, ils eussent planté leur drapeau en vue des mers de Chine.

Leur tactique ne manquait pas, d'ailleurs, d'une certaine habileté : maîtres de la navigation du Bas-Mékong, ils avaient pris pour base d'opération en amont le point du fleuve le plus rapproché de la côte d'Annam, et de là, ils rayonnaient dans le pays, s'avançant avec prudence, évitant les conflits armés, gagnant chaque jour du terrain et s'infiltrant peu à peu parmi les populations sauvages du plateau central du royaume d'Annam.

Ainsi qu'on peut le penser, nos mouvements n'ont pas été sans émouvoir la cour de Bangkok ; elle est actuellement des plus perplexes, se demandant si elle doit suivre les conseils du parti de la résistance, parti dirigé par des Européens qui ont tout intérêt à pousser à un conflit, ou bien si elle doit régler la question de frontières à l'amiable Le Siam n'est pas un état militaire ; il jouit depuis longtemps d'une paix profonde, il a été poussé dans une impasse par des conseillers européens qui lui ont persuadé que nos embarras étaient si grands en Indo-Chine que le moment était propice pour qu'il s'agrandisse aux dépens de l'Annam et du Cambodge. Il doit s'apercevoir aujourd'hui du mauvais jeu qu'on lui a fait jouer, et, nous l'espérons, il choisira la voie diplomatique pour arriver à fixer, d'accord avec nous, les limites de son territoire du côté de l'Indo-Chine française.

———————

INDO-CHINE
L'occupation du Mékong
(*Le Journal des débats*, 15 mai 1893)

On nous écrit de Saïgon, le 14 avril :

Des travaux assez importants ont été entrepris sur la rive gauche du Mékong, aux points que nous venons d'occuper. À Khône, on a commencé la route dite des canonnières, par laquelle on doit faire passer les bateaux destinés a la surveillance du fleuve, en amont. En ce même point, à Stung-Treng et à Tchoung-Ka, ancien poste de douane siamois, on construit des casernements. Les habitants de ces trois localités sont ravis du départ des Siamois et paraissent si satisfaits de notre présence qu'ils nous donnent le concours le plus entier pour pousser rapidement les travaux entrepris.

On vient de prescrire aux ponts et chaussées de rétablir de suite les balises de la passe de Préa-Patang, afin qu'a la montée des eaux, les Messageries fluviales de Cochinchine puissent reprendre leur service sur Stung-Treng et Khône. À ce propos, je

dois vous dire qu'ici, les quelques personnes qui ont conscience de l'état des lieux de la région dont nous venons de chasser les Siamois estiment que nous nous sommes trop pressés et qu'il eût été judicieux d'attendre la crue du fleuve avant d'aller de l'avant. En effet, rien de plus précaire que les communications par terre entre Kratié, Stung-Treng et Khône. La route est longue de plus de 200 kilomètres, pénible, rarement à ciel ouvert, le plus souvent sous forêts, traversant une région à peu prés inhabitée et sans autre ressource que la chasse, qui est très abondante. Voici, d'ailleurs, comment l'a décrite M. de Lanessan :

« À quelques kilomètres au-dessus de Kratié, dit-il, c'est-à-dire des premiers rapides du Mékong, la solitude se fait sur les deux rives du grand fleuve que couvrent d'immenses forêts. Quelques villages sans importance existent de loin en loin jusqu'à Samboc ; mais au delà, l'homme disparaît ; jusqu'à Stung-Treng, sur une longueur de plus de 180 kilomètres, il n'y a pas une seule habitation. Au-dessus de Stung-Treng jusqu'à Khône, sur une étendue de 150 kilomètres, ce ne sont encore que forêts inhabitées et terres sans cultures. » Cela étant, n'eût-il pas mieux valu attendre la montée des eaux qui eût permis au *Bassac* — il ne cale que 75 centimètres — d'assurer le ravitaillement, ou n'eût-il pas été logique de se prémunir d'une ou deux bonnes chaloupes de moindre tirant d'eau encore, qui eussent assuré le service à toute époque, sans avoir à compter avec la hauteur du fleuve ?

LES AFFAIRES DE SIAM
(*Le Journal des débats*, 21 mai 1893)

Les communications entre la basse Cochinchine et Khône sont assez difficiles en ce moment. C'est par eau que se fait le service entre Saïgon, Pnom-Penh, la capitale du Cambodge et Kratié il est assuré jusqu'en ce dernier point par les Messageries fluviales de Cochinchine qui ont trois départs par semaine. À Kratié, on entre dans la région des rapides, obstacle qu'on a cru infranchissable jusqu'au jour où le contre-amiral Reveillère alors capitaine de vaisseau et commandant de la marine en Cochinchine, s'y est lancé avec une crânerie admirable sur un torpilleur appartenant à sa division navale et qu'il montait en personne. Depuis lors, un service régulier relie Kratié à Pnom-Penh, mais seulement dans la saison des hautes eaux. Il serait possible d'utiliser le fleuve pendant le reste de l'année, de janvier à juillet ; toutefois, il faudrait pour cela des bâtiments rapides à très petit tirant d'eau et nous n'en possédons ni en Cochinchine, ni en aucun point de l'Indo-Chine française.

On est donc réduit, pendant la saison sèche, à débarquer à Kratié et à cheminer par un sentier jusqu'à Stung-Treng d'abord, et de là à Khône. Il en sera tout autrement dans un mois. La route d'eau sera ouverte et le ravitaillement de nos garnisons assuré par des bateaux a vapeur. Il est bon d'ajouter que la traversée des rapides est toujours difficile, et surtout au moment des hautes eaux, alors que le fleuve court avec une vitesse de 7 à 8 nœuds à l'heure. La remonte est très lente ; on lutte contre le courant et l'on ne gagne du terrain qu'avec beaucoup de peine. Au contraire, la descente s'opère avec une vitesse vertigineuse; il n'y a qu'à se laisser aller au courant pour parer tous les dangers, et l'on fait, en quelques heures, une traversée qui, à la remonte, exige plus d'une journée.

COLONIES
INDOCHINE
[Abordage du *Mouhot*]

(*Le Journal des débats*, 3 juin 1893)

Les journaux de la Cochinchine et du Tonkin rendent compte du jugement rendu par le tribunal correctionnel de Saïgon et par la Cour d'appel à propos du malheureux abordage du *Mouhot*, des Messageries fluviales de Cochinchine, et de la chaloupe de l'administration, le *Donnaï*, abordage qui a été cause de la mort de M. et Mme Landes.

Conformément aux règlements, le commandant de la marine avait fait procéder tout de suite à une enquête et commis à cet effet le commissaire de l'inscription maritime M. Duquey et le lieutenant de vaisseau Joubert. Le rapport très étudié de ces deux officiers concluait au renvoi du capitaine du *Mouhot* devant le tribunal commercial maritime, seule juridiction compétente pour juger de tels cas d'après la loi de 1891. Au contraire, M. de Lanessan a donné l'ordre de poursuivre devant le tribunal correctionnel de Saïgon et, celui-ci ayant condamné le capitaine du *Mouhot*, le parquet a fait appel a minima. Le gouverneur général a voulu ainsi donner une satisfaction à l'opinion publique cochinchinoise. Ajoutons que, d'une part, le ministre de la marine a saisi de l'affaire son conseil du contentieux, et que, d'autre part, un syndicat des capitaines au long cours s'est ému de ce jugement qu'il considère comme illégal ; la Cour de cassation aura certainement à s'occuper de ce jugement.

———————

COLONIES
Les canonnières du Mékong
(*Le Journal des débats*, 13 juin 1893)

On met la dernière main aux canonnières de rivière, le *Massie et* l'*Amiral-La-Grandière*, construites à Nantes par les chantiers Dubigeon pour le service du Mékong entre Khône et Kemmarat. Le marché relatif à la fourniture et au transport de ces petits bâtiments a été passé avec les Messageries fluviales de Cochinchine, qui les ont fait exécuter sur des plans qu'elles avaient préparés de longue main pour la navigation du moyen Mékong.

Ce sont des bateaux démontables construits en tranches et à hélice centrale.

On va les charger à Nantes sur un navire de mer qui les débarquera à Saïgon, d'où elles gagneront Khône par le réseau Bnvial.

À Khône, elles seront mises à terre, traverseront la presqu'île de trois kilomètres qui sépare les deux biefs navigables, au moyen d'un decauville ; arrivées au bassin supérieur, on les assemblera définitivement. Ces deux canonnières ont un petit mât militaire qui porte un canon-revolver.

Leur présence sur le Mékong servira à faire respecter nos droits dans ces parages et fera certainement grande impression sur les populations laotiennes. Le *Massie* porte le nom d'un de nos compatriotes, ancien pharmacien de l'armée, qui s'est suicidé sur le Mékong, il y a quelques mois. M. Massie a mis fin à ses jours, désespéré qu'il était de la situation humiliante faite aux agents français par la faiblesse de notre gouvernement à l'égard des Siamois. Quant à l'amiral de La Grandière, c'est le véritable fondateur de la Cochinchine.

Le *Massie* et le *La-Grandière* sont commandés par le lieutenant de vaisseau Simon [6].

———————

[6] Simon (*Georges*-Eugène) : né à Paris le 7 août 1864 sous le patronyme de Moulin. Entré à l'École navale en 1882. Arrivé en Cochinchine en 1893, il fut chargé de continuer les travaux de la mission hydrographique du Haut-Mékong. Directeur de l'agence de Saïgon des Messageries fluviales (1905-1910). Chevalier (1894), puis officier (1919) de la Légion d'honneur (ministère de la Marine).

(*Le Journal des débats*, 12 juillet 1893)

Les eaux du Mékong ont suffisamment monté pour que les Messageries fluviales de Cochinchine aient repris depuis quelques jours le service jusqu'à Khône, qui se trouve ainsi relié à Saïgon parla voie fluviale.

———————

BATAILLE NAVALE DEVANT BANGKOK (1893) :
NAUFRAGE DU *JEAN-BAPTISTE-SAY**,
DES MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE

———————

Les canonnières du Mékong
(*Le Journal des débats*, 3 août 1893)

Les deux canonnières de rivière, le *La-Grandière* et le *Massie*, destinées à la navigation du Mékong, au-delà de Khône, sont arrivées à Saïgon. Ces deux petits bâtiments ont été construits à Nantes par les chantiers Dubigeon. Chargées en ce port et par tranches sur un cargo-boat, elles sont arrivées en Cochinchine dans les délais prévus par les Messageries fluviales de Cochinchine auxquelles appartient le succès de l'opération.

C'est, en effet, cette société qui a établi les plans de ces petits bâtiments, qui les a fait exécuter, transporter, etc.

À Saïgon, le *La-Grandière* et le *Massie* ont été débarqués du cargo-boat, remontés et à la suite des essais qui ont eu lieu, il a été décidé qu'ils remonteraient les rapides par leurs propres moyens, contrairement à ce qui avait été arrêté. On sait que le projet primitif consistait à démonter les canonnières, à les expédier par tranches à Khône, à leur faire franchir 1.500 mètres au moyen d'un decauville et à les lancer au-delà de l'obstacle.

Grâce à leur vitesse et à leurs facultés d'évolution, on les fera passer directement.

Elles sont armées de deux canons de 37 m/m Hotchkiss et commandées par le lieutenant de vaisseau Simon.

———————

Philippe Devillers,
Français et Annamites,
Denoël, 1998, 518 pages.

[409] Par un procédé analogue, la Compagnie des Messageries fluviales obtint [de Lanessan], par un contrat du 16 septembre 1893, la prolongation jusqu'en 1906 de son contrat de 1886, mais en contrepartie elle accepta des réductions de tarifs, et l'obligation de « faire tous les travaux de balisage, d'entretien, d'amélioration des cours d'eau du Tonkin et de l'Annam qui lui seraient demandés par le protectorat jusqu'à concurrence de 3 millions de francs remboursables par annuités de 200 000 francs ». « Grâce à cette combinaison, écrivit Lanessan, on a pu, dès la fin de 1893, organiser un service régulier hebdomadaire de navigation à vapeur jusqu'à Laokay et entreprendre sans retard les travaux réclamés depuis dix ans par le commerce », ainsi que l'amélioration des canaux reliant Haïphong au fleuve Rouge (*La colonisation française en Indo-Chine*).

———————

[M. de Lanessan]
(*Le Journal des débats*, 25 novembre 1893)

[…] La politique du gouverneur de l'Indo-Chine devient tous les jours plus malfaisante et plus incohérente. Tantôt M. de Lanessan concède la ferme de l'opium au Tonkin et, quelque temps après, il rachète à perte cette concession ; tantôt il concède la ferme de l'opium, en Annam, et bientôt après, il la retire. Un autre jour, sans prendre l'avis des Conseils compétents, il renouvelle un contrat avec la Compagnie des messageries fluviales, en lui attribuant une subvention de 600.000 fr. Nous pourrions multiplier ces exemples à l'infini, car, tous les jours, M. de Lanessan se livre à de nouvelles fantaisies dont le budget fait les frais. […]

———————

EN ROUTE POUR LE HAUT MÉKONG
(*Le Journal des débats*, 29 décembre 1893)

C'est le 28 octobre que la voie ferrée destinée au transbordement de la canonnière *Massie* et de la chaloupe *Ham-Luong* au-dessus de la passe de Khône a été terminée ; le *Ham-Luong* a été mis à flot le même soir en présence du commandant Tournier, du résident Bouin, des gouverneurs laotiens de Khong et Stung-Treng.

Le 29 octobre, c'était le tour du *Massie*.

Les deux vapeurs remontaient le Mékong et mouillaient devant Khong, le 4 novembre à trois heures. La canonnière pavoisée, ainsi que le *Ham-Luong*, a salué le pavillon du fort de 21 coups de canon. Les gouverneurs et fonctionnaires laotiens étaient présents.

Le lendemain, le *Massie* et le *Ham-Luong* ont continué leur route vers le haut Mékong.

———————

LE HAVRE
(*Le Figaro*, 19 juillet 1894)

De nombreuses personnalités coloniales et maritimes avaient été conviées aujourd'hui par la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine à visiter les deux nouveaux vapeurs *Ménam* et *Mékong*, qui doivent partir dans quelques jours pour l'Extrême-Orient.

Ces deux vapeurs, d'un tonnage de 800 à 1.000 tonneaux, ont 67 mètres de longueur et 8 mètres 50 de largeur et fileront 11 nœuds 1/2 à l'heure. Le premier remplacera le *Jean-Baptiste-Say*, coulé par les Siamois, et fera le service entre Saïgon et Bangkok ; le second, desservira le lac et Battambang. Le *Ménam* et le *Mékong* sont admirablement aménagés.

Un déjeuner de cent couverts, servi sur le *Mékong*, a réuni les invités. Au dessert, des toasts très applaudis ont été portés par M. L[éon] de Tinseau, le romancier bien connu, président des Messageries fluviales de Cochinchine ; de Lanessan, gouverneur général de l'Indo-Chine française ; Tharel, président du Syndicat français du Laos ; Harry Alis, au nom de la presse, etc. Parmi les convives, citons MM. [Jules] Rueff, l'aimable administrateur des Messageries ; Rœderer, président de la Chambre de commerce du Havre ; le lieutenant de vaisseau Bezançon, le comte de Pontbellanger, de Camondo,

Bunau-Varilla, Leseur, le doc Phu-Phuong, [Louis] Blanchet, les officiers des deux vapeurs, etc.

Le *Mékong* quittera le Havre dimanche, emportant la mission du syndicat français du Laos, dirigée par M. Champenois. Le *Ménam* partira du Havre au 10 août.

———————

GUERRE ET MARINE
(*Le Journal des débats*, 7 juin 1895)

On va procéder à Nantes aux essais de cinq vapeurs de rivière à petit tirant d'eau et à hélice centrale construits par les Messageries fluviales de Cochinchine pour leur service du haut Mékong. Ces petits bâtiments portent les noms de *Colonbert, Garcerie, de Trentinian, Vien-Cham* et *Hirondelle*.

———————

NOTES & INFORMATIONS
CONSEIL DES MINISTRES
(*Gil Blas*, 21 octobre 1895)

M. Chautemps a communiqué au conseil le texte de l'acte de rectification par lequel la Compagnie des Messageries fluviales de la Cochinchine accepte les modifications introduites au contrat du 25 septembre 1894 concernant la navigation du Haut-Mékong.

———————

COLONIES
(*Le Journal des débats*, 9 novembre 1895)

Le ministre des colonies a reçu un télégramme lui annonçant que les bateaux de la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine, destinés à assurer les communications dans le haut Mékong, sont arrivés jusqu'aux chutes de Kong.

———————

INDO-CHINE
(*Le Journal des débats*, 12 décembre 1895)

Les journaux de Cochinchine signalent une recrudescence de vols dont les Européens sont victimes. M. Weber, capitaine d'armement des Messageries fluviales de Cochinchine, s'est tué à Sombar ; il a reçu accidentellement en pleine poitrine la charge de son fusil et s'est blessé mortellement.

———————

L'AFFAIRE DE BATTAMBANG
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 mars 1896)

Nous lisons dans le *Mékong* :

« Nos nouvelles informations nous permettent aujourd'hui de confirmer l'un des faits qui nous avaient été annoncés télégraphiquement mercredi dernier.

C'est un petit mandarin cambodgien (Cambodgien natif de la province de Battambang, qui a été vu par le gouverneur siamois se promenant en ville avec le commissaire du gouvernement français ; or, pour le représentant du Siam, qui veut faire le vide autour des Français, c'est là un grand crime ; c'est pour cela que le mandarin cambodgien a été arrêté, maltraité, battu, torturé.

Cela, sous les yeux du représentant de la France !

Cela au vu et au su de S. M. Norodom, qui devrait être le véritable chef, de concert avec la France, à Battambang comme au Cambodge, puisque Battambang est province cambodgienne.

Le représentant de la France à Battambang est M. Rolland[7], ancien négociant et marchand de bois à Bangkok, où il était associé de la maison Malherbes et Rolland. M. Rolland est aujourd'hui représentant des Messageries fluviales de Cochinchine à Battambang et commissaire du gouvernement de la République française au même endroit.

L'affront qui a été fait à notre agent, dans la personne d'un petit fonctionnaire cambodgien l'accompagnant, atteint la France qui saura, espérons-le, faire respecter les Français et les Cambodgiens qui, depuis trop longtemps. sont bafoués et brimés, voire même insultés au Siam et surtout à Battambang.

L'affaire des coolies-porteurs refusés au prince d'Orléans, les exactions continuelles du Phya Khotathon, le vol des éléphants du protectorat du Cambodge, les hommes et les femmes enlevés au Cambodge et réduits à l'esclavage au Siam étaient déjà des raisons suffisantes pour justifier une action à main armée sur le Siam ; nous avons patienté, mais le Siam vient de mettre le comble à son arrogance. Il semble nous défier, et cela au lendemain du l'accord diplomatique intervenu entre la France et l'Angleterre, accord par lequel nous pouvons occuper Battambang et Angkor ; faisons-le donc sans tarder ; du reste, comme vient de le demander officiellement notre représentant à Battambang, au nom de toute la population qui a confiance dans la fermeté et dans l'énergie de la France ; espérons que l'attente générale, cette fois, ne sera point déçue. »

Notre correspondant nous télégraphie le 4 courant :

« M. Defrance, notre consul, a quitté Bangkok pour venir à Saigon à bord d'une canonnière afin de conférer avec M. Rousseau, lors de son passage, au sujet de la situation à Battambang. »

La navigation du Mékong
(*Le Journal des débats*, 17 mai 1896)

La Société de géographie, présidée par M. Bouquet de La Grye, a reçu, hier, le lieutenant de vaisseau Simon, retour de la mission hydrographique, qui lui avait été confiée en 1893, dans la vallée du Mékong. On sait quelle a été l'importance politique du voyage effectué par le lieutenant Simon, qui a contribué à empêcher la création d'un État-tampon et à affermir la grandeur de la France dans le Laos. Nous avons déjà eu l'occasion de signaler à plusieurs reprises ce côté de la mission ; il nous reste à retracer les principales étapes du voyage. Aussi bien est-ce à ce point de vue que le lieutenant Simon s'est surtout placé.

À l'époque du voyage de Doudart de Lagrée, la navigation à vapeur s'arrêtait à Kratié et on ne pensait pas alors qu'on pourrait la pousser beaucoup plus loin. Au-

---

[7] Émile Roland (ou Rolland ?) : futur agent des Messageries fluviales à Battambang. À distinguer d'Antoine Rolland, agent général des Messageries maritimes à Saïgon (1885-1901).

dessus de Khône, en effet, le fleuve est encombré d'îles et son lit, qui a 8 à 10 kilomètres de large, est ainsi divisé en un grand nombre de canaux que coupent de nombreux rapides. C'est de Khône que le lieutenant Simon partit pour remonter le fleuve le plus loin possible. La flottille mise à sa disposition se composait du *Massie*, de l'*Hamion* [*Ham-Luong*] et du *La-Grandière*, qui furent transportés jusqu'au fleuve par voie ferrée.

De Khône, on atteignit d'abord Khong. C'est une île très importante, riche en rizières et qui compte 10 à 12.000 habitants. On passa ensuite à Bassac, où le Mékong a 12 à 1.500 mètres de large, puis on arriva aux rapides de Kemarat, au mois de février 1894. Le *Massie* les franchit le premier, après de très grandes difficultés ; le *La-Grandière*, qui avait été retenu en arrière par une avarie, rejoignit le *Massie* et les deux canonnières arrivèrent ensemble à Vien-Tiane.

Le climat du pays traversé jusque-là parut sain aux voyageurs ; la saison des pluies s'étend du 15 avril au 15 octobre et l'hiver ou saison sèche du 15 octobre au 15 avril. Les pluies sont très abondantes et il en tombe, certains jours, plus de 89 millimètres. La population a un caractère doux et conciliant ; elle cultive le riz, le tabac, le coton et s'adonne beaucoup à la pêche.

À Nong-Khay, ville de 8.000 habitants, on trouve le téléphone et la poste mais le service en est, paraît-il, très mal fait. Vien-Tiane, ville autrefois très prospère, compte encore une population nombreuse ; la France y a un commissaire du gouvernement.

La sécheresse s'étant beaucoup prolongée, c'est seulement en août 1895 que le La-Grandière quitta Vien-Tiane. Ce n'est qu'au prix de dangers considérables que la canonnière put atteindre K.-Luong la journée du 26 août, marquée par un accident de machine au moment du passage d'un rapide, fut particulièrement pénible. De K.-Luong à Luang-Prabang, la route est facile. Cette ville fut atteinte le 1er septembre et les voyageurs y furent reçus d'une façon solennelle. Mais il fallait aller au cœur du territoire qu'on voulait enlever à notre influence, et, dès le 8 septembre, le *La-Grandière* quittait Luang-Prabang. Il dut s'arrêter devant l'un des rapides qui coupent de nouveau le Mékong et attendre un moment favorable ; il arriva enfin à X-Khong le 15 octobre et le 25 à Tang-Ho, dernière étape du voyage, à 2,500 kilomètres de la mer.

La flottille du lieutenant Simon et de ses collaborateurs MM. Le Vay et Pi a parcouru un total de 21,372 kilomètres et au prix de fatigues dont ce bref résumé ne peut guère donner l'idée. Ces trois officiers de notre marine ont démontré la navigabilité du Mékong et ont ajouté une belle page à l'histoire déjà si riche des explorations françaises.

———————————

(*Le Journal des débats*, 16 juin 1896)

M. Henry Boucher, ministre du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes, vient de faire signer un décret autorisant l'échange direct des colis postaux entre la France et le Siam. Ces colis, qui, jusqu'à ce jour, étaient acheminés par les services anglais, prendront désormais la voie, plus rapide, de Marseille-Saïgon, et seront, de ce point, dirigés sur Bangkok par les Messageries fluviales.

Le port d'un colis de 5 kg, taxé aujourd'hui 10 fr. 85 par la voie anglaise, sera réduit à 5 fr. 10.

———————————

CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir du Tonkin*, 21 octobre 1896, p. 2, col. 1)

En se rendant au Cambodge pour se concerter avec M. de Verneville, M. Rousseau fils [8] a failli être victime l'un grave accident.

La chaloupe le *Mékong*, sur laquelle il se trouvait, a été abordée par le milieu par le vapeur *Sambor* qui avait été expédié de Pnom-Penh au devant de lui. Le gouvernail de cette chaloupe s'étant brisé, le *Sambor* est venu à toute vitesse défoncer par le milieu le *Mékong*. M. Emmanuel Rousseau a été précipité à l'eau par le choc, mais comme il est très bon nageur, il a pu, en plongeant à diverses reprises, se dégager des débris de la chaloupe ; il a été recueilli nageant à 600 mètres entraîné par le violent courant du fleuve.

M. Lionet, capitaine du port de Pnom-Penh, qui se trouvait à bord, ayant eu a bonne idée de suivre le courant, M. Rousseau fils a pu être sauvé.

———————

LETTRE DU TONKIN
(*Le Journal des débats*, 28 novembre 1896)

(De notre correspondant particulier [Eugène Duchemin].)
Phu-Doan, le 28 septembre.

……

Les lecteurs du *Journal des débats* se souviennent qu'en 1893, M. Delcassé commandait à l'industrie privée les canonnières le *La-Grandière* et le *Massie* pour le service de la police et de l'hydrographie du Haut-Mékong. Ces navires étaient démontés et mis à flot à Saïgon en août 1893. Leur transbordement s'effectuait sans aucun démontage, aux chutes de Kong, sur un chemin de fer long de 5 kilomètres, à voie de 1 mètre, et, le 31 octobre 1893, le *Massie* et le *Ham-Luong*, remplaçant le *La-Grandière* qui avait des avaries, étaient lancés dans le bassin d'amont des chutes ; le *La-Grandière*, réparé, suivait quelque temps après.

Durant deux ans, M. le lieutenant Simon et son second, M. l'enseigne Le Vay, firent des prodiges d'énergie et de ténacité ; les rapides furent successivement franchis, et, le 25 octobre 1895, la canonnière le *La-Grandière* arrivait à Tang-Ho, à 2.500 kilomètres de la mer, par 400 mètres d'altitude. À MM. Simon et Le Vay succédèrent MM. Mazeran, lieutenant de vaisseau, et Le Blévec [9], enseigne. Débarqués au Tonkin, au commencement de novembre 1895, ces messieurs gagnèrent le Mékong par la ligne de Vinh-Atraï-Cammon. Dès leur arrivée sur le fleuve, en décembre dernier, ils s'occupèrent de baliser le grand bief Kemmarat-Vien-Tiane de telle façon que la navigation y est désormais possible. (M. Simon attribue à ce bief une étendue de 600 kilomètres.)

Puis M. Mazeran rejoignit le *La-Grandière* resté à Tang-Ho.

Il importe de faire remarquer que, dans sa communication à la Société de géographie commerciale, du 19 mai 1896 [10], M. Simon disait : « Le *La-Grandière* dut s'arrêter à Tang-Ho, point terminus de toute navigation et que ne peuvent même pas remonter les pirogues. » M. Francis Garnier avait déjà dit que Tang-Ho était le point terminus de toute navigation sur le Mékong. Dans tous les cas, une véritable solution de

---

[8] Emmanuel Rousseau (Brest, 1867-Paris, 1941) : fils d'Armand Rousseau, gouverneur général de l'Indochine. Polytechnicien, conseiller d'État, président ou administrateur d'une vingtaine de sociétés, dont la Société indochinoise des graphites et le Crédit hypothécaire de l'Indochine. Président du Crédit foncier de l'ouest-africain. Voir encadré.

[9] Georges Vincent Marie Le Blévec (Vannes, 1871-Nice, 1956) : en mission hydrographique sur le Haut-Mékong (1896-1897). Chevalier de la Légion d'honneur du 7 janvier 1901. Il commence en 1902 l'étude de la navigabilité du Niger.

[10] Bulletin de juin 1896, page 441.

continuité existait dans les relations commerciales des populations du Mékong à partir de Tang-Ho et à cause du rapide de ce nom. C'est à cette situation que, dès son arrivée à Tang-Ho, en avril, M. Mazeran résolut de mettre fin. Après avoir bien examiné les rapides et avoir reconnu que les obstacles, quoique très difficiles, ne lui paraissaient pas insurmontables, il se lança dans le chenal avec trois grandes pirogues, une pour lui ouvrant la marche, les deux autres pour quatre matelots européens et trois matelots annamites.

Au milieu du chenal, les hommes de la première pirogue perdirent la tête, gouvernèrent mal et l'embarcation chavira, envoyant le chef de l'expédition par six mètres de fond. Un aviron qu'il avait saisi et qu'il eut la présence d'esprit de pas lâcher le ramena à la surface et il put se sauver ; il en fut de même des piroguiers. Les deux pirogues suivantes passèrent sans encombre. La pirogue chavirée put être repêchée et le voyage continua, un peu dur jusqu'à Pa-Léo, facile de Pa-Léo à Xieng-Kok.

Tout le long de la route, qui n'a pas moins de 85 milles marins ou 160 kilomètres environ, les habitants venaient admirer la grandeur des pirogues et exprimer leur surprise. Ils ne pouvaient croire que ces embarcations avaient franchi le Tang-Ho et les piroguiers laotiens, fiers d'être pris pour des héros, ne cessaient de leur faire le récit du voyage. Cette tentative a eu lieu, non aux hautes eaux, mais aux eaux plutôt basses du commencement de mai. Aux dernières nouvelles, datées du commencement d'août, M. Mazeran, qui avait dû aller avec M. Vacle à Muong-Sing pour l'installation du tiao-phu était à Xieng-Lap et _se préparait à remonter le. fleuve jusqu'à la frontière chinoise située à environ 150 kilomètres au-dessus de Xieng-Lap.

Ainsi, en moins de trois ans (octobre 1893 à mai 1896), nous sommes parvenus, par le Mékong à environ 2.700 kilomètres de la mer, par 450 mètres d'altitude, et, en même temps que nous prenions une réelle possession de ce magnifique fleuve, nous faisions la conquête toute pacifique de ses habitants. Et ces résultats sont l'œuvre de quelques officiers de marine dont le courage a été à la hauteur de la science. Il faut surtout remarquer que les successeurs de MM. Simon et Le Vay n'ont.pas. cherché à critiquer l'œuvre de leurs prédécesseurs, mais à fortifier les résultats acquis et à les étendre. Puisse cet exemple mettre un frein à notre esprit enclin à tout critiquer et à la manie trop fréquente qu'ont, en général, nos administrateurs, tant civils que militaires, de détruire tout ce qui a été conçu et exécuté par leurs prédécesseurs.

……

———————————

MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
RUE TAITBOUT, PARIS.
(*Annuaire général du Cambodge*, 1897, pp. 257-258)

Conseil d'administration

MM. L. DE TINSEAU, président ;
J. RUEFF, administrateur délégué.

Direction de Saïgon

MM. BLANCHET, directeur de l'exploitation ;
SIMON, directeur des services techniques ;
CHAFFANJON, sous-directeur ;
BICKART, contrôleur, chef de la comptabilité ;
LEYRELOUPE, caissier ;
MICHEL-VILLAZ, comptable.

Agence de Phnôm-penh

M. ANDRIEU, agent ;

Agence de Bangkok

M. AMIET, agent.

Agence de Battambang

M. ROLLAND, agent.

Agence de Khône

M. LIGNEL, agent.

Économat

MM. BRISAC, économe ;
CARCASSONNE, commis ;
BOUTEILLER, garde-magasin ;
JALADE, commis.

Ateliers

MM. TAMAIN, chef des ateliers ;
FABBY, sous-chef ;
DUTHILLŒUL, 1er contremaître ;
DIET, 2e contremaître ;
MARQUEZ, commis comptable ;
GOULARD, commis interprète.

———————

Nam-vian

MM. HOWIE, capitaine ;
SIGOIGNE, mécanicien ;
LIM-GIOC, commissaire.

Cantonnais

MM. RÉVILLET, capitaine ;
BLANC, mécanicien ;
DELAGARDE, commissaire.

Oriental

M. GUIOL, capitaine.

Aigrette

M. JACQ, capitaine

Tonlé-sap

M. N…, patron.

Colombert

MM. RICAU, capitaine ;
BROUSSARD, mécanicien ;
MIGNUCCI, commissaire.

Francis-Garnier

MM. CHAUFFIN, capitaine ;
HOUET, mécanicien ;

GRESSET, commissaire.

Garcerie

MM. FANUCCI. capitaine ;
LEGALL, mécanicien ;
MÉLAN, commissaire.

Cygne

M. DAVID, capitaine.

Bengali

M. D'HENNEZEL, capitaine.

Colibri

M. N…, patron.

Donnai

MM. FRANGEUL, capitaine ;
ROUAULT, second ;
GRAN, mécanicien ;
VUILLEMOT, second mécanicien ;
MARAIS, commissaire ;
VIVIERS, lieutenant.

Mouhot

MM. METTER, capitaine ;.
MOREAU, mécanicien ;
CHABERT, mécanicien.

Vien-chan

MM. …, capitaine ;
CHABERT, mécanicien ;
BARRÉ, commissaire.

Battambang

MM. BESANÇON, capitaine ;
GILLOUIN, mécanicien ;
MERLE, commissaire

Ibis

M. GIULIANI, capitaine.

Songkë

M. FAURE, capitaine.

Mouette.

M. N…, patron.

Mékong

MM. PANNIER, capitaine ;
BAZERQUE, mécanicien ;
GAY, commissaire.

Bassac

MM. L. DUNOD, capitaine ;
GRIMAULT, mécanicien ;
MIALHE, commissaire.

Phuoc-kien

MM. FEYDEL, capitaine ;
TRUCHAUD, mécanicien ;
FRANÇON, commissaire.

Trentinian

MM. DYE, capitaine.
MALARD fils, mécanicien.
CHAPEL, commissaire.

Hirondelle

M. MATTEI, capitaine.

Aigle.

M. RIBEIRO, capitaine.

Sirène

M. N…, patron.

———————————

LES MAISONS COLONIALES DE CONVALESCENCE
(*Le Journal des débats*, 12 janvier 1897)

Nous donnons aujourd'hui une seconde liste de souscriptions recueillies pour la Société des maisons coloniales de convalescence.

les Messageries fluviales de Cochinchine, 3.000 fr.

———————————

NÉCROLOGIE
(*La Politique coloniale*, 17 juillet 1897)

La saison très dure que la Cochinchine vient de traverser a fait de nombreuses victimes, parmi les vieux colons surtout.

Nous apprenons la mort récente, à Marseille, où ils venaient d'arriver, de MM. Saëton, un des plus anciens capitaines de la Cie des Messageries fluviales ; Rapp, garde-forestier qui comptait une vingtaine d'années de séjour en Cochinchine ; et Lallemand, commis des douanes.

———————————

EN INDO-CHINE
(*Gil Blas*, 28 août 1897)

Le gouverneur général, après avoir visité les postes cambodgiens de Kratié et Sambor, a été reçu à Liung-Treng par le commandant supérieur du Bas-Laos.

M. Doumer a inauguré, le chemin de fer qui traverse l'île de Khône. Le voyage s'est effectué dans les meilleures conditions. Le gouverneur a constaté le commencement d'un mouvement commercial important vers le Cambodge et la Cochinchine par les services des bateaux et du chemin de fer des Messageries fluviales, et il a manifesté la ferme intention de poursuivre l'achèvement de tous les travaux. nécessaires pour l'amélioration du Mékong.

Il va visiter Bassac et Pak-Sé, ce dernier point au confluent du Mékong et du Sé-Dom, pour redescendre directement à Saïgon, via Pnom-Penh, où il sera lundi.

On a constaté partout un grand concours de la population indigène ; c'est, en effet, la première fois qu'un gouverneur monte au Laos.

———————

M. Doumer au Laos
(*Le Journal des débats*, 3 octobre 1897)

On nous écrit de Saïgon, le 3 septembre :

Le gouverneur général vient de faire un voyage intéressant au Laos. Parti le 22 août de Saigon, par train spécial, il a pris, le même jour, un vapeur à Mytho et est arrivé, le 23, Pnom-Penh. Là, il s'est embarque sur le paquebot le *Bassac* qui fait d'ordinaire les voyages de Pnom-Penh à Kratié pendant les basses eaux et qui fait le service de Khône dans la saison des hautes eaux.

M. Doumer a touché à Kratié et Sambor. À Kratié, le résident, M. Adhémar Leclère, avait préparé une grande réception : les milices en armes ont rendu les honneurs au gouverneur général ; les maires et chefs de canton étaient réunis ; enfin, des chefs penons avec leurs administrés en tenue élémentaire étaient venus présenter leurs hommages à M. Doumer. À Sambor, le colonel Tournier, commandant supérieur du Bas-Laos, a rejoint le gouverneur général qu'il a accompagné pendant le reste du voyage.

Le passage des rapides de Prea-Patang s'est effectué sans incident.

Le *Bassac* mouillait à Strun-Treng le mercredi 25, à midi. Le lendemain, le steamer arrivait à Khône-Sud à six heures du matin ; l'inauguration du petit tronçon de voie ferrée avait lieu immédiatement et le gouverneur général passait en dix minutes d'un bief à l'autre par le chemin de fer ; en l'honneur de M. Doumer, son nom était donné à la locomotive qui remorquait ce petit train.

À six heures et demie, le cortège s'embarquait sur le *Garcerie* et le *Haïphong*, deux des steamers des Messageries fluviales de Cochinchine qui font le service du Mékong.

Arrêt à Khong, où le colonel Tournier a offert un grand déjeuner au gouverneur général. À une heure, départ pour Bassac, où les steamers arrivaient à minuit.

Le vendredi, en route pour Bassac où M. Doumer a eu une entrevue avec le roi de Bassac. Bassac était le terme de l'excursion ; de là, le gouverneur général est revenu en Cochinchine par Pnom-Penh et Mytho. De ce point, il s'est rendu au cap Saint-Jacques où M^{me} Doumer est en villégiature.

———————



Coll. Olivier Galand
Cap-Saint-Jacques. —Vue de la baie. La villa du gouverneur (Coll. Poujade de Ladevèze)

———————

LES COLONIES
À la Société de géographie
(*Le Figaro*, 17 mars 1898)

Le lieutenant de vaisseau Simon, en congé hors cadres, au service de la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine, a exposé, comment cette compagnie, sur l'initiative de M. Jules Rueff, a organisé des services de navigation commerciale sur le Mékong, dans cette riche et neuve colonie du Laos, récemment organisée par M. Boulloche, l'actuel résident supérieur de Hué.

———————————————

CAMBODGE
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 mars 1900)

M. Jocq [Jacq], chef mécanicien du *Garcerie*, de la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine, est décédé à Khong (Laos) le 8 mars à l'âge de 35 ans.

———————

LA LOGE DE LA MARINE ET DES COLONIES
[Les Disciples du Progrès, 7 décembre 1887]

(*La Libre Parole*, 25 septembre 1900, p. 1, col. 5-6)
(*La Vérité*, 26 septembre 1900, p. 2)

Rueff (Jules-Isaac), administrateur-délégué des Messageries de Cochinchine, 9, rue Bergère.

———————

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de l'Instruction publique et des beaux-arts
(*Journal officiel de la République française*, 16 décembre 1900)

Chevalier
De Tinseau (Léon), homme de lettres. Lauréat de l'académie française.

———————

L'ASSOCIATION MARITIME INTERNATIONALE
(*Le Journal des débats*, 13 janvier 1901)

Voici la liste des membres du comité d'étude de l'Association maritime internationale dont nous avons indiqué hier le programme et les conditions d'adhésion

… MM. [Louis] Blanchet, directeur des Messageries fluviales de Cochinchine ; Rueff, membre du Conseil supérieur de la marine marchande…

———————

Chronique régionale

———————

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 mai 1901)

Nous apprenons le décès de M. Mouton La Bastide, commissaire a bord du Mékong, noyé dans la rivière de Saïgon le 3 mai 1901. Le corps, retrouvé six jours après l'accident, a dû être inhume sans retard ; un service funèbre a été célébré le 11 mai à la cathédrale de Saïgon. Nous prions la famille de M. Mouton La Bastide et le personnel des Messageries fluviales d'agréer l'expression de nos bien vives condoléances.

———————

SUCCESSIONS VACANTES AUX COLONIES
(*La Dépêche coloniale*, 26 septembre 1901)

CURATELLE DE SAIGON
Mouton-Labastide (Auguste-Jules), né à Paris le 4 mai 1872, commissaire du *Mekong*, des Messageries fluviales, décédé à Saïgon le 3 mai 1901. Actif, 238 p. 17 ; passif, 316 p. 88. Héritier présumé : son père, Mouton-Labastide, adresse inconnue

———————

LE LAOS
par R. C.

(*Le Journal des débats*, 12 janvier 1902)

[…] Le *Laos*, par M. Lucien de Reinach [11], est une véritable encyclopédie des choses laotiennes. […]

Le Laos est […] en grande partie presque sans habitants ; il reste un peu retranché du monde derrière les rapides du Mékong ou les replis compliqués des montagnes annamitiques ; enfin, il souffre de l'effet de nos excessifs tarifs protectionnistes que nous lui avons imposés.

L'augmentation naturelle de la population, que ne détruit plus la tyrannie des Siamois, et l'immigration remédient peu à peu à la première des causes d'infériorité que nous avons signalées. La seconde est sans cesse atténuée par les progrès de la navigation française sur le Mékong où les vapeurs des Messageries fluviales parcourent annuellement plus de 20.000 lieues marines. Mais les tarifs restent toujours aussi néfastes. On peut en juger par les chiffres suivants : le bas Laos, qui a exporté en 1898 et 1999 respectivement pour 879.000 et 840.000 fr., a vendu pour 179.300 et 381.000 fr. au Siam, tandis que ses ventes dans l'Indo-Chine française, suivant un mouvement contraire, tombaient de 699.000 à 466.000 fr. Cependant, les transports à destination de Bangkok coûtent beaucoup plus cher que ceux à destination de Cochinchine. On peut en juger d'après les chiffres suivants donnés par M. L,. de Reinach : une tonne de marchandises circulant entre Luang-Prabang et Bangkok par les sentiers et le Ménam paye 248 fr. à la descente et 360 fr. à la montée pour les 1.050 kilomètres de parcours.

Au contraire, en utilisant le Mékong, elle payera seulement 162 fr. 50 pour franchir les 2.300 kilomètres qui séparent Luang-Prabang de Saïgon.

C'est donc une raison absolument artificielle — l'exagération de nos tarifs protecteurs — qui augmente le mouvement d'échanges entre notre Laos et le Siam. […]

———————————

PAGES LAOTIENNES
par A. Raquez
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 juin 1902)

(Suite)

Le sifflet de la locomotive réveille les dormeurs à bord de la chaloupe.

La poste arrive de Khône .Nord, et sitôt embarquée, le *Vientiane* s'ébranle.

Deux bateaux font le service de Pnompenh à Khône Nord, le *Vientiane,* de tous points semblable au *Garcerie*, au *Colombert*, au *Trentinian*, ses collègues d'en haut, et le *Bassac*, grand et beau bâtiment d'un modèle spécial que nous prîmes voila deux ans, pour visiter ces parages.

Le *Bassac* a eu tout dernièrement sa coque trouée par un troue d'arbre. Cela n'a rien d'étonnant pour nous qui naviguons en pleine forêt noyée, au milieu des cimes verdoyantes d'arbres dont le pied et le tronc sont baignés par les eaux. Des débris de bois, des arbres entiers, des détritus de toute sortes sont emportés par le courant de 5 à 6 nœuds qui permet au *Vientiane* de filer comme l'éclair et de se glisser en serpent entre les éclaircies de verdure. Navigation étrange et peu banale.

Des singes, de nombreux paons.

Un court arrêt à Stung Treng où des bâtiments importants se sont élevés depuis peu, témoignage de l'énergie d'un colon. Arrivé dans la région avec quelques centaines de

[11] Le Laos, par Lucien de Reinach. 2 grands volumes, avec 6 cartes et 125 gravures, d'après les photographies de l'auteur. Paris, A. Charles, libraire-éditeur, 8, rue Monsieur-le-Prince.

piastres qui lui avaient été confiées, M. Pellegrini parcourut les villages *kha*, vendant de la pacotille, vivant de la vie des indigènes, s'initiant en même temps à leurs besoins comme aux ressources au pays. Aujourd'hui, il est en passe de devenir l'un des commerçants les plus importants de la Colonie, exportant des peaux, des cornes, du cardamome, de la laque, de la cire, etc., dirigeant en outre une distillerie et une scierie mécanique surgie de terre comme par enchantement.

— Il a fait sa petite affaire sans bruit, nous dit le capitaine du bord, mais dame ! il sait ce que c'est que le travail.

Le *Vientiane* glisse, emballé, sur les rapides de Preapatang que le commandant Réveillère, devenu plus tard le contre-amiral connu de tous, essaya vainement de franchir avec la chaloupe à vapeur le 12 novembre 1884 — « Il y avait, dit-il, des tournoiements d une telle violence dans le labyrinthe des roches qu'il fallait y renoncer. »

Longé sur une cinquantaine de kilomètres l'île de Kohlomteu où s'installe, en ce moment, un groupe de colons français.

Un arrêt à Sembor et voici Kratié vers cinq hures. Le *Vientiane* a franchi environ 130 milles en neuf heures de marche, soit avec une vitesse moyenne de plus de 11 nœuds.

Mais, c'est une ville chinoise, avec ses compartiments sans étages dans le fond desquels brille l'autel des ancêtres et que fermeront le soir les lourds barreaux de bois, faisant ressembler la maison à une cage de fauves.

Sur les 2.000 habitants de l'agglomération, la très grande majorité se compose de Célestes qui ont accaparé tout le commerce, refoulant les Cambodgiens aux environs de la ville. Jusqu'à Kratié, les chaloupes chinoises font concurrence au service subventionné des Messageries fluviales. Plus haut, la puissante compagnie a le monopole de fait de la navigation à vapeur

Une grande jonque pontée stationne à côte d'une chaloupe aux couleurs françaises et cambodgiennes.

Le second roi du Cambodge, l'Obbarach, ainsi qu'on l'appelle en ce pays, vient d'arriver à Kratié.

Nous le trouvons avec son fils aîné, chez l'aimable commissaire, M. Leroy.

Brave homme, l'Obbarach, tout rond, quelque peu bedonnant, jovial et laissant a découvert une rangée de dents blanches qu'il porte longues.

Le *Vientiane* reste quelques heures à Kratié pour faire du bois. Heureuse chance ! L'Obbarach voyage avec sa troupe de 75 danseuses et de 20 musiciens.

Les quinze jonques qui les portent sont restées cinq heures au bourg de Kompong Tiam, mai, les premiers sujets du corps de ballet sont ici même, dans la jonque aperçue tout à l'heure. Ces dames viendront faire montre de leurs talents, ce soir, en petit comité, veut bien nous promettre le roi.

Elles arrivent en effet. Trois sont filles de l'Obbarach, quatre ses petites-filles et deux ses favorites, les étoiles du firmament royal.

Quelques-unes gentilles tout plein. Comme vêtement, le sampot de soie s'arrêtant au genou par devant, un peu au dessus du genou par derrière.

Une matinée [*sic*], ajustée, en soie avec application de dentelles sur le devant, au coude et aux poignets ; une écharpe éclatante passée en sautoir ; bas noirs et petits souliers vernis. L'une des favorites seule porte comme unique vêtement le sabot court et l'écharpe, laissant voir de superbes épaulés et des jambes impeccables. Coquin d'Obbarach !!

Deux énormes anneaux à chaque cheville ornent la jambe de ces dames. Aux poignets, de cinq à sept lourds bracelets d'or, olives ou noisettes finement ciselées, toujours encadrés en haut et en bas par deux bracelets de gros fils d'or en spirale du modèle de Luang-Prabang.

Plusieurs ont jusqu'à dix chaînes d'or tombant d'une épaule à la hanche opposée.

(A suivre).

NÉCROLOGIE
Comte de Tinseau
(*Le Temps*, 18 septembre 1902)

Le comte de Tinseau, chef d'une des anciennes familles de l'Est de la France, s'est éteint, hier, au château de Garanx (Landes), dans sa quatre-vingt-quatorzième année.

De son mariage avec M^lle^ de Thy de Milly, il laisse deux enfants : un fils, le romancier Léon de Tinseau, et une fille, la comtesse F. d'Abbadie de Barrau.

DEUILS
(*Le Figaro*, 29 octobre 1902)

Un télégramme de Saïgon annonce la mort de M. Louis Blanchet, chevalier de la Légion d'honneur, directeur des Messageries fluviales de Cochinchine, président de la Chambre de commerce de Saïgon, décédé hier des suites d'une fièvre cérébrale.



Coll. Olivier Galand
Billet de 1re classe des Messageries fluviales de Cochinchine
délivré le 9 février 1903 à madame Smith pour un trajet à bord du *Bengali,*
de Cualogieng à Longxuyên

INFORMATIONS POLITIQUES
Un incident à propos du traité siamois
(*Gil Blas*, 10 février 1903)

Un incident parlementaire assez grave vient de se produire à propos du traité franco-siamois. On sait que ce traité qui, par sa nature, doit être soumis à la ratification des Chambres, est actuellement l'objet de l'examen de la commission des affaires extérieures à la Chambre des députés. Cette commission, avant de statuer, a voulu procéder à une enquête auprès des personnes compétentes et elle a commencé hier à recevoir leurs dépositions.

Elle a entendu successivement M. de Monpezat, délégué de l'Annam ; M. Simon, directeur de la Banque de l'Indo-Chine, et M. Rueff, directeur des Messageries fluviales de l'Indo-Chine, et tous ont fait des objections très vives contre le traité qu'ils jugent préjudiciable à l'intérêt français.

Le quatrième déposant qu'on devait entendre était M. Pavie, ancien ministre de France au Siam. Quoique régulièrement convoqué, M. Pavie s'est excusé, au dernier moment, de ne pouvoir se rendre devant la commission, en faisant savoir que le

ministre des affaires étrangères lui avait formellement interdit, en raison de ses fonctions d'agent diplomatique, de déposer devant une délégation de la Chambre.

Il paraît que M. Pavie est opposé au traité conclu par son chef direct, le ministre des affaires étrangères qui, dès lors, a voulu éviter d'être mis en contradiction publique avec un de ses subordonnés.

La commission n'a pu que s'incliner, l'usage étant de respecter la prérogative ministérielle. Le ministre, en effet, est seul accrédité devant les Chambres et seul responsable de ses actes. Seuls, les fonctionnaires qu'il autorise peuvent être entendus en dehors de lui.

———————

EN EXTRÊME-ORIENT
Les intérêts français au Siam
par Robert de Caix
(*Le Journal des débats*, 17 mars 1903)

Bangkok, décembre.

Nous sommes presque inexistants à Bangkok et dans ce pays débordant de vie qu'est la basse vallée du Ménam. C'est la première impression, désagréable mais irrésistible, que subit le Français arrivant ici. Sur le Menam, notre pavillon serait inconnu si, deux fois par mois, le *Douai*, du service subventionné des Messageries fluviales de Coohinchine, ne venait de Saïgon à Bangkok et si notre politique n'envoyait de temps à autre mouiller la *Comète* dans le fleuve, en face de notre légation. […]

———————

1903 (juillet) : convention avec le
Syndicat des planteurs européens de Cochinchine

———————

Ministère de l'instruction publique et des beaux-arts
(*Le Journal officiel de la République française*, 9 novembre 1903)
(*L'Univers israélite*, 13 novembre 1903)

À l'occasion de l'exposition de Hanoï et par arrêté du ministre de l'instruction publique et des beaux-arts en date du 1er novembre 1903, ont été nommés :

Officiers d'académie

Brisac (Lucien), sous-directeur des Messageries fluviales de l'Indo-Chine à Saïgon.

———————

Catastrophe en mer
(*Le Journal des débats*, 10 mars 1904)

Le *Courrier saïgonnais*, arrivé hier à Marseille, annonce le naufrage d'un navire français, le *Cambodge*, appartenant aux Messageries fluviales, qui s'est perdu le mois dernier, dans la nuit du 9 au 10 février, entre le cap Saint-Jacques et le phare de Cau-Tien.

Parti de Saigon avec plus de cent passagers, le *Cambodge* était arrivé à 4 milles du phare de Cau-Tien, vers deux heures du matin, lorsqu'il fut assailli par une violente tempête. L'eau pénétra avec violence par l'arrière, et le navire, donnant sur tribord, ne tarda pas à s'enfoncer jusqu'au spardeck, ou, malheureusement, s'étaient réfugiés la plupart des passagers.

Jeté à l'eau, le commandant du *Cambodge*, le capitaine Le Hebel, quitta l'épave avec une bouée de sauvetage. Le commissaire du bord, M. Pichat, et un autre employé, M. Robin, auraient également quitte l'épave avec une autre bouée, mais on est sans nouvelles d'eux et on craint qu'ils n'aient péri.

D'autre part, M. Simon, directeur des Messageries fluviales, à Saïgon, qui s'était transporté sur le lieu du sinistre, a déclaré que, sur les cinq employés européens qui étaient à bord, trois avaient été retrouvés, et que l'on était toujours sans nouvelles des deux autres, MM. Fichat et Robin.

Enfin, une dépêche datée de Mytho a annonce que le vapeur *Namviang* avait recueilli deux Européens, MM. Benoit, capitaine, et Moresco, mécanicien, et trente-huit indigènes, dont deux femmes.

Le nombre des disparus n'en serait pas moins de 100 environ.

Le *Cambodge* était, avec l'*Annam*, une des dernières unités de la flottille des Messageries fluviales. Il avait été construit à Saint-Nazaire.

———————————

SOCIÉTÉ DES CHANTIERS ET ATELIERS DE SAINT-NAZAIRE (Penhoët)
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 4 mai 1904)

……

Commandes reçues pour 1905 :

la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine fait construire deux cargo-boats de 7.000 tonnes chacun.

———————

Courrier d'Extrême-Orient
(*Le Journal des débats*, 22 septembre 1904)

Marseille, le 21 septembre. — Le paquebot *Tourane*, des Messageries maritimes, courrier du Japon, de la Chine et des Indes, est arrivé ce matin, à six heures,…

Le courrier apporte les nouvelles suivantes :

M. Dulac, garde principal au Laos, s'est noyé aux rapides du Mékong qu'il descendait dans une pirogue des Messageries fluviales. Au même endroit, une autre pirogue a chaviré quatre jours après ; 40 sacs de dépêches ont été engloutis.

———————

CAMBODGE
(*La Dépêche coloniale*, 10 octobre 1904)

Construction de phares. — Depuis longtemps, l'utilité s'était fait sentir de construire des phares à Co-Samit et Rong-Sam-Lem, au Cambodge.

Un premier contrat conclu avec M. Rousselin [12] ayant été résilié, on eut recours à la direction des travaux publics pour faire exécuter les travaux en régie.

La direction des travaux publics vient de faire approuver son projet et ses travaux.

La construction des deux phares de Rong-Sam-Lem et Co-Samit est évaluée à 135.000 francs.

Co-Samit est une petite île située au nord de la pointe Samit, à laquelle relâchent, comme on sait, les bateaux des Messageries fluviales. Rong-Sam-Lem est une autre île plus importante, située au sud de la même pointe Samit, et qu'il faut laisser à tribord avant d'arriver au mouillage.

———————

(*Le Journal officiel de la République française*, 8 décembre 1904)

Par décision ministérielle du 6 décembre 1904, M. le lieutenant de vaisseau Littaye (*A[lbert]*-Y[ves]-M[arie]), du port de Rochefort, est placé en congé sans solde et hors cadres pour servir à la compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine, en qualité d'agent commercial.

———————

Syndicat des employeurs
(*Annuaire illustré de la Cochinchine*, 1905, p. 504-506)

Bureau

Membres : … Simon, directeur des Messageries fluviales de Cochinchine…

———————

Le naufrage du « Cambodge »
(*Gil Blas*, 5 août 1905)

La chambre criminelle de la Cour de cassation a examiné, hier, le pourvoi formé par le directeur de. la Compagnie des messageries fluviales de Cochinchine à laquelle appartient le *Cambodge* qui s'échoua l'an passé sur un banc de sable, en allant de Saïgon à Mytho — échouement où trouvèrent la mort soixante-deux personnes, parmi lesquelles deux Européens.

Le directeur, pour homicide par imprudence, fut condamné en même temps que le capitaine, a une amende par la Cour de Saïgon. Celui-ci a accepté la condamnation, mais le directeur de la Compagnie estime que sa responsabilité ne saurait être juridiquement affirmée.

Le *Cambodge*, de la Compagnie des messageries fluviales de Cochinchine, n'était pas fait pour la mer. Lorsqu'arriva le moment de partir, le capitaine fit observer au directeur que le chargement du navire était tel que la voie fluviale ne pouvait être prise, à raison du tirant d'eau, si le chargement était maintenu.

— Qu'à cela ne tienne ! répondit le directeur

Au lieu de prendre le fleuve, suivez la côte.

Le capitaine leva l'ancre et partit.

Mais la mousson d'hiver régnait ; la mer était mauvaise et le *Cambodge* fut entraîné sur un banc de sable où il s'échoua. Il resta là sans secours quarante-huit heures. Quand

[12] Albert Rousselin (Douai, 1871-Mytho, 1904) : Polytechnique 1891. Entrepreneur à Hanoï (1896). Dans l'impossibilité d'exécuter un marché de phares, il se suicide (presse métropolitaine des 18-19 février 1904)

on arriva, 62 personnes, épuisées par la fatigue, avaient été une à une englouties par les flots. Les survivants furent ramenés en piteux état à Saïgon.

Le capitaine, devant la Cour, reconnut qu'il avait eu tort de prendre la voie maritime et s'inclina devant la condamnation prononcée contre lui, 200 fr. d'amende avec sursis. Le directeur, au contraire, soutint qu'il n'avait encouru aucune responsabilité, le capitaine étant maître de la conduite de son navire.

La Cour n'admit pas cette thèse ; elle jugea que le capitaine n'avait pas été moralement libre de se soustraire aux instructions du directeur de la Compagnie lui prescrivant de prendre la voie maritime. Elle releva contre lui une première faute : celle d'avoir fait naviguer en mer un bateau construit en vue de la navigation fluviale, et aussi celle de n'avoir pas, aussitôt après l'avis reçu de l'échouement, pris des dispositions pour s'assurer dans la mesure du possible, du sauvetage, et elle le condamna à 500 francs d'amende avec sursis.

La Cour a rejeté le pourvoi du directeur de la Compagnie des Messageries fluviales.

———————

HAÏPHONG
Voyage du Gouverneur général Beau
(*L'Avenir du Tonkin*, 1er mars 1906)

……

« J'ai tenu, dit M. Beau, avant de rentrer parmi vous, à visiter la partie accessible du Laos pour me rendre compte de l'état de ce pays et des résultats obtenus. Je tiens à rendre hommage aux efforts considérables qui ont été faits dans ces dernières années pour améliorer la navigation du Mékong. »

Le Gouverneur général explique les difficultés particulières du travail qui a été accompli pour améliorer la navigation du Mékong. Il fait l'éloge du résident supérieur du Laos qui a montré de précieuses qualités d'initiative et d'activité, du chef du service de la navigation, le capitaine du Génie Blanc, qui, depuis quatre ans, dirige les travaux avec une intelligence et un tact remarquables, enfin de l'enseigne de vaisseau Lesterre à qui on doit le balisage des Kemmarat. Grâce à eux, le Mékong deviendra avant deux ans une voie commerciale digne de ce non, permettant au commerce d'atteindre sans difficulté jusqu'à Vientiane.

……

———————————

CHRONIQUE LOCALE
Décorations académiques
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 avril 1906)

Sont nommés :
Officiers d'académie :
Antoni, capitaine aux Messageries fluviales à Saïgon

———————————

MARIAGE
(*L'Intransigeant*, 1er septembre 1906)

M. et Mme Jules Rueff viennent de s'installer à Versailles.

———————

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 21 janvier 1907)

La navigation intérieure se trouve dotée de deux nouveaux représentants autorisés : MM. Papelier, fondateur des Docks nancéens, et Périer de Feral, président de la Chambre syndicale de la Marine ; M. Rueff continue à représenter modestement les Messageries fluviales… de Cochinchine !

---

16 DÉCEMBRE 1907 : DISPARITION DE JULES RUEFF



Coll. Olivier Galand
Cochinchine. — Un vapeur des Messageries fluviales (le *Nam-Vian*)(A.F.D., Saïgon).

NAVIGATION FLUVIALE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1908, p. 284)

Saïgon est le port d'attache des Messageries fluviales de Cochinchine dont le siège social est 43, rue Taitbout à Paris, et la direction de l'exploitation à Saïgon, quai Francis-Garnier. Une sous-direction est installée à Phnom-penh (Cambodge) et des agences principales, à Bangkok (Siam) et à Savannakhet (Laos).

Agences en Cochinchine : Mytho, Vinh-long, Chaudoc, Long-xuyên, Cantho, Sadec, Baclieu.

Agences ou Cambodge : Phnom-penh, Battambang, Kratié, Stung-Treng.

Agences au Laos : Khône, Savannakhet, Paksé, Pak-hin-houn, Vientiane, Luang-prabang.

Agence au Siam : Bangkok.

FLOTTE DE LA COMPAGNIE

Donaï	800 t.
Nam-Vian	757
Mékong	700
Battambang	668
Attalo	362
Haïnan	331
Annam	334
Namky	334
Khmer	334
Francis-Garnier	308
Mouhot	308
Phuockien	308
Bassac	214
Viên-Chan	105
Colombert	105
Trentinian	105
Garcerie	105
Massie	75

FLOTTILLE

Alcyon	46 t.
Pélican	42
Pluvier	42
Flamant	42
Sarcelle	42
Cormoran	42
Albatros	42
Goéland	42
Ibis	40
Cygne	40
Marabout	36
Hirondelle	36
Cigogne	36
Pétrel	36
Bengali	35
Héron	25
Mouette	25
Aigrette	18
Song-Ké	18
Tonlésap.	18
Colibri	18
Mésange	10
Fourmi	10
Sirène	8
Cigale	5

En construction Rouget X

Annuaire de la Compagnie des agents de change 1908, p. 1765-1767 :
Messageries fluviales de Cochinchine
Administrateurs : MM. Léon de Tinseau, président ; X, administrateur délégué.
Commissaires des comptes. — MM. Blanchet, Maidon [13].

Annuaire général de l'Indochine française, 1908, p. 536 :
LA-GRANDIÈRE (Rue).
4. M. Blin, Messageries fluviales.

COLONEL FERNAND BERNARD, ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ

Société des Messageries fluviales de Cochinchine
(*Gil Blas*, 21 juin 1908)

L'assemblée ordinaire des actionnaires de la Société des Messageries fluviales, de Cochinchine, qui a eu lieu le 19 courant, a approuvé les comptes de l'exercice écoulé et fixé le dividende à 20 fr. par action.

MM. Fernand Bernard et Borysewicz [14] ont été nommés administrateurs en remplacement de M. Jules Rueff, décédé.

Messageries fluviales de Cochinchine
(*Le Journal des finances*, 12 décembre 1908)

La Compagnie demandait au Conseil d'État d'annuler la décision du Conseil des contentieux administratifs de la Cochinchine, en date du 1er octobre 1904, rejetant sa demande tendant au paiement. d'une somme de 334.999 fr. 80, représentant les frais des voyages bimensuels convenus entre Saïgon et Bangkok.

La haute assemblée a fait droit à la demande de la Compagnie et condamné le gouvernement général *[sic]* de la Cochinchine à lui payer la somme de 334.999 fr. 80 avec intérêts à courir des dates auxquelles elle justifiera les avoir régulièrement demandés avec les intérêts des intérêts aux dates des 8 mars 1905 et 22 novembre 1907. Le gouvernement général de l'Indo-Chine est, en outre, condamné à tous les dépens.

---

[13] Guillaume-Antoine (*Antony*) Maidon (Nantes, 1845-Colombes, 1935) : sous-directeur à l'administration centrale des colonies jusqu'au 31 mars 1905. Puis administrateur des Éts Frager de Madagascar (juillet 1905) et des Gisements aurifères du Comoé (1908), commissaire aux comptes suppléant des Messageries fluviales de Cochinchine (1908-1912), délégué de la Ligue maritime et coloniale au Comité de la radiodiffusion coloniale (1930), puis président du congrès du tourisme et du cynégétisme coloniaux à l'Exposition de Vincennes. Chevalier de la Légion d'honneur du 12 juillet 1890

[14] Vladislas-Clément-Théophile dit Ladislas Borysewicz (Paris, 6 oct. 1853-Paris, 23 déc. 1926) : il débute en 1881 aux Messageries fluviales, au bas de l'échelle, comme comptable, et gravit tous les échelons.

1909 (septembre) :
PARTICIPATION DANS LA
SOCIÉTÉ D'OXYGÈNE ET D'ACÉTYLÈNE D'EXTRÊME-ORIENT

———————

LA VIE INDOCHINOISE
(*Les Annales coloniales*, 30 décembre 1909)

Au cours de la discussion qui a précédé, au conseil colonial de Cochinchine, le rejet des propositions de la Compagnie des Messageries fluviales, au sujet du renouvellement de son contrat, M. Gourbeil, lieutenant gouverneur, a fourni les renseignements suivants :

La compagnie demande tout simplement de lui maintenir intégralement et pour 25 ans à partir de 1915, un contrat exceptionnellement rémunérateur, puisqu'il a permis au concessionnaire actuel, avec un capital de 2 millions de francs, dont 50 mille seulement auraient été verses, d'amortir toutes ses dépenses de matériel et de premier établissement, de rembourser 2 millions 500 mille francs de dettes contractées, d'accroître son inventaire de 5 millions 600 mille francs et, enfin, de distribuer annuellement, à la clôture des derniers exercices connus, des dividendes qui représentent 20 % du capital nominal et 80 % du capital réellement versé. Cette situation, la compagnie entend la développer sans aucun sacrifice nouveau de sa part. La diminution de subvention promise par elle et qui était d'abord de 100 mille francs a été successivement, ramenée à 60 mille, puis à 20 mille et enfin à 16 mille francs. C'est ce dernier chiffre qui a été indiqué dans le rapport de l'Administration. Or, des calculs récents viennent de démontrer que cette diminution insignifiante n'existe même pas… Le gouverneur établit en effet, avec des chiffres indiscutables, qu'en effet, la subvention, qui est actuellement de 1 million 500 mille francs, se trouverait augmentée d'une somme de 114 mille francs. En retour, la colonie ne recevrait que des avantages aussi illusoires que la diminution de subvention. M. Gourbeil a terminé ses explications en déclarant que la compagnie des messageries fluviales n'est pas indispensable aux transports intérieurs et qu'il sera facile d'assurer le service sans elle.

———————————

Cie générale de l'Amérique centrale
(*Le Capitaliste*, 19 mai 1910)

La Compagnie vient de s'assurer le concours de M. Georges Simon, lieutenant de vaisseau de réserve, ancien directeur des Messageries fluviales de Cochinchine, qui a fait avec succès plusieurs missions pour le compte du gouvernement français, notamment la reconnaissance hydrographique du Haut-Mékong.

———————

Terrible accident en Indo-Chine
MORT DU GÉNÉRAL DE BEYLIE
(*Le Journal des débats*, 18 juillet 1910)

Saïgon, le 17 juillet. — La chaloupe des Messageries fluviales *Lagrandière,* qui traversait les rapides du Mékong, à trois heures, en aval de Louang-Prabang, a coulé. Le général de Beylié, le médecin militaire Rouffiandis, chef du service de santé du Laos, et

trois matelots indigènes ont été noyés. Les corps n'ont pas été retrouvés. Les détails manquent. Cet accident cause une vive émotion dans toute l'Indo-Chine.

Le général de Beylié était un de nos officiers généraux les plus distingués. Il était commandeur de la Légion d'honneur et membre du comité technique des troupes coloniales.

Le général était l'auteur de plusieurs ouvrages estimés, parmi lesquels l'Histoire de l'habitation byzantine, l'Art hindou en Extrême-Orient, Voyage archéologique en Birmanie et en Mésopotamie.

Il était âgé de soixante et un ans.

———————————

Indo-Chine
MORT TRAGIQUE DU GÉNÉRAL DE BEYLIÉ
(*Les Annales coloniales*, 19 juillet 1910)

Nous avons annoncé hier, en *Dernière heure*, que le général de Beylié et le médecin militaire Rouffiandis avaient trouvé la mort dans le naufrage de la chaloupe *Lagrandière*, coulée en traversant les rapides du Mékong.

[Elle aurait transporté divers trésors des pagodes de Luang-Prabang destinés à être montrés à Paris.]

Le ministre des colonies a reçu hier du gouverneur général de l'Indo-Chine un câblogramme confirmant ce triste événement.

……

La chaloupe *Lagrandière* […], était une ancienne canonnière construite en 1893 et qui a été utilisée pendant plusieurs années pour les études hydrographiques du Mékong. C'est à bord de cette canonnière que les lieutenants de vaisseau Simon et Le Vay exécutèrent les reconnaissances remarquables qui permirent de dresser la carte du grand fleuve depuis Pnom-Penh jusqu'aux limites de la Birmanie. Après cette période d'études, la canonnière fut désarmée et cédée par la marine au gouvernement de l'Indo-Chine. Elle n'a jamais fait partie de la flotte des Messageries fluviales de Cochinchine. Elle a été affectée depuis plus de dix ans au service spécial du résident supérieur du Laos, qui l'utilisait pour ses tournées et occasionnellement la mettait à la disposition des personnages ou des missions officielles de passage dans la région.

Jusqu'à Vien-Tiane, le cours du fleuve est entièrement balisé et les voyages s'effectuent régulièrement sinon sans danger, aussi bien par les vapeurs du gouvernement que par ceux de la Compagnie des Messageries fluviales. Au-dessus de Vien-Tiane au contraire, aucun travail de balisage n'a encore été entrepris. On comprend dès lors quels dangers présente la navigation dans cette partie du fleuve, encombrée de rapides, hérissée de rochers aigus qui affleurent ou disparaissent suivant le niveau variable du fleuve. Dans de telles conditions, la catastrophe qui vient de se produire n'a rien de surprenant. Elle n'en sera pas moins douloureusement ressentie par tous ceux qui connaissent l'Indo-Chine et qui savent quels serviteurs admirables vient de perdre notre pays.

———————————

INDOCHINE
(*Les Annales coloniales*, 21 juillet 1910)

On télégraphie de Saïgon que la chaloupe des Messageries fluviales *Lagrandière*, qui traversait les rapides du Mékong, à trois heures en aval de Luang-Prabang, a coulé.

Le général de Beylié, le médecin militaire Rouffiandis, chef du service de santé du Laos, et trois matelots indigènes ont été noyés.

Cet accident cause une vive émotion dans toute l'Indochine. Le général de Beylié commandait la 3e brigade des troupes de l'Indochine et la défense de la place Saïgon-Cap-Saint-Jacques.

Le corps du général de Beylié a été retrouvé à Thadna, près du lieu du naufrage.

La chaloupe *Lagrandière* appartenait à la résidence du Laos ; le patron Mignucci et le mécanicien Leprado ont échappé à la mort, avec un caporal, secrétaire du général.

Les détails du sinistre ne sont pas encore connus. Cet accident étonne, car, depuis 1904, plus de 20 voyages ont été effectués dans les mêmes conditions par des chaloupes.

*
* *

Une dépêche de Saïgon annonce l'arrivée, à Pnom-Penh (Cambodge), de la canonnière à tourelles cuirassées *Styx* et du contre-torpilleur *Iberville*, aménagé en croiseur.

Le raid de ces deux bâtiments, suivant de près la fin tragique du général Beylié et de ses compagnons, mérite d'être signalé, car la navigation sur le Mékong est particulièrement dangereuse à cette époque de l'année.

C'est la première fois que des navires de guerre de ce tonnage remontent aussi loin le grand fleuve indochinois.

———————

Indo-Chine
(*Le Temps*, 25 juillet 1910)

D'après les premiers résultats de l'enquête, le naufrage de la chaloupe *Lagrandière*, qui entraîna la mort du général de Beylié, serait dû à la crue subite

des eaux et à la présence d'un arbre déraciné parmi les roches. L'arrière du bateau ayant été pris dans un tourbillon, le bateau chavira.

———————

MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
(*Les Annales coloniales*, 4 août 1910)

L'assemblée générale ordinaire de la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine a eu lieu le 27 juillet, au siège social, 5, rue d'Athènes, sous la présidence de M. le comte Léon de Tinseau, président du conseil d'administration, assisté des deux plus forts actionnaires présents, MM. Charles Ettlinger [15] et Mousis, comme scrutateurs. M. Legris, secrétaire du conseil, remplissait les fonctions de secrétaire de l'assemblée.

6.922 actions sur 20.000 étaient présentes ou représentées.

Il a été d'abord procédé à la lecture du rapport du conseil d administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Après avoir exposé le bilan du 28e exercice, d'où il résulte un bénéfice de 867.002 fr. 33, le rapport constate une amélioration très sensible dans la situation de la société.

---

[15] Charles Ettlinger (1863-1965) : d'une famille de fabricants d'objets d'art et de bijouterie, il est médecin major dans l'armée (*Journal officiel de la République française*, 7 mars 1893, 14 octobre 1894, 22 août 1916, 28 janvier 1922). Il est le beau-frère du colonel Fernand Bernard.

La dette vis-à-vis du gouvernement colonial se trouve réduite de 333.837 fr. 44, et cela en raison du gain du procès engagé entre la Société et le gouvernement général de l'Indochine, au sujet de l'interprétation d'une clause d'un contrat régissant l'exploitation de la ligne Saïgon-Bangkok.

Le rapport rend aussi hommage à la vigilance du sous-directeur.

Quoi qu'il en soit, le dividende ne sera pas augmenté cette année, le bénéfice provenant du gain du procès ne constituant qu'une exception, sans compter que des travaux importants sont en perspective et qu'il convient de se ménager une réserve suffisante à cet effet.

Le rapport propose en conséquence de distribuer aux actionnaires une somme de 400.000 francs, soit un dividende de 20 fr. par action, et de reporter à nouveau la somme de 543.489 fr. 74.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1909

ACTIF	
Caisse	121.592 54
Portefeuille valeur	1.111.317 55
Effets à recevoir	62.000 00
Immeubles	1.351.364 36
Flotte :	
Bâtiments	5.643.929 45
Armement	639.142 70
Matériel et mobilier en service	4 349.769 90
Approvisionnements	1.413.250 68
Matériel et outillage de l'aller	388.712 03
Loyers d'avance	2.800 00
Cautionnements	225 00
Frais d'établissement	6.622 00
Gouvernement colonial	230.534 58
Débiteurs divers	443.660 13
	11.768 060 92

PASSIF	
Capital	2.000.000 00
Réserve légale	200.000 00
Compte d'amortissement et d'assurance	7.275.999 10
Fondes de prévoyance	36.995 50
Provision pour perte au change	321.417 72
Coupons restant à payer	2.827 90

Travaux en cours	134.120 10
Créanciers divers	776.510 99
Profits et pertes.	
Reliquat exercice 1908	153.187 63
Bénéfices exercice 1909	685.002 33
	11.768 060 92

RÉSOLUTIONS

Personne ne demandant la parole, les résolutions suivantes sont été mises aux voix et adoptées à l'unanimité :

Approbation du bilan et du compte de profits et pertes, et report à nouveau de la somme de 543.489 fr. 74.

Fixation du dividende à 20 fr. par action, sous déduction des impôts.

Autorisation et *quitus* aux administrateurs, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Nomination pour l'exercice 1910 de M. Paul Blanchet, commissaire des comptes sortant, et de M. Maidon [16], en qualité de commissaire suppléant, et fixation de leur émoluments à 300 fr. pour chacun.

———————

Indo-Chine
LA MORT DU GÉNÉRAL DE BEYLIÊ
(*Le Temps*, 20 août 1910)

……

Notre correspondant à Hanoï nous envoie, à la date du 26 juillet dernier, les renseignements suivants sur la mort du général de Beylié :

……

À la montée déjà, le 12 juillet, les voyageurs furent victimes, aux rapides de Tadua, endroit excessivement dangereux ayant déjà coûté la vie à plusieurs, d'un accident qui n'eut heureusement pour eux que l'inconvénient d'un bain forcé.

Le 13 juillet, le général et ses compagnons de voyage arrivaient à Luang-Prabang, où ils rendaient visite au roi de ce pays. Le 14, le général célébrait la Fête nationale en compagnie du roi, et le 15, il rembarquait, ayant laissé M. Mahé à son poste, emmenant avec lui le médecin-major Rouffandis, chef du service de santé du Laos. En redescendant le Mékong, que s'est-il passé ? Il est bien difficile de le dire. Le *Lagrandière*, une chaloupe vieille de vingt ans à peu près, appartenant à la résidence supérieure du Laos, avait pris la tête du convoi, suivie par le *Massie*, des Messageries fluviales. À Tudua, la chaloupe sombra, et le général de Beylié, le médecin-major et deux matelots indigènes furent entraînés par la violence du courant et se noyèrent. Le fleuve avait manqué sa proie à l'aller, au retour il la garda. Le *Massie* était à trois quarts d'heure en arrière et ne put porter secours aux naufragés. Seuls, le capitaine de la

[16] Antoine (ou Antony) Maidon : sous-directeur à l'administration centrale des colonies jusqu'au 31 mars 1905. Officier de la Légion d'honneur. On le retrouve administrateur de la Compagnie française des gisements aurifères du bassin du Comoé (Côte-d'Ivoire), délégué de la Ligue maritime et coloniale au Comité de la radiodiffusion coloniale (1930), puis président du congrès du tourisme et du cynégétisme coloniaux à l'Exposition de Vincennes. Décès à Colombes (*Les Annales coloniales*, 27 avril 1935).

chaloupe, le mécanicien, le reste de l'équipage, le caporal Brauvers et un tirailleur annamite purent se sauver et échapper aux sinistres rapides.

……

Conseil colonial
(*Les Annales coloniales*, 24 novembre 1910)

Le Conseil colonial de Saïgon a rejeté les propositions de la Compagnie des Messageries fluviales, concernant le renouvellement de leur contrat et décidé de faire appel à la concurrence.

(*Les Annales coloniales*, 17 novembre 1910)
(*Les Annales coloniales*, 17 juillet 1915)



RAPPORT VIOLLETTE
ANNEXE N° 376
(*JORF-Documents parlementaires*, 17 janvier 1911, p. 243-244)
entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Rapports_Viollette_Indochine.pdf

……

Puisque nous parlons de concessions, il faut dire un mot d'une des opérations les plus étonnantes qui se sont développées dans la colonie : celle des Messageries fluviales de l'Indo-Chine [*sic*] qui furent l'objet d'une concession de M. Le Myre de Vilers au profit de M. Rueff. Cette société coûte par an 700.000 fr. à la Cochinchine et 350.000 fr. au Laos, dont le budget total n'est cependant que de 2 millions de francs en chiffres ronds. Elle coûte encore 200.000 fr. au Cambodge, et 268.000 fr. du budget général.

Le capital social de la société des Messageries fluviales est de 2 millions de francs, sur lesquels 500.000 fr. seulement ont donc été versés.

Ces 500.000 fr. représentent à l'heure actuelle, après trente ans de fonctionnement, un capital de 11 millions de francs en chiffres ronds, d'après le bilan de 1909, savoir :

Capital	2.000.000 00
Réserve légale	200.000 00
Compte d'amortissement et d'assurance	7.275.999 16
Fonds de prévoyance	36.975 09
Provision pour perte au change	321.417 72
Coupons restant à payer	2.827 90
Travaux en cours	134.120 10
Profits et pertes :	
Reliquats de l'exercice 1908	153.187 63
Bénéfices de l'exercice 1909	867.002 33
	11.000.000 00

Cette fortune particulière a été créée toute entière par la complaisance scandaleuse de l'administration.

D'abord, fait inouï, alors que M. Rueff demandait une subvention de 6 fr. 50 par lieue marine, l'administration repoussa cette offre, non pas pour la raison qu'elle était trop exagérée, comme on pourrait le croire, mais pour la raison contraire qu'elle était trop insuffisante, et, d'office, on augmenta la subvention d'un franc environ.

D'autre part, l'expédition de Chine arriva presque aussitôt et M. Rueff retira des fournitures de charbon des bénéfices considérables.

Enfin, comme ces bénéfices n'étaient pas suffisants, on lui fit un présent superbe. Ici, je laisse parler le lieutenant-gouverneur de la Cochinchine, au conseil de 1909, tellement la chose est invraisemblable :

« Il faut tenir compte, d'autre part, que la perte du *Jean-Baptiste-Say*, dans les eaux du Bangkok, lui rapporta 700.000 fr. qui lui furent versés sur l'indemnité de guerre, alors que ce bateau ne valait pas 90.000 fr. »

C'est assurément très coquet, et voilà un détail singulièrement suggestif et révélateur de la moralité de certains coloniaux.

Les dividendes et allocations payés depuis le début de l'affaire peuvent être évalués à 12 millions.

Le contrat avec la Cochinchine expire en 1916. La compagnie aurait bien voulu le renouveler d'urgence. Elle avait choisi comme plénipotentiaire, à cet effet, le colonel Bernard, qui fut jadis délégué du Gouvernement pour le traité de rectification des frontières du Siam. Il s'agissait donc de renouveler un contrat sept ans d'avance. M. Klobukowski, très désireux d'être agréable au colonel Bernard, constitua aussitôt une commission à Saïgon, à laquelle il donna comme direction de « s'entendre » avec le colonel Bernard.

Ce mot « entente » constituait dans la circonstance un euphémisme délicieux, car M. Bernard posait en principe que le renouvellement du contrat : 1° devait être fait pour vingt-cinq ans ; 2° ne devait pas réduire d'un centime le dividende des

actionnaires. Bien mieux, il osait demander une augmentation de la subvention et il maintenait énergiquement, comme minimum, le chiffre de 7 fr. 94 par lieue marine, alors qu'en 1880, c'est-à-dire à une époque où la situation commerciale de la colonie n'était pas comparable à la situation présente, M. Rueff se contentait de 6 fr. 10 M. Bernard, s'il n'admettait pas un centime de réduction, n'admettait pas un centime de dépenses et tout au plus acceptait-il de remplacer un vieux bateau condamné depuis plusieurs années, l'*Attalo*, qu'il prétend cependant en tout état de cause continuer à faire naviguer jusqu'en 1917, encore une fois tout cela bien que ce bateau soit condamné depuis de nombreuses années et bien que les 5 millions de francs de 1880 soient devenus aujourd'hui 10 à 12 millions.

La commission fut présidée par M. Outrey déjà nommé, inspecteur des services civils, porte-parole de M. Klobukowski qui, au cours de tous les débats, s'efforça, de la façon la plus inadmissible, de peser sur la commission pour lui faire ratifier d'urgence le contrat que présentait M. Bernard et que ce dernier voulait rapporter en France.

Presque à chaque page du premier des deux gros volumes qui renferment les débats de la commission, M. Outrey rappelle la hâte de M. Klobukowski d'aboutir, d'apprendre « l'entente », singulièrement facile on le voit, avec le colonel Bernard, M. Outrey fait écarter la mise en adjudication dès la 1re séance ; il n'admet pas que la commission envisage un renouvellement pour une période autre que vingt-cinq ans. Notre collègue M. Pâris [17] qui, dans tous ces débats, a eu, seul, une attitude vraiment digne et courageuse, voulait au moins, en désespoir de cause, ramener la prolongation à neuf ans ; sa proposition ne fut même pas mise aux voix. M. Pâris voulait avoir une sorte de devis d'exploitation pour pouvoir, en connaissance de cause, calculer la subvention. M. Outrey lui déclara à peu près que c'était là une proposition indécente, que M. Klobukowski attendait et qu'il y avait urgence à statuer vite. Il y a, en effet, urgence, n'est-ce pas, il n'y a plus que six ans d'ici l'expiration du contrat.

M. Pâris voulait qu'on introduisit un article par lequel la construction des lignes de chemins de fer ne pourrait pas autoriser la compagnie à demander d'augmentation de prix de concession, sous le prétexte de concurrence. C'était sage et raisonnable, mais M. Outrey, s'il admettait le principe, n'en voulait envisager l'application que dans une proportion très faible « pour ne pas remettre tout en question. »

M. Pâris, à la séance du 17 mai 1909, voulait que le vice-président du conseil colonial, membre de la commission qui venait de partir en France, fût remplacé. L'arrêté nommant la commission le prévoyait expressément ès qualités. Les remplacements avaient tous été opérés. M. Outrey s'y refusa pour une raison merveilleuse : « Il n'est pas nécessaire de compliquer la situation et de retarder l'élaboration définitive du travail à remettre au Gouvernement. » L'affaire avait cependant tant d'intérêt que M. Outrey, ayant mis aux voix la subvention de 7,94 à la séance du 29 mai, le vote fut : six pour, six contre et une abstention. C'est certainement en prévision de ce résultat qu'on n'avait pas voulu compléter la commission. En conséquence de ce vote, M. Outrey, conformément à toutes les règles, aurait dû constater qu'il n'y avait pas de majorité pour la subvention qu'il avait mise aux voix et la déclarer repoussée. Il n'en fit rien et déclara le scrutin incertain, ce qui lui permit, la semaine suivante, le 4 juin, de remettre le chiffre aux voix et de le faire voter cette fois par huit voix contre deux et trois abstentions.

Je disais que l'intervention du gouverneur général avait pesé de tout son poids sur les travaux de la commission. Cela résulte déjà de toute l'attitude de M. Outrey au cours des débats et de son habitude systématique que j'ai dite de rappeler l'intérêt que prend le gouverneur à M. Bernard. Mais il y en a des preuves plus manifestes encore dans l'attitude menaçante que n'hésite pas à adopter à l'occasion, M. Bernard ; ex. p. 386 :

---

[17] Paul Pâris (1860-1943) : député de la Cochinchine (1910-1914).

« Je serais dans l'obligation de signaler à M. le gouverneur général les conséquences qu'entraînerait la suppression de la subvention : je suis convaincu d'avance du résultat. »

Exemple encore page 520 :

« M. Outrey. — Je vous dirai que ce matin, j'ai reçu de M. le gouverneur général la communication téléphonique suivante : « Le gouverneur général vient de causer avec le colonel Bernard ; il a appris avec plaisir que les travaux de la commission pour l'examen des propositions dont elle a été saisie en ce qui concerne le renouvellement du contrat des Messageries fluviales est à la veille de prendre fin ; il lui semble qu'il y a lieu de conclure et il vous suggère de vouloir bien demander à la commission, à la séance d'aujourd'hui, si les propositions transactionnelles faites par le colonel Bernard et qu'il a commentées très longuement devant la commission paraissent acceptables ou non. »

Il est évident qu'en bon français, c'était un ordre. Il est d'ailleurs à noter que la commission n'en était encore qu'à sa vingt et unième réunion et qu'elle n'était pas à moitié de ses travaux, puisqu'il a fallu-cinquante séances pour tout terminer.

Même séance :

« M. Outrey. — Je vous avoue que dans ma conversation avec M. le gouverneur général à ce sujet, j'ai eu quelque peine à lui faire entendre qu'après vingt réunions, la commission ne se croyait pas en état de se prononcer».

Or, la commission venait seulement de finir l'audition de M. Bernard et il y avait un texte de cent articles à rédiger, relatif non seulement à la Cochinchine, mais encore au Laos et au Cambodge.

Quant au fameux système transactionnel cher au gouverneur général, il aboutissait à augmenter considérablement la charge de la colonie, parce que M. Bernard avait trouvé ingénieux, au lieu d'assurer ses bateaux, de créer un fonds de prévoyance alimenté à raison de 100.000 fr. par an : 50.000 fr. pour la société, 50.000 fr. pour la colonie. M. Bernard se réservait d'y puiser à discrétion pour les réparations, sinistres ou remplacements.

Ce fameux contrat n'a cependant pas pu encore se conclure en dépit de la hâte de M. Klobukowski, et les choses sont toujours en l'état. La compagnie n'a pas voulu, en effet, admettre une réduction de 50.000 fr. votée par la commission compétente, qui cependant, même admise, avait pour conséquence d'augmenter d'une vingtaine de mille francs par an les charges de la colonie par rapport au contrat actuel.

Notre collègue, M. Pâris, soutient qu'en vérité il n'y a qu'une ligne indispensable, et qu'en 1915, tout le service postal pourra être assuré par les chemins de fer. C'est probablement pour cela qu'on précipitait en haut lieu tellement le renouvellement du contrat, pour qu'il y eût fait accompli avant l'achèvement du réseau ferré.

En vérité, tout dans cette affaire est à recommencer, et il faut que ce soit le conseil ; colonial de la Cochinchine, lui-même, qui en délibère entièrement. Le zèle de M. Outrey qui a d'ailleurs été récompensé par une promotion, ne devra pas être oublié.

———————

LE RAPPORT DE M. VIOLLETTE
Au directeur du *Temps*.
(*Le Temps*, 22 mars 1911)

……

M. Viollette nous signale encore, à la charge de M. Outrey [18], toute une série d'actes abusifs au cours des négociations relatives au renouvellement du contrat des Messageries fluviales. Il dit, par exemple, que M. Pâris [19] voulait étudier simplement une prolongation de deux ans et que sa proposition ne fut même pas mise aux voix.

Or si l'on se reporte aux procès-verbaux de la commission que présidait M. Outrey, procès-verbaux que cite M. Viollette, on constate à la page 15 que M. Outrey a mis la question aux voix et que la proposition de M. Pâris a été rejetée par 7 voix contre 4. (2e volume des procès-verbaux, page 15.)

M. Viollette déclare aussi que M. Pâris voulait avoir une sorte de devis d'exploitation pour pouvoir calculer la subvention, et que M. Outrey refusa d'examiner la question.

Or si l'on se reporte au premier volume des procès-verbaux, page 511, on constate que M. Outrey a mis aux voix la question de savoir si la commission avait des moyens de contrôle suffisants pour établir le prix de revient de l'exploitation, et que la proposition a été rejetée par 8 voix contre 5 abstentions.

M. Viollette affirme encore que dans le projet de contrat présenté par la société actuelle, cette société ne voulait faire aucune dépense et n'acceptait que de remplacer un vieux bateau condamné depuis plusieurs années.

Or l'article 78 du projet de contrat visé par M. Viollette stipule que le concessionnaire s'engage à examiner :

1° L'aménagement de tous ses bateaux actuels ;

2° La construction de navires, dont 2 de première catégorie et 1 de deuxième catégorie ;

3° Le déplacement de ses ateliers ;

4° La construction de 15 magasins ;

6° L'établissement d'un appareil de levage et l'achat d'un camion automobile.

Il y a donc là autant d'erreurs matérielles qu'il y a de faits affirmés.

Certes, on ne met pas en doute la bonne foi de M. Viollette. Il ne connaissait point les colonies ; jamais sans doute, jusqu'à ce jour, il n'avait cherché à les connaître, et pour sa première enquête, il a cru qu'il suffisait de recueillir des dénonciations il a pensé qu'en deux mois, on pouvait découvrir la vérité, à la simple condition de ne point s'attarder à des enquêtes contradictoires ; il n'a point compris qu'on agissant ainsi, il aggravait encore les maux qu'il signale et dont quelques-uns sont réels, et qu'il faisait inconsciemment, contre des fonctionnaires dont la valeur morale est au-dessus de tout soupçon, le jeu de rancunes locales ou de desseins inavouables.

FRANÇOIS DELONCLE,
président du comité de l'Indo-Chine.

———————

À la commission de la Marine

(*Gil Blas*, 25 mars 1911)

La commission du budget a entendu, cet après-midi, sur l'affaire de la « Biênhoà forestière » et sur le renouvellement du contrat des Messageries fluviales, les observations du colonel Bernard, administrateur délégué de cette dernière société, ainsi que les réponses de M. Viollette, rapporteur du budget local de l'Indochine.

———————

[CONCESSION OU ADJUDICATION ?]

[18] Ernest Outrey (1863-1941) : résident supérieur au Laos (1910-1911), puis au Cambodge (nov. 1911-mars 1914), député de la Cochinchine (1914-1936).

[19] Paul Pâris (1860-1943) : avocat, député de la Cochinchine (1910-1914).

(*Le Journal des débats*, 11 avril 1911)

On nous communique le procès-verbal suivant :

M. Le Myre de Vilers, ancien gouverneur de Cochinchine, ambassadeur honoraire, se jugeant offensé par les termes d'un rapport déposé au nom d'une commission de la Chambre des députés, dont M. Georges Cochery est le président, a chargé M. le sénateur Audiffred et M. Jules Harmand, ambassadeur honoraire, de lui en demander réparation. M. Georges Cochery a désigné pour le représenter MM. Georges Thierry et Marc Sauzet, députés ; le quatre témoins réunis, après avoir échangé leurs vues, se sont mis d'accord pour reconnaître qu'une déposition de M. le lieutenant-colonel [Fernand] Bernard a rendu hommage à la parfaite honorabilité de M. de Vilers.

Qu'elle a en outre précisé que les Messageries fluviales de Cochinchine n'ont pas été organisées par une concession du gouverneur de la colonie, « mais à la suite d'une adjudication qui a fait l'objet d'un procès-verbal, lequel a été publié à Paris » ;

Que cette déposition a été publiée à titre d'annexe dans les mêmes conditions que les rapports de la commission ;

l!s reconnaissent en outre que le président d'une commission ne saurait, d'après les usages parlementaires, être rendu responsable des termes d'un rapport ;

ils estiment que les constatations ci-dessus donnent satisfaction à M. Le Myre de Vilers et que l'incident ne comporte aucune suite.

Fait double, à Paris, le 8 avril 1911, ont signé :

Pour M. Le Myre de Vilers
MM. AUDIFFRED.
JULES HARMAND.

Pour M. Georges Cochery
MM. J. THIERRY,
MARC SAUZET.

———————

MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
(*L'Information financière, économique et politique*, 27 juillet 1911)

L’assemblée générale ordinaire de cette société s’est tenue ce matin sous la. présidence de M. le comte L. de Tinseau, président du conseil d’administration, assisté de MM. Ch. Ettlinger et Mousis, scrutateurs, et de M. E. Legris, secrétaire.

7.222 actions étaient présentes ou représentées.

RÉSOLUTIONS

Les diverses propositions du conseil ont été adoptées à l’unanimité, savoir :

1. Approbation des comptes et de la répartition du compte profits et pertes, tels qu’ils sont proposés par le conseil ;

2. Fixation du dividende total de l’exercice 1910 à 20 francs par action, payables à partir du 1er août prochain à la caisse de la Compagnie ;

3. Réélection de MM. le comte Léon de Tinseau, Fernand Bernard et L. Borysewicz, administrateurs sortants ;

4. Autorisations aux administrateurs, prévues par la loi du 24 juillet 1867.

5. Nomination de MM. Paul Blanchet et A. Maidon aux fonctions de commissaires des comptes pour l'exercice 1911.

———————

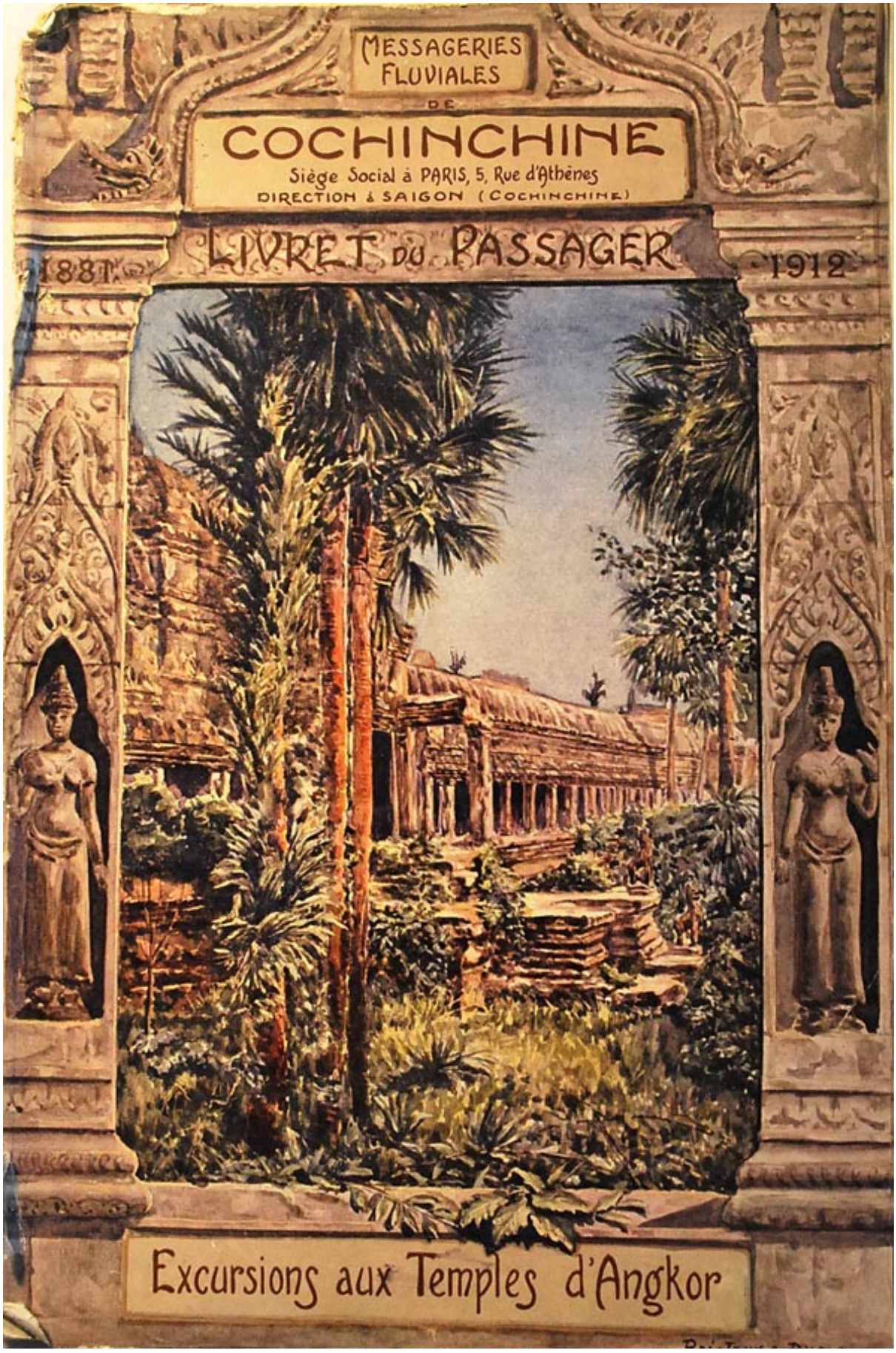
MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 août 1911)

La Société des Messageries fluviales de Cochinchine a clôturé l'exercice 1910 avec un bénéfice net de 625.081 fr. contre 867.002 fr. en 1909. Y compris le reliquat précédent le solde disponible s'élève à 1.168.571 fr. au lieu de 1.020.189 fr. précédemment. L'assemblée qui s'est tenue le 27 juillet a décidé d'affecter 26.254 fr. au fonds de prévoyance et de fixer le dividende comme précédemment, à 20 fr. brut par action. Il sera mis en paiement à partir du 1er août prochain.

……

[Syndicat d'initiative du Sud indochinois]
(*Le Journal des débats*, 2 septembre 1911)

Un Comité d'initiative vient de se constituer en Cochinchine, par les soins de M. Outrey, résident supérieur au Laos, délégué général du Touring-Club en Indo-Chine, à l'effet d'étudier les mesures susceptibles d'attirer les touristes dans la colonie. Ce Comité est constitué des trois directeurs de nos compagnies françaises de navigation, MM. Maurice, des Messageries maritimes ; Rouelle, des Chargeurs réunis ; [Norbert] Le Coispellier, des Messageries fluviales ; de deux représentants de commerce, MM. Rimaud et Féraudy ; et de deux directeurs de journaux, MM. Ferrière et Héloury.



Livret du passager (1912)

———————

Annuaire Desfossés 1912, p. 459 *:*
Messageries fluviales de Cochinchine
Administrateurs : MM. Léon de Tinseau, F. Bernard, L. Borysewicz.

Ministère de l'instruction publique et des beaux-arts.
(*Le Journal officiel de la République française*, 24 avril 1912)

Officiers d'académie.
Brunet (Louis-Camille), agent des Messageries fluviales de Cochinchine à Stung-Treng (Cambodge).

———————



Coll. Olivier Galand
Haut-Laos. — Une vue du Mékong. — Le « Massie » dans le Kheng-ké-Bao
Claude et Cie, éditeurs, Saïgon.
Carte postale adressée en avril 1912 à M. et Mme Arnaud,
passementiers à Saint-Jean-Bonnefonds (Loire).

———————

MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
(*Les Annales coloniales*, 14 septembre 1912)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires a eu lieu le 24 juillet 1912, à 10 heures, au siège social, à Paris, rue d'Athènes, 5, sous la présidence de M. le comte

L[éon] de Tinseau, président du conseil d'administration, assisté de MM. L[ouis] Emden [20] et [Charles] Ettlinger, les plus forts actionnaires présents, remplissant les fonctions de scrutateurs.

M. E. Legris remplissait les fonctions de secrétaire.

17.791 actions sur 20.000 constituant le fonds social étaient présentes ou représentées.

Le secrétaire donne lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous rendre compte du 30e exercice de notre compagnie clos le 31 décembre 1911.

Les résultats de l'exercice 1911 ont été sensiblement inférieurs à ceux de l'exercice 1910. Dans l'ensemble, les recettes générales n'ont pas varié :

Celles de l'exercice 1910 avaient été de 4.087.903 fr. 09.

Celles de l'exercice 1911 sont de 4 millions 089.745 fr. 63.

Malheureusement, la répartition de ces recettes n'est pas la même en 1911 qu'en 1910 ; il y a eu une augmentation d'un soixantaine de mille francs en ce qui concerne les recettes de l'atelier ; mais, comme vous le savez, ces recettes proviennent pour une large part de nos propres dépenses d'entretien et, bien que les travaux effectués pour les tiers aient été un peu plus importants que l'année précédente, les bénéfices de l'atelier n'ont pas augmenté.

Par contre, les recettes de l'exploitation sont en diminution d'environ 60.000 francs, et cette exploitation a été, en 1911, beaucoup plus coûteuse qu'en 1910. Ceci est dû tout d'abord à la crise très sérieuse qui a sévi en Cochinchine et au Cambodge pendant le dernier semestre de l'année écoulée et qui se continue encore aujourd'hui. Les premiers mois de l'exercice 1911 avaient été excellents, mais la récolte déficitaire de riz, succédant du reste à une récolte médiocre, a obligé le Gouvernement à prendre, dès le mois d'août, des mesures en vue d'interdire l'exportation des riz. Dans ces conditions, le mouvement commercial, d'ordinaire fort actif pendant l'automne, a subi un véritable arrêt ; en particulier, les transports de riz, provenant de la province de Battambang, ont complètement cessé dès le mois d'octobre.

En second lieu, la rareté du riz et, d'une façon générale, la mauvaise situation économique, ont provoqué un renchérissement sérieux des matières premières nécessaires à notre exploitation.

D'autre part, notre exploitation de la ligne du Siam s'est faite, en 1911, dans des conditions particulièrement onéreuses ; nous avons dû, pendant plus de deux mois, arrêter notre vapeur *Donaï* afin d'effectuer de grosses réparations. Comme vous le savez, ce navire effectue une navigation extrêmement dure ; il a à subir, pendant une moitié de l'année, la mousson de nord-est, très forte entre Saïgon et la pointe de Camau et, pendant l'autre moitié de l'année, la mousson du sud-ouest, très forte dans le golfe de Siam.

---

[20] Louis Emden : nom bien connu de la finance juive parisienne de la fin du XIXe siècle. Louis Emden, « banquier », épouse en 1883 Marthe Vanderheym, fille d'Émile Vanderheym, président de la Chambre syndicale des diamants et pierres précieuses. À la rentrée 1898, Louis Emden et Cie semble être une maison de coulisse opérant sur le marché libre de la Bourse de Paris. En 1900, la maison prend plus de 100 actions lors de l'augmentation de capital du Crédit lyonnais. Au printemps 1911, Louis Emden contribue à la création des Mines de fer de Segré avec MM. Jules Bernard, Mathieu Goudchaux et Cie. En novembre 1912, il est fait chevalier de la Légion d'honneur en qualité d'industriel. Très mondains, les Emden multiplient les fêtes et villégiatures. Louis décède en août 1915. Sa fille Yvonne avait épousé en 1903 Adolphe Oppenheim. Son fils Tony, librettiste, se fiance en 1919 à Colette Aboucaya.

La barre mobile qui ferme l'entrée de la Ménam provoque fréquemment des talonnages qui occasionnent une usure rapide des fonds du navire. Jusqu'à cette année, le *Donaï* était remplacé dans son service, lorsqu'il était immobilisé pour des réparations, par le vapeur *Mékong* qui assure d'ordinaire le service du Cambodge ; mais, pour donner satisfaction aux desiderata formulés à diverses reprises en Cochinchine et au Cambodge, nous avons complètement remanié les aménagements de ce vapeur ainsi que du *Battambang* ; ces aménagements, autrefois sur le pont principal, ont été transportés sur le pont supérieur et il nous a paru qu'il serait imprudent de faire naviguer dans le golfe de Siam un navire ayant des superstructures assez importantes. Nous avons dû, par suite, affréter, pendant plus de deux mois, un navire à Hong-Kong, et cet affrètement a absorbé la presque totalité des bénéfices déjà si restreints que nous laisse l'exploitation du service de Bangkok.

Enfin, en Cochinchine, les dépenses de contentieux ont pris cette année une importance regrettable, par suite de divers procès dont l'issue malheureuse pour notre Compagnie a occasionné, en dehors des condamnations subies, des frais d'expertise et des honoraires d'avocat particulièrement élevés.

Vous ne serez donc pas surpris, dans ces conditions, de constater que les bénéfices de l'exploitation sont sensiblement inférieurs cette année au chiffre de l'année dernière.

Ils s'élèvent au total à la somme de fr. 462.242 93
au lieu de 548.800 fr. 82 en 1910.
Il convient d'y ajouter un bénéfice spécial de. 48.467 32
provenant de notre portefeuille.
Au total, les bénéfices de l'exercice 1911 s'élèvent ainsi à fr. 510.710 25

Votre conseil croit devoir, d'autre part, vous mettre succinctement au courant de la situation actuelle de votre société en ce qui concerne l'échéance de ses contrats avec le gouvernement de l'Indochine, contrats qui expirent, ainsi que vous le savez, le 14 janvier 1915. Des négociations très actives et du reste fort difficiles ont été engagées depuis la fin de 1908 et paraissaient être sur le point d'aboutir au mois de septembre 1910 ; mais à cette époque, l'administration de la Cochinchine a pensé qu'au lieu de procéder par voie de contrat de gré à gré, il était préférable de procéder à une adjudication des services fluviaux de la Cochinchine, du Cambodge, du Laos et de la ligne de Saïgon à Bangkok, pour une période de 15 à 20 ans et un cahier des charges avait même été préparé à cet effet. Toutefois, les projets de grands travaux publics qui ont été préparés depuis un an, travaux dont une partie, du reste, va être mise à exécution au moyen d'un premier emprunt de 90 millions, ont amené le Gouvernement général de l'Indochine à penser qu'il était imprudent d'engager la colonie pour une période aussi longue. On a considéré que, dans ces conditions, il était préférable d'envisager une prolongation de courte durée de nos contrats et des pourparlers ont été engagés et se poursuivent actuellement à ce sujet,

Votre conseil d'administration — et vous l'approuverez, nous en sommes sûrs — s'est empressé d'entrer dans les vues du Gouvernement général de l'Indochine et s'est déclaré prêt à envisager une simple prolongation de contrats d'une durée de dix années ; nous avons le ferme espoir que les pourparlers aboutiront prochainement à une solution.

Votre conseil ne pouvait manquer, d'autre part, de se préoccuper d'assurer la direction technique de votre société dans l'hypothèse du renouvellement de contrats envisagés plus haut. Il a préparé avec M. [Fernand] Bernard, actuellement administrateur délégué, un projet de contrat qui sera soumis à votre approbation, le moment venu.

Ces explications une fois données, nous vous proposons de maintenir le dividende total qui doit être attribué aux actionnaires, au même chiffre que précédemment. La répartition des bénéfices serait dans ce cas la suivante :

1° 5 % au capital actions, soit 100.000 francs.

Sur le reliquat, soit 410.710 fr. 25 c. :

a) 5 % pour le conseil d'administration, soit 20.535 fr. 51 ;

b) 5 % pour le fonds de prévoyance mis à la disposition du conseil d'administration, soit 20.535 fr. 51 ;

c) 300.000 francs destinés à porter à 20 francs le dividende total.

Il restera donc un reliquat de fr. 69.639 33

qui s'ajoutera au reliquat des

Exercices précédents 716.063 20

Le reliquat total sera ainsi de 785.702 43

que nous vous proposons de reporter à nouveau.

Après la lecture du rapport des commissaires des comptes présenté par MM. P[aul] Blanchet et A. Maidon, les résolutions […] ont été adoptées à l'unanimité. […]

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1911

ACTIF	
Caisse	92.009 42
Portefeuille valeurs	1.397.995 40
Effets à recevoir	59.000 00
Immeubles 1.360.309 29	
Flotte :	
Bâtiments	5.643.640 45
Armement	659.447 88
Matériel et mobilier en service	365.139 75
Approvisionnements	1.290.251 81
Matériel et outillage atelier	452.488 22
loyers d'avance	5.000 00
Cautionnements	175 00
Gouvernement colonie	335.919 77
Débours divers	591.533 47
Total de l'actif	12.252.910 46

PASSIF	
Capital	2.000.000 00
Effets à payer	5.668 35
Réserve légale	200.000 00
Compte d'amortissement et d'assurance	7.474.446 04

Fonds de prévoyance	30.799 75
Provision pour perte au change	321.417 72
Coupons restant à payer	3.363 76
Travaux en cours	279.723 02
Créanciers divers	710.718 37
Profits et pertes :	
Bénéfices de l'exercice 1911 :	
Bénéfices de l'exploitation	462.242 93
Bénéfices spéciaux	48.467 32
Reliquat des exercices précédents	716.063 20
Total	12.252.910 46

Transports par voie fluviale sur le Mékong
Extrait d'une lettre de M. Maybon, gérant du consulat de France à Oubone

[…] les Messageries fluviales… ne se sont jamais montrées très disposées à effectuer ce voyage. En 1913, M. Littaye [21], le directeur de la compagnie à Saïgon, expliquait l'abandon de ce service par le manque de profit et les gros dangers de cette navigation :

« Il est certain qu'une infime partie seulement du trafic qui se fait à destination ou en provenance d'Oubone, peut être détournée par le moyen de deux ou trois voyages annuels.

Le « Massie », dans ses 4 voyages de 1912, a apporté 28 tonnes 1/2 de marchandises et en a emporté cinq. Selon toute probabilité, ces chiffres ne seraient pas très sensiblement dépassés maintenant. Quant au point de vue de l'influence ou de la propagande françaises, il n'est pas, je crois, à envisager. » […](*Bulletin économique de l'Indochine*, novembre 1921).

———————————

AU LAOS

———

KHONE

(*L'Avenir du Tonkin,* 26 juin 1913).

Nécrologie. — On annonce la mort, à Saïgon, de M. Alfred-Gabriel Chabert [22], agent principal des Messageries fluviales de Cochinchine à Khone (Laos), décédé le 15 juin, à la clinique de la rue Rousseau.

---

[21] Co-fondateur de la Société agricole de Suzannah (1909), éphémère président de l'Association des planteurs de caoutchouc (mars-mai 1912), co-dirigeant de Littaye et Cox (import-export, affrètements, assurances), membre de la Chambre de commerce de Saïgon, vice-président du Syndicat des exportateurs français de riz de Saïgon, administrateur de la Société d'oxygène et d'acétylène d'Extrême-Orient (SOAEO), etc.

[22] Né au Luc, arr. de Draguignan, le 29 décembre 1857. Fils de Jean-Baptiste Chabert et d'Honrine Cantu. Veuf.

Aux obsèques les cordons du poële étaient tenus par MM. Marguerie, capitaine d'armement ; Michel Villaz, chef de la comptabilité ; Veyssier [23], caissier de la Compagnie ; Sigorel, capitaine du *Bassac* ; Jourdan, capitaine de l'*Annam* ; Kohard, mécanicien.

Le deuil était conduit par M. Littaye, lieutenant de vaisseau, directeur de la Compagnie des Messageries fluviales, et M. Quesnel, sous-directeur de la Compagnie.

Au cimetière, après avoir remercié les assistants de leur présence aux obsèques, le commandant Litlaye à prononcé une allocution.

M. Chabert était à Khone depuis 17 ans.

———————————

UN NOUVEAU SCANDALE
(*Les Annales coloniales,* 27 novembre 1913).

L'appel d'offre pour la concession des services fluviaux de la Cochinchine, du Cambodge et du Laos a eu lieu à Saïgon le 4 novembre.

Deux concurrents se sont présentés, la Société des messageries fluviales de Cochinchine, d'une part, la Société des dragages, de l'autre.

La Société des messageries fluviales de Cochinchine a demandé une subvention de 1.090.000 francs, la Société des dragages, une subvention de 1.821.000 francs, soit 730.000 francs de plus.

Il semble qu'en présence d'une différence aussi formidable, le gouvernement général n'ait pas hésité un instant. Aussi invraisemblable que cela paraisse, le Gouvernement général de l'Indochine n'a point repoussé les offres de la Société des dragages, et il a même réclamé de cette société de nouvelles propositions.

Si ce bruit se confirme, il n'est pas douteux que nous avons en perspective un scandale des plus retentissants.

———————————

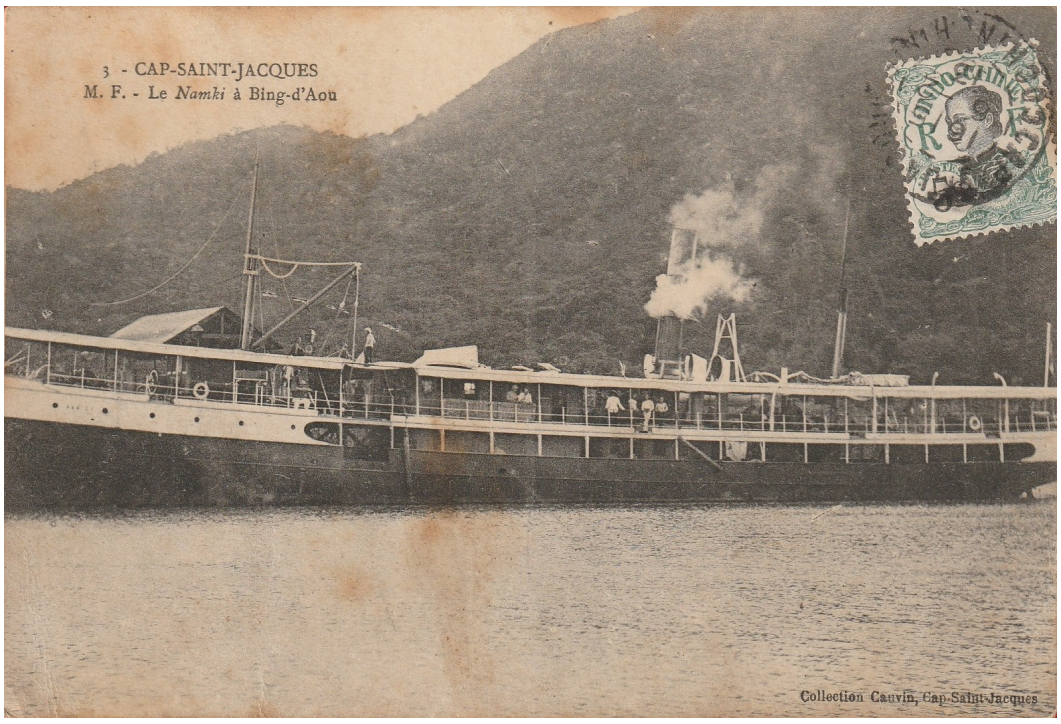
[23] *Antoine* Alexandre Paul Veyssier (Tours, 15 septembre 1879-Nice, 15 mars 1958) : marié à Marie Léonie Faitout. Dont Marie Louise Henriette Isabelle (Saïgon, 11 nov. 1926). Successivement caissier, comptable, puis administrateur des Messageries fluviales de Cochinchine. Propriétaire, avec son frère Edmond (de la Sûreté), des plantations de la Blavadie. Officier de la Légion d'honneur du 13 août 1954 : capitaine honoraire d'infanterie coloniale.



Coll. Olivier Galand
COCHINCHINE. — VINH-LONG. — Le Nam-ky [Namky] à l'appontement.
A.T. Imprimeries réunies de Nancy



COCHINCHINE. — VINH-LONG. — Les bords du Mékong.
Imprimeries réunies de Nancy



Coll. Olivier Galand
CAP-SAINT-JACQUES. — M.F. — Le *Namky* à Bing-d'Aou (Coll. Cauvin [24], Cap-Saint-Jacques)(1913)

[24] Cauvin : le *Café français* au Cap-Saint-Jacques (*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 177).

Annuaire Desfossés 1914*,* p. 501 *:*
Messageries fluviales de Cochinchine
Administrateurs : *idem*.

———————————

LES SERVICES FLUVIAUX DE L'INDOCHINE
(*Les Annales coloniales*, 29 janvier 1914)

Notre excellent confrère la *Dépêche coloniale*, sur la foi de renseignements qui lui sont parvenus de l'Indochine, annonce dans son numéro d'aujourd'hui « que la Commission des contrats fluviaux pour la Cochinchine et le Cambodge a clos ses travaux sans avoir accepté les offres des concurrents. La Cochinchine et le Cambodge devront donc assurer par leurs propres moyens leurs transports fluviaux à compter du 14 janvier 1915. »

Cette information est aujourd'hui erronée. Avant de partir pour la France, M. Albert Sarraut a retenu les propositions les plus avantageuses qui lui étaient faites, et c'étaient celles des Messageries fluviales de Cochinchine.

Mais il désirait s'entendre à Paris avec cette société au sujet de modifications portant à la fois sur les itinéraires et sur les tarifs proposés. Il a demandé à la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine de prolonger d'un an le contrat actuellement existant afin de pouvoir débattre les conditions du nouvel engagement avec plus de liberté et sans être pris de court par les délais. Les Messageries fluviales ont accepté et un avenant prolonge jusqu'au 14 janvier 1916 le contrat expirant le 14 janvier 1915.

On ne saurait trop se réjouir de voir l'administration et la Compagnie adjudicataire entrer dans une voie conciliatrice qui sera profitable à l'essor économique de notre belle Indochine.

———————————

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 148)

MESSAGERIES FLUVIALES
DE COCHINCHINE
À SAÏGON

———————————

ATELIERS

———————————

CONSTRUCTION ET RÉPARATION DE BÂTIMENTS À VAPEUR ET MACHINES DE TOUTE ESPÈCE

———————————

FONDERIE DE FER ET DE CUIVRE
FORGES POUR PIÈCES DE MACHINES ET D'ARMEMENT
GROSSE ET PETITE CHAUDRONNERIE
TOUR ET AJUSTAGE
CHARPENTAGE ET CALFATAGE
PEINTURE, POULIERIE ET VOILERIE
EMMÉNAGEMENTS POUR VOILIERS ET VAPEURS

———————————

Exécution rapide, soignée et économique des travaux de rivetage par l'OUTILLAGE PNEUMATIQUE et des réparations de coque et de chaudières au moyen de la SOUDURE AUTOGÈNE OXY-ACÉTYLÉNIQUE.

SLIP POUR LE CARÉNAGE DES CHALOUPES

Réparations et entretien d'usines

TRAVAUX MÉCANIQUES EN TOUS GENRES

Robinetterie diverse, huiles de graissage
et fournitures pour machines

==========

COMPAGNIE DES MESSAGERIES FLUVIALES
Transports fluviaux
SAÏGON
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 140)

MM. [Norbert]LE COISPELLIER, directeur ;
QUESNEL, sous-directeur ;
MICHEL-VILLAZ [Ferdinand] [25], contrôleur général, chef de la comptabilité ;
FAUQUENOT [Pierre], sténo-dactylographe ;
PAIN, secrétaire ;
M[lle] BERQUIN, secrétaire auxiliaire ;
MM. MARGUERIE [sic : MARGERIE ?], capitaine d'armement ;
CHAMBON, caissier ;
ASSELIN, comptable ;
LE GUIDEC [26], comptable ;
DE VERNINAC, comptable ;
SANNOU, service du fret ;
CANNOU, service du fret ;
BRIGNON, économe ;
GUILLERAUT, magasinier ;
MICHEL, chargé des douanes ;
BARTHÉLÉMY, chef d'atelier ;
GROSSETTE, sous-chef d'atelier ;
PLAGNES, contremaître ;
COSTA, contremaître ;
LIGNEL, agent principal, à Pnompenh ;
ROBIN, comptable, à Pnompenh ;
MONOD et fils, agent principal, à Bangkok ;
SAINT-PERN [27], agent à Cantho ;
DERVILLÉE, agent à Battambang ;

---

[25] Ferdinand Michel-Villaz (1865-1925) : né à Colombe (Isère), le 9 janvier 1865. Engagé dans l'infanterie de marine. Entré le 1[er] juillet 1896 au service des Messageries fluviales de Cochinchine, il s'investit parallèlement dans des entreprises agricoles et caoutchoutières : directeur de la Société d'exploitation rizicole et forestière du Thi-Doi (*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 146) co-propriétaire et directeur des exploitations rizicoles, cocoteraies, bois de tram, canne à sucre et hévéas de Vinh-vien (Rachgia), Tanh-hoa (Tanan) et My-thanh (Giadinh)(*L'Écho annamite*, 21 février 1922). En outre trésorier de la Chambre d'agriculture (1912), membre de l'Association des planteurs de caoutchouc (1913), conseiller colonial (oct. 1922) et administrateur du port de commerce (déc. 1922)). Nécrologie dans *L'Écho annamite*, 20 et 21 mars 1925.

[26] Probablement Henri Le Guidec, ancien instituteur, qui se fera connaître comme planteur de vanille (cf.)

[27] Saint-Pern : métis pondichérien ou réunionnais, nous assure Pierre du Bourg.

BRUNET, agent à Kratié ;
MARAIS, agent à Strungtreng ;
MELLAC, agent à Mytho ;
BAZIRE, agent à Angkor ;
LHEUREUX, capitaine du « Donaï » ;
MORGONTI, 2e capitaine du « Donaï » ;
ROUSSEAU, chef mécanicien du « Donaï » ;
MARAIS (J.), commissaire du « Donaï » ;
SERRIS, capitaine du « Mékong » ;
PIERRE, mécanicien du « Mékong » ;
X, commissaire du « Mékong » ;
KERNAONET, capitaine du « Battambang » ;
LE NY, mécanicien du « Battambang » ;
X, commissaire du « Battambang » ;
DURIER, capitaine du « Namvian » ;
FOUILLEN, mécanicien du « Namvian » ;
X, commissaire du « Namvian » ;
LE CALVEZ, capitaine de l'« Attalo » ;
SON, mécanicien de l'« Attalo » ;
X, commissaire de l'« Attalo » ;
GEMINI, capitaine du « Namky » ;
MAILLARD, mécanicien du « Namky » ;
X, commissaire du « Namky » ;
RENAULT, capitaine du « Haïnan » ;
KASSUBECK, mécanicien du « Haïnan » ;
X, commissaire du « Haïnan » ;
D'ARTHUYS, capitaine de l'« Annam » ;
RIBOT, mécanicien de l'« Annam » ;
X, commissaire de l'« Annam » ;
OMNÈS, capitaine du « Khmer » ;
HIEN, mécanicien du « Khmer » ;
X, commissaire du « Khmer » ;
SIGOREL, capitaine du « Bassac » ;
BÉJOT, mécanicien du « Bassac » ;
X, commissaire du « Bassac » ;
MELAN, capitaine du « Pavie » ;
THOMAS, mécanicien du « Pavie » ;
X, commissaire du « Pavie » ;
ELDIN, capitaine du « Francis-Garnier » ;
GIAU, mécanicien du « Francis-Garnier » ;
X, commissaire du « Francis-Garnier » ;
VIVIER, capitaine du « Mouhot » ;
NUI, mécanicien du « Mouhot » ;
X, commissaire du « Mouhot » ;
[141] PICHON, capitaine du « Vienchan » ;
MEIFFRÉDY, second et commissaire du « Vienchan » ;
COSTE, mécanicien du « Vienchan » ;
BIETH, patron du « Pétrel » ;
PERNON, patron du « Pélican » ;
QUESNOT, patron du « Pluvier » ;
DE BOYER D'ÉGUILLES fils, patron de la « Sarcelle » ;
KERJEAN, patron du « Flamant » ;
SECCO, patron du « Cormoran » ;

DE LA GUÈRONNIÈRE, patron de « l'Hirondelle » ;
BARTHE, patron du « Bengali » ;
HOAREAU, patron de la « Cigogne » ;
DE BOYER D'EGUELLES, patron du « Marabout »;
CADO, patron de l' « Albatros » ;
PASCAL, patron du « Goéland » ;
LIÉNARD, agent à Savanhakhet (Laos) ;
KUENOMANN, comptable à Savanhakhet (Laos) ;
FRANÇON, agent principal à Khône (Laos) ;
GOULARD, comptable à Khône (Laos) ;
LOUDESSAMY, magasinier à Khône (Laos) ;
RICAU, agent à Paksé (Laos) ;
JALADE, agent à Vientiane (Laos) ;
ARTIGAS, agent à Luang-Prabang (Laos) ;
UGUEN, capitaine du « Garcerie » ;
DASTÉ, capitaine du « Colombert » ;
BIAU, mécanicien du « Colombert » ;
BERTRON, capitaine du « Trentinian » ;
FILLIATRE, mécanicien du « Trentinian » ;
GRANGIER, patron du « Gougeard » ;
PARAVISINI, patron du « Massié » ;
GAUZERLA, patron du « Vanneau ».

———————

Prise de guerre
(*Le Journal des débats*, 21 juin 1915)

Toulon, le 20 juin. — Le navire allemand *Laeïsz*, capturé dans les mers de Chine au début des hostilités, a été ramené de Saïgon à Toulon, le 12 juin, sous le commandement du lieutenant de vaisseau de réserve Quesnelain.

Le lieutenant Quesnelain était, avant la guerre, sous-directeur des Messageries fluviales de Cochinchine ; il fut mobilisé dans la colonie et c'est ainsi que lui fut confié ce commandement provisoire.

———————————

CAMBODGE
Les événements et les hommes.
(*Les Annales coloniales*, 21 août 1915)

Le résident supérieur Baudoin, accompagné de M. Cazenave, ingénieur en chef des, Travaux publics, a effectué le mois dernier une tournée dans le Nord de Cambodge.

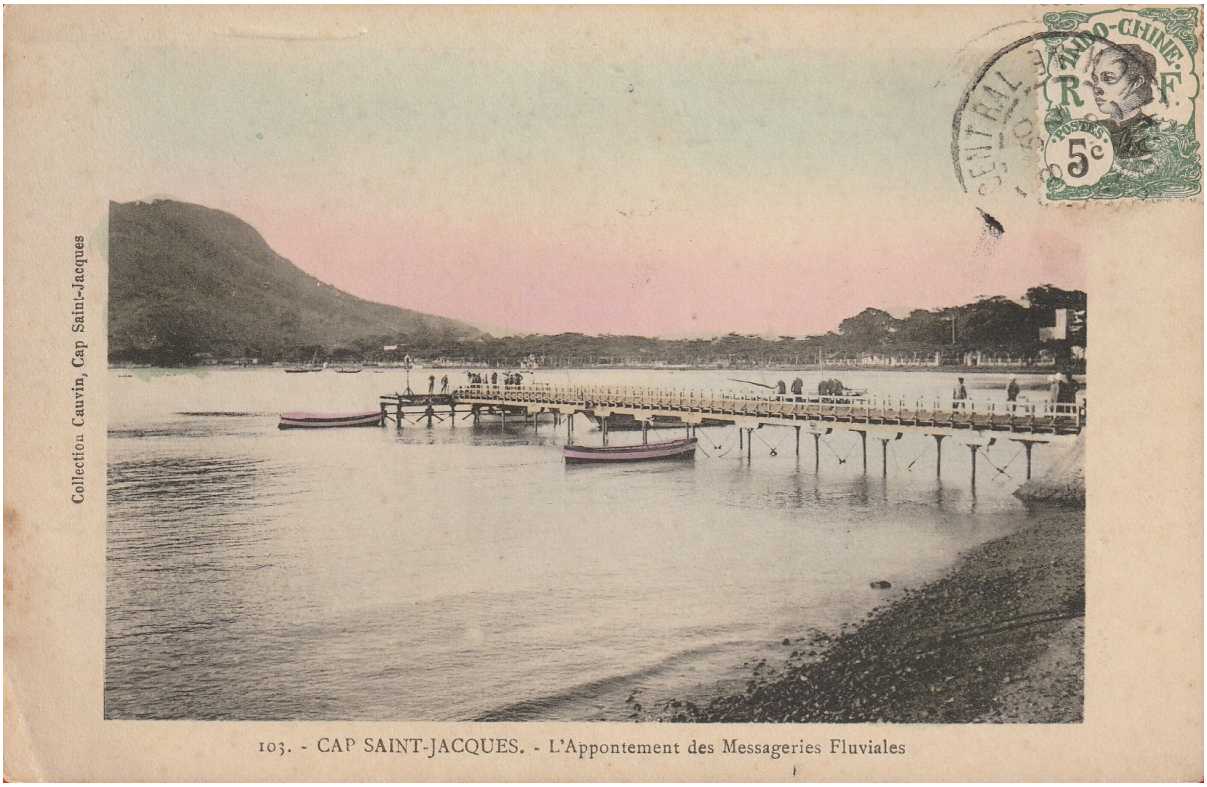
Il a examiné d'importants travaux de balisage effectués sur le Mékong à Stung-Streng pour faciliter le passage des vapeurs et des pirogues dans le bief autrefois si dangereux à la navigation fluviale […].

———————

Messageries fluviales de Cochinchine
(*Le Journal des finances*, 16 octobre 1915)

L'assemblée générale des actionnaires des Messageries fluviales de Cochinchine a approuvé les comptes de l'exercice 1914 qui accusent un bénéfice net de 585.284 fr. au lieu de 701.497 fr. précédemment, sur lequel le dividende a été fixé à 15 fr. brut par action, contre 20 fr. brut l'an dernier. Les prévisions de l'exercice 1915 sont assez peu favorables en raison des circonstances actuelles.

———————



CAP-SAINT-JACQUES. — L'Appontement des Messageries fluviales.
Collection Cauvin, Cap-Saint-Jacques.



Coll. Olivier Galand
Cap-Saint-Jacques. —Appontement de Bing-Dao (Coll. Cauvin, Cap-Saint-Jacques)
Carte expédiée le 10 janvier 1914.

À LA CHAMBRE
QUESTIONS ECRITES
Déplacements officiels en Indochine
(*Les Annales coloniales*, 1er janvier 1916)

M. Ernest Outrey, député, avait demandé, par question écrite au ministre de la Marine, s'il est exact qu'un torpilleur mobilisé au cap Saint-Jacques (Cochinchine) pour surveiller l'entrée de la rivière de Saïgon, aurait reçu l'ordre de pousser ses feux à dix heures et demie du soir, pour faire faire, le Gouverneur général [Roume] absent du bord, une promenade en mer à la femme de ce haut fonctionnaire et à sa fille ; quelle est l'autorité responsable de cet ordre ; pour quel motif militaire un torpilleur aurait escorté le bateau des Messageries fluviales qui a amené le Gouverneur général de l'Indochine et sa famille visiter les ruines d'Angkor ; par qui ont été payées les dépenses de charbon occasionnées par ces promenades ; s'il n'est pas inadmissible que de tels abus, intolérables en temps de paix, se produisent en temps die guerre.

Voici la réponse du ministre :

« 1° Le Gouverneur général de l'Indochine, désirant effectuer une tournée au cap Saint-Jacques, demanda que l'on mît à sa disposition un torpilleur. Empêché d'embarquer à la dernière heure., sa famille seule put prendre passage à bord pour ce court trajet ;

« 2° Le Gouverneur général ayant, à se rendre en voyage officiel au Cambodge et à Angkor, le commandant de la marine lui a proposé de le faire escorter par un navire de guerre, conformément à de nombreux précédents.

C'est ainsi qu'un torpilleur escorta le chef de la colonie d'Indochine ;

« 3° Les dépenses occasionnées par ce déplacement furent, en ce qui concerne les seuls bâtiments de guerre, supportées, comme de coutume, par la marine.

Norbert Hippolyte LE COISPELLIER
(1860-1916)

Né à Brest (Finistère), le 13 mars 1860
———.
Chevalier de la Légion d'honneur du 12 juillet 1893 (ministère de la Marine) :
lieutenant de vaisseau ; 15 ans 9 mois de services, dont 14 ans, 6 mois à la mer.
Directeur de l'exploitation des Messageries fluviales de Cochinchine.
Administrateur de la Société agricole de Suzannah (1907)
Président de l'Association des planteurs de caoutchouc de l'Indochine
(2 septembre 1910-18 décembre 1911)
———
Décédé à Paris, le 22 juillet 1916.

Indochine
(*Les Annales coloniales*, 15 janvier 1916)

M. le commandant Norbert Le Coispellier, qui venait d'achever sa période de direction de la Compagnie des Messageries fluviales de la Cochinchine et du Cambodge, est rentré en France par le dernier courrier avec sa femme.

Leur départ a été salué, là-bas, par d'unanimes et affectueux regrets, et une manifestation cordiale eut lieu en l'honneur du commandant, au cercle l'Union de Saïgon.

M. Littaye, arrivé par l'*Athos*, remplace M. Le Coispellier.

———————————

COMPAGNIE DES MESSAGERIES FLUVIALES
Transports fluviaux
SAÏGON
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1916, p. 114)

Les changements de personnel sont colorés en bleu outremer

MM. A[lbert] LITTAYE, directeur ;
QUESNEL, sous-directeur ;
MICHEL-VILLAZ [Ferdinand], contrôleur général, chef de la comptabilité ;
FAUQUENOT [Pierre], sténo-dactylographe ;
HÉLOURY, secrétaire-archiviste ;
M^lle^ BERQUIN, secrétaire auxiliaire ;
MM. FACIOLLE, secrétaire des ateliers ;
LHEUREUX, capitaine d'armement ;
CHAMBON, caissier ;
ASSELIN, comptable ;
DELMAS, comptable ;
DE VERNINAC, comptable ;
SAMOU, service du fret ;
CANNOU, service du fret ;
BRIGNON, économe ;
GUILLERAUT, magasinier ;
MICHEL, chargé des douanes ;
BARTHÉLÉMY, chef d'atelier ;
FÉDAUT, sous-chef d'atelier ;
BAILLEAU, contremaître ;
LACAZE, contremaître ;
LIGNEL, agent principal, à Pnompenh ;
ROBIN, comptable, à Pnompenh ;
MONOD et fils, agent principal, à Bangkok ;
SAINT-PERN, agent à Cantho ;
DERVILLÉE, agent à Battambang ;
BRUNET, agent à Kratié ;
MARAIS, agent à Strungtreng ;
MELLAC, agent à Mytho ;
RABERT, agent à Angkor ;
DURIER, capitaine du « Donaï » ;
D'ARTHUYS, 2^e^ capitaine du « Donaï » ;
ROUSSEAU, chef mécanicien du « Donaï » ;
STACKENBURG, commissaire du « Donaï » ;
COQUIN, capitaine du « Mékong » ;
PIERRE, mécanicien du « Mékong » ;
X, commissaire du « Mékong » ;
KERNAONET, capitaine du « Battambang » ;
GROSSETTI, mécanicien du « Battambang » ;

X, commissaire du « Battambang » ;
VIVIER, capitaine du « Namvian » ;
FOUILLEN, mécanicien du « Namvian » ;
X, commissaire du « Namvian » ;
LE CALVEZ, capitaine de l'« Attalo » ;
OMNÈS, capitaine de l'« Attalo » ;
X, commissaire de l'« Attalo » ;
GEMINI, capitaine du « Namky » ;
X, mécanicien du « Namky » ;
X, commissaire du « Namky » ;
RENAULT, capitaine du « Haïnan » ;
X, mécanicien du « Haïnan » ;
X, commissaire du « Haïnan » ;
MORGANTI [28], capitaine de l'« Annam » ;
RIBOT, mécanicien de l'« Annam » ;
X, commissaire de l'« Annam » ;
SIGOREL, capitaine du « Khmer » ;
HIEN, mécanicien du « Khmer » ;
X, commissaire du « Khmer » ;
[115] DUCHAN, capitaine du « Bassac » ;
BÉJOT, mécanicien du « Bassac » ;
X, commissaire du « Bassac » ;
MELAN, capitaine du « Pavie » ;
THOMAS, mécanicien du « Pavie » ;
X commissaire du « Pavie » ;
ELDIN, capitaine du « Francis-Garnier » ;
GIAU, mécanicien du « Francis-Garnier » ;
X, commissaire du « Francis-Garnier » ;
LEROY, capitaine du « Mouhot » ;
NUI, mécanicien du « Mouhot » ;
X, commissaire du « Mouhot » ;
JOURDAN, capitaine du « Vienchan » ;
X… second et commissaire du « Vienchan » ;
LENY, mécanicien du « Vienchan » ;
QUI, patron du « Pétrel » ;
PERNON, patron du « Pélican » ;
BIETH, patron du « Pluvier » ;
DE BOYER D'ÉGUILLES fils, patron de la « Sarcelle » ;
DEVEAUX, patron, du « Flamant » ;
MARAIS, patron du « Cormoran » ;
DE LA GUÈRONNIÈRE, patron de « l'Hirondelle » ;
BARTHE, patron du « Bengali » ;
EATON, patron de la « Cigogne » ;
DE BOYER D'EGUELLES, patron du « Marabout »;
CADO, patron de l' « Albatros » ;
HOAREAU, patron du « Goéland » ;
LIÉNARD, agent à Savannakhet (Laos) ;
KUENOMANN, comptable à Savannakhet (Laos) ;
TUIEL, agent principal à Khône (Laos) ;

---

[28] *Pierre* Baptiste Morganti : né à Ogliastro (Corse), le 26 septembre 1886. Marié à une Dlle Ricci. Dont : Jean Pierre (Haïphong, 20 décembre 1922-Toulon, 25 mars 2015). Il poursuit sa carrière à Haïphong chez l'armateur Pannier, puis commandant du *G.-G. Paul-Doumer*, des Messageries maritimes. Médaillé de la Résistance (30 décembre 1947).

GOULARD, comptable à Khône (Laos) ;
LOUDESSAMY, magasinier à Khône (Laos) ;
RICAU, agent à Paksé (Laos) ;
JALADE, agent à Vientiane (Laos) ;
ARTIGAS, agent à Luang-Prabang (Laos) ;
UGUEN, capitaine du « Garcerie » ;
TARAVIRNI, capitaine du « Colombert » ;
QUI, mécanicien du « Colombert » ;
BERTRON, capitaine du « Trentinian » ;
FILLIATRE, mécanicien du « Trentinian » ;
GRANGIER, patron du « Gougeard » ;
TA, patron du « Massié » ;
GAUZERLA, patron du « Vanneau ».
DASTÉ, capitaine du « Phuockiên » ;
RASSUBECK, mécanicien du « Phuockiên ».

M. LE COLONEL BERNARD ET M. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL ROUME

(*Les Annales coloniales*, 19 février 1916)

M. le colonel Bernard qui, depuis le début des hostilités, dirige avec l'autorité et l'énergie que l'on lui connaît l'artillerie du camp retranché de Paris, est venu, avant-hier, déposer devant la commission de la Marine marchande.

Il a protesté avec une véhémente indignation contre la suppression des services de la navigation en Indochine et, notamment, contre la suppression du service Saïgon-Bangkok opérée par M. le gouverneur général Roume.

M. le colonel Bernard, dont la haute valeur est unanimement appréciée à la Chambre, a fait une profonde impression dans les milieux politiques.

Ajoutons que ce n'est pas comme colonel mais comme administrateur délégué de la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine que M. Bernard a comparu au Palais-Bourbon.

MODIFICATIONS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 mars 1916)

Messageries fluviales de Cochinchine.— Augmentation du capital de 2 millions à 2.500.000 fr., par l'émission de 5.000 actions de 100 fr., suivant décision de l'assemblée extr. du 19 fév., qui a modifié les statuts en conséquence. — *Petites Affiches*, 9 mars.

(*Le Journal officiel de la République française*, 7 octobre 1916)

Par décision ministérielle du 6 octobre 1916, M. le lieutenant de vaisseau Littaye (*Albert*-Yves-Marie), du port de Brest, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à titre d'ancienneté de services et sur sa demande.

Cet officier sera rayé des contrôles de l'activité pour compter du 1er octobre 1916.

Annuaire Desfossés 1917, p. 448 *:*
Messageries fluviales de Cochinchine
Administrateurs : *idem*.

Henri-*Gaston* LANCELIN, directeur

Né à Paris, 2e, le 26 juin 1867.
Fils d'Eugène Auguste Lancelin, négociant, et de Mme, née Garnier.
Marié en 1900 avec Geneviève Bienaimé, fille d'un vice-amiral sous les ordres duquel il avait servi.

École polytechnique.
Chevalier de la Légion d'honneur comme lieutenant de vaisseau (*JORF*, 12 avril 1901, p. 2366).
Détaché à la Compagnie des Messageries maritimes (10 août 1905).
Directeur des Messageries fluviales de Cochinchine à Saïgon (*ca* 1918),
président du Syndicat d'initiative de l'Indochine,
membre fondateur de la section cochinchinoise de la Ligue maritime et coloniale (*L'Écho annamite*, 5 janvier 1922),
membre de l'Automobile-Club de Cochinchine,
membre de la commission municipale de Saïgon (*L'Écho annamite*, 20 juin 1922),
membre du conseil d'administration du Port de Saïgon,
membre de la Société des études indochinoises.
Délégué à Saïgon du bureau Veritas (*L'Avenir du Tonkin,* 16 novembre 1923).
Il rentre en France sans esprit de retour (*L'Écho annamite*, 11 février 1924).
Administrateur de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport (1927),
et des Messageries fluviales de Cochinchine.
Membre de l''Association amicale des Français d'Indochine.
Contributeur à une dizaine de souscriptions de l'Action française (1934-1939). Animateur de sa section de Jouy-en-Josas (*L'Action française*, 7 octobre, 4 et 11 novembre 1935).

Officier d'académie (*JORF*, 30 novembre 1901).
Officier de la Légion d'honneur comme capitaine de frégate de réserve (*JORF*, 18 février 1926, p. 2215).
Décédé le 26 décembre 1953.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1918, p. 122-123)

Transports fluviaux et ateliers de métallurgie
Siège social, 6, rue d'Athènes Paris.

Les changements de personnel sont colorés en bleu outremer

Direction, Saïgon

M. G. LANCELIN, directeur.

Bureaux

MM F. MICHEL-VILLAZ, contrôleur général, chef de la comptabilité ;
CHRISTOPHE, Louis, inspecteur ;
CHAMBON, Camille, caissier ;
ASSELIN, comptable ;

DE ROLARED, —
DE VERNINAC, —
FAUQUENOT, sténo-dactylographe ;
SAMOU, service du fret ;
CANNOU,

Armement

M. KERNAONET, capitaine d'armement.

Ateliers

MM. BARTHÉLÉMY, chef d'atelier ;
VILAINE, sous-chef d'atelier ;
COSTE, inspecteur-mécanicien ;
PIERRE, contremaître ;
FACIOLLE, secrétaire.

Magasins

MM. BRIGNON, économe ;
GUILLERAUT, magasinier ;
MICHEL, chargé des douanes.

Agences principales

MM. LIGNEL, agent principal, à Pnompenh ;
LIÉNART, agent principal, à Khône ;
GOULARD, comptable, agent à Khône ;
LOURDESSAMY [précédemment LOUDESSAMY], —

Agences

MM. MELLAC, agent à Mytho ;
DE SAINT-PERN, agent à Cantho ;
ARTIGAS, agent à Luang-Prabang ;
JALADE, agent à Vientiane ;
MARAIS, agent à Savannakhet [auparavant commissaire du *Donnai*] ;
VIGNEAU, comptable à Savannakhet ;
RICAU, agent à Paksé ;
DELMAS, agent à Battambang [auparavant comptable à Saïgon] ;
DERVILLÉE, agent à Strungtreng ;
ROBIN, agent à Kratié [auparavant comptable à Phnom-penh] ;
PAIN, agent à Angkor [auparavant secrétaire à Saïgon] .

Vapeurs

MM. SERRIS, capitaine du S/S « Douai » [auparavant capitaine du *Mékong*].
PALATTI, 2e capitaine » du S/S « Douai » ;
GROSSETTE, chef mécanicien du S/S « Donaï » ;
COQUIN, capitaine du SS « Mékong » ;
FOUILLEN, chef mécanicien du SS « Mékong » [auparavant mécanicien du Namvian]. ;
D'ARTHUYS, capitaine du « Battambang » [auparavant capitaine de l'*Annam*] ;
VIVIER, capitaine du « Nam-Vian » [auparavant capitaine du *Mouhot*] ;
LE CALVEZ, capitaine de l'« Attalo » ;
GEMINI, capitaine du « Namky » ;
PICHON, capitaine du « Haïnan » [auparavant capitaine du *Vienchan*] ;
MORGANTI, capitaine de l' « Annam » ;

LE DRUILLENCE, capitaine du « Khmer » ;
RENAULT, capitaine du « Francis-Garnier » [auparavant capitaine du *Haïnan*] ;
AUDRIEU, capitaine du « Mouhot » ;
ROUSSEAU, chef mécanicien du « Mouhot » [auparavant chef mécanicien du *Donaï*] ;
SIGOREL, capitaine du « Bassac »;
BÉJOT, mécanicien du « Bassac » ;
JOURDAN, capitaine du « Vienchan » ;

Chaloupes

MM. HUAN, patron du « Pétrel » ;
DE BOYER fils, patron du « Pélican» [auparavant patron de la *Sarcelle*] ;
BIETH, patron du « Plumier » ;
ROBERT, patron de la « Sarcelle. » ;
THAN, patron du « Flamant » ;
BARTHE, patron du « Cormoran » [auparavant patron du *Bengali*] ;
DE LA GUÈRONNIÈRE, patron de l'« Hirondelle »;
DE BOYER père, patron du « Bengali » [auparavant patron du *Marabout*] ;
X , patron du « Marabout » ;
CHRISTOPHE, Julien, patron du « Goéland » ;
THU, patron de la « Cigogne » ;
CHATEL, patron de l'« Alcyon» ;

Flottille du. Laos

MM. MELAN, capitaine du « Pavie » ;
THOMAS, mécanicien du « Pavie » ;
UGUEN, capitaine du « Garcerie » ;
BERTRAN, capitaine du « Colombert » ;
PARAVISINI, capitaine du « Trentinian » [auparavant patron du *Massié*] ;
NELSON, patron du « Vanneau » ;
TA, patron du « Massiè » ;
GRANGIER, patron du « Gougeard » ;
LAVOREL, patron de l'« Albatros ».

———————

Nouvelles constructions
(*Le Sémaphore algérien*, 3 juillet 1919)

On nous signale les nouvelles constructions suivantes :
……
La Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine fait construire aux Chantiers de Provence à Port-de-Bouc 2 vapeurs, dimension 55 x 8,70 x 4,35. Environ 625 tx.
……

———————————

(*JORF*, 1er octobre 1919, p. 10771)

Par décision ministérielle du 29 septembre 1919, les ingénieurs, officiers des directions de travaux et agents techniques de l'artillerie navale dont les noms suivent ont été placés en congé sans solde et hors cadres, pour compter du 1er octobre 1919

dans les conditions des décrets des 7 novembre 1906 et 25 juillet 1914 et de la loi du 30 décembre 1913 (art. 33 et 35).

M. Guilbert (Émile) [29], ingénieur principal (pour servir à la compagnie des messageries fluviales de Cochinchine).

———————————

Annuaire Desfossés 1920, p. 456 *:*
Messageries fluviales de Cochinchine
Administrateurs : *idem*.

———————————

Comité du commerce et de l'industrie de l'Indochine
Le statut des Chinois en Indochine
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 juin 1920)
wwww.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Comite_comm.+indus._I.C.pdf

.....

M. le colonel Bernard cite l'exemple, sur lequel il est particulièrement documenté parce qu'il le touche personnellement, des entreprises de transport par chaloupes dans les eaux intérieures de la colonie. Si le décret du 21 décembre 1911 était appliqué, les chaloupes chinoises ne pourraient plus naviguer en Indochine. L'Administration a estimé qu'il n'était pas possible de mettre ce décret en vigueur. Mais du moment qu'il est établi que les Chinois continuent à user illégalement d'un droit que leur dénie ledit décret, on aurait dû en profiter pour établir une différence entre eux et les armateurs français et les frapper de certaines taxes spéciales. Or on n'a rien fait de semblable.

.....

———————————

PROVINCE DE TANAN
Relevé de tous les colons français et naturalisés, des cantons
de Mochoa et An-ninh-thuong, qui ont été inondés.
(*Procès-verbaux du conseil colonial de la Cochinchine*, 4 décembre 1920)

N°	NOMS	PRÉNOMS	PROFESSIONS	DOMICILE
12	Fabry	Albin	Messageries fluviales	id.
25	Michel-Villaz.	Ferdinand	Comptable Messageries fluviales	id.
34	Simon	Eugène, Georges	Directeur des Messageries fluviales	id.

N.B. : la profession et l'adresse sont celles du propriétaire au moment de l'acquisition.

———————————

L'organisation du Conseil supérieur des colonies
(*Le Courrier colonial*, 18 février 1921)

Transports maritimes
Bernard (Messageries fluviales de Cochinchine)

———————————

[29] Émile Guilbert (1877-1930) : polytechnicien, ingénieur de l'artillerie navale, président de la Société des études indochinoises, futur directeur de l'ACRIC, puis de la Société agricole Thi-Doi. Voir encadré.

Une nouvelle unité des Messageries fluviales
(*L'Écho annamite*, 19 février 1921)

Les essais du « Louis-Blanchet », des Messageries fluviales, qui doit remplacer l'« Attalo » sur la ligne Saïgon-Pnom-Penh, ont eu lieu avant-hier devant une commission composée de MM. Courtaux, ingénieur en chef du service de la navigation ; Berland, chef du 3e bureau du gouvernement ; Campi, directeur de l'Inscription maritime ; Costa, commandant du port de commerce ; Doz, représentant des Postes et Télégraphes ; Jaouen [30] et Favre ingénieurs de la marine ; assistés des membres de la commission fluviale : MM. Verley [31], ingénieur des Travaux publics, et Leroux, ingénieur des Ponts et Chaussées.

Ces essais, qui se sont effectués sur la base du Nhabé, ont donné une vitesse moyenne de 10 nœuds 005.

Le « Louis-Blanchet », qui a été aménagé d'une façon très confortable et même luxueuse, est une chaloupe de 70 tonnes, de lignes élégantes, comportant 36 couchettes de première classe. deux cabines de luxe et deux cabines de 2e classe.

Nous ne pouvons qu'applaudir aux louables efforts que fait la compagnie des Messageries fluviales en vue de renouveler sa flottille en la dotant de bateaux pourvus d'une installation moderne susceptible de satisfaire les exigences des voyageurs amoureux de leurs aises.

Cette compagnie a été bien inspirée en confiant la direction de plusieurs de ses bateaux desservant les provinces de la Cochinchine à des commissaires annamites dont la courtoisie est très appréciée des voyageurs indigènes depuis qu'un commissaire européen brutal s'est livré à des voies de fait sur un certain nombre d'entre eux.

Nous nous permettons cependant une légère critique. Depuis quelque temps, on nous signale que des vols fréquents se commettent à bord des chaloupes des Messageries fluviales desservant l'Ouest, sans que les commissaires, à qui les victimes font part de leurs soupçons contre le personnel placé sous leurs ordres, s'en émeuvent outre mesure et sans qu'ils cherchent à découvrir les coupables.

Nous sommes persuadé qu'il aura suffi de porter le fait à la connaissance de la compagnie pour que celle-ci mette fin à ces vols qui, en se multipliant, pourraient lui porter préjudice en faisant déserter ses bateaux aux voyageurs indigènes.

———————————

[30] *Pierre* Guillaume Marie Jaouen (Saint-Yvi, Finistère, 10 février 1891-Pontivy, 21 juin 1977) : polytechnicien, ingénieur du génie maritime, sous-directeur de l'arsenal.

[31] Étienne Verley (1873-1928) : ingénieur des T.P. de l'Indochine, membre de la Société des études indochinoises, parent des amidonniers lillois (Maïzena). Marié le 15 mai 1922 à une Eurasienne, Marguerite Robert (1903-1926). Membre de la Société d'études indochinoises. Deux filles : Gilberte (mariée à Maurice Dubourg) — voir Georges Dubourg, une vie en Indochine — et Solange.



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Quai d'embarquement pour Phnom-Penh. Le *Jules-Rueff*
(Coll. Grands Magasins réunis, Hanoï)

———————

AVIS
(*L'Écho annamite*, 28 avril 1921)

I. — À compter du 5 juin 1921, le service du mardi de l' « Alcyon » de Mytho à Travinh est supprimé. Par contre, un service sera établi sur la même ligne avec la même chaloupe le dimanche

II. — À compter de la même date, les marchandises à destination de Bentré et de Travinh seront embarquées à Saïgon sur le vapeur de la ligne du Cambodge du mardi.

Les marchandises à destination de Bentré embarquées à Saïgon le vendredi sur vapeur de l'Ouest continueront à être acceptées sur cette chaloupe comme précédemment.

Le directeur de l'exploitation.
Signé : GUILBERT.

———————————

Le naufrage du *Mékong*.
(*L'Écho annamite*, 13 août 1921)

Hier, nous avons appris avec une pénible surprise que le *Mékong*, de la compagnie des Messageries fluviales, avait coulé le 10 courant vers 7 heures du soir à six milles en

aval de Kompong-Chnang. Le vapeur, chargé de sacs de paddy, n'avait pas, heureusement, de passagers à bord. Trois hommes de l'équipage ont disparu.

Le sympathique directeur de la compagnie, à qui nous sommes allé demander des renseignements complémentaires sur ce sinistre, n'a pu que nous confirmer la triste nouvelle ; le sous-directeur s'est rendu sur les lieux pour procéder à une enquête sur les causes du naufrage et examiner la possibilité de renflouer le bateau.

Le *Mékong*, qui desservait la ligne Saigon- Pnompenh, avait subi ces temps derniers des aménagements destinés à lui permettre de tenir la mer. Son premier voyage après sa sortie de l'Arsenal lui a été fatal. Construit avant la guerre, il avait coûté 800.000 francs C'était une belle unité de la flotte des Messageries fluviales, qui s'est augmentée depuis quelques mois du *Jules-Rueff* et du *Louis-Blanchet*, aménagés avec tout le confort moderne. Il ne faut pas le considérer néanmoins comme perdu, car rien ne dit encore qu'il ne peut pas être renfloué pour naviguer de nouveau.

*
* *

Le gouverneur de la Cochinchine a reçu du résident supérieur au Cambodge les deux télégrammes ci-après:

« Vapeur *Mékong*, des Messageries fluviales, en voyage libre, ayant quitté Kompongchnang, se dirigeant à Pnompenh, chargé sacs paddy, a coulé dans Tonlésap dix courant vers dix-neuf heures, à un e heure environ Kompongchnang. Pas de passagers L'équipage a pu se sauver à la nage, trois hommes n'ont pas encore répondu à l'appel. »

*
* *

« D'après résultats première enquête vapeur Mékong a quitté Kompong-chnang 10 août à 19 heures avec chargement 9.781 sacs paddy. Peu temps après départ, vapeur sous influence forte brise venant par le travers, aurait donné de la gîte, qui a eu pour conséquence déplacer quelques-uns des sacs chargés sur ponts supérieur et inférieur, ce qui a accentué sa gîte. Mékong s'est rempli eau et s'est couché sur tribord à hauteur Kompongos au milieu fleuve ; sur 72 dont 39 de équipage et 33 coolies qui étaient à bord, tous sont sauvés sauf trois disparus. Épave serait recouverte de trois mètres eau. »

———————————

NÉCROLOGIE
Léon de Tinseau
(*Le Figaro*, 25 décembre 1921)

Le comte Léon de Tinseau à succombé en son appartement de la rue de Vienne, à l'âge de soixante-dix-huit ans.

D'une ancienne famille de Franche-Comté, il avait comme ancêtre paternel le gouverneur de la cité libre et impériale de Besançon, un des parlementaires qui portèrent les clefs de la ville à Louis XIV.

Il s'adonna de bonne heure à la littérature, après de brillantes études faites au collège des Jésuites à Dole (Jura), et fut l'auteur de nombreux romans littéraires, et notamment de la *Meilleure part*, couronné par l'Académie française ; de l'*Attelage de la Marquise ; Sur le Seuil; Un Nid dans les Ruines; le Port d'attache; le Secrétaire de madame la Duchesse ; Sur les deux rives*, etc., etc.

Ancien sous-préfet de 1871 à 1879, il était chevalier de la Légion d'honneur.

Ancien sous-préfet de 1871 à 1879, il était chevalier de la Légion d'honneur.

Léon de Tinseau, explorateur
par le Masque de fer.
(*Le Figaro*, 28 décembre 1921)

Le romancier de bonne compagnie, qui est mort hier, était, sans doute, un écrivain habile. On sait moins qu'il fut un infatigable voyageur.

Tinseau parcourut plusieurs fois les grandes voies chinoises et le Tonkin, et le Cambodge. Il avait rapporté d'Extrême-Orient des impressions très personnelles. Rien ne semble l'avoir beaucoup intéressé des conditions d'existence, des religions, de la culture, des peuples qu'il visitait. En revanche, il avait recueilli de nombreux petits faits dont il tenait un répertoire.

D'un long séjour à Chang-Haï, ce dont il se. souvint avec le plus de netteté, fut l'offre qu'on lui fit, par un soir de chaleur torride, d'une serviette imbibée d'eau bouillante

— Et croiriez-vous, répétait-il, que j'eus moins chaud après avoir, avec, essuyé mon visage ?

AEC 1922-708 — Messageries fluviales de Cochinchine, 5, rue d'Athènes, PARIS (9e).

Capital. — Sté an., f. le 1er juin 1881, 2.500.000 fr. en 25.000 act. de 100 fr. ent. lib. Dividendes de chacun des cinq dern. exercices : 15 fr.

Objet. — Exploitation des services postaux et des correspondances fluviales en Cochinchine, au Cambodge et au Laos.

Agences. — Cochinchine : Saïgon. — Cambodge : Pnom-Penh. — Laos : Khône, Savannakhet, Vien-Tiane, Luang-Prabang.

Conseil. — MM. comte Léon de Tinseau [1844-1921 : sous-préfet sous l'Empire, puis romancier], présid. ; L[adislas] Borysewicz et P[aul] Marquié [32] ; admin. ; colonel F[ernand] Bernard, admin. dél.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1922, p. 146)

Transports fluviaux et Ateliers de constructions mécaniques

Siège social : 5, rue d'Athènes, Paris

Direction: 5, quai Francis-Garnier, Saïgon.

MM. G[aston] LANCELIN, directeur de l'exploitation ;

---

[32] Paul Marquié : né le 13 août 1867 à Mazères (Ariège). Avocat-défenseur près la Cour d'appel de l'Indochine, président du conseil colonial de la Cochinchine (1905-1910) entre deux mandats de Cuniac, chevalier de la Légion d'honneur (1908), membre du comité d'initiative de l'Association rizicole indochinoise (1910), membre du conseil privé de la Cochinchine (1911), membre du Comité du commerce et de l'industrie de l'Indochine (1913), membre du Syndicat des planteurs de caoutchouc (1918), administrateur de l'Agence générale des colonies (1928)… Le *Bulletin du syndicat des planteurs de caoutchouc* du 11 juin 1941 annonce qu'en raison des circonstances, la nouvelle de son décès est parvenue par hasard et sans le moindre détail.

L[éon] KARCHER [33], sous-directeur.

Bureaux

MM. MICHEL-VILLAZ, F[erdinand], contrôleur général, chef de la comptabilité ;
VEYSSIER, PAUL, caissier ;
COTTAREL, inspecteur ;
CHAMBON CAMILLE, comptable ;
ASSELIN DE BEAUVILLE, contrôleur ;
DE ROLAND, comptable ;
DE VERNTNAC, chef.du service du fret ;
FAUQUENOT, PIERRE, secrétaire.

Armement

MM. SERRIS, capitaine d'armement ;
LOYANT, inspecteur mécanicien ;
GUILLOT, inspecteur mécanicien.

Ateliers

MM. PROVOST, HENRI, chef d'atelier ;
PIERRE, contremaître ;
LÈTH, contremaître ;
NISHIMURA, contremaître ;
FACIOLLE, archiviste.

Magasins

MM. MONTANDON, économe ;
MELCHIOR, magasinier ;
MICHEL MANUEL, chargé des douanes

Agences principales

MM. LIGNEL, agent principal à Phnom-penh ;
LIENART HONORÉ, agent principal à Khône.

Agences

MM. DE SAINT-PERN, agent à My-tho, *p. i.* ;.
DE BOYER D'ÉGUILLES père, agent à Cantho *p. i.* ;
LE BEL, agent à Angkor-Siémréap, *p. i. ;*
DELMAS, agent à Bacpréah-Battambang ;
GRANGIER, agent *p. i.* à Kratié ;
KOR OURIO, agent à Stungtreng, *p. i.* ;
RICAU, agent à Paksé ;
MARAIS, agent *p. i.* à Savannakhet ;
SICÉ, comptable à Savannakhet ;
JALARE, agent à Vientiane ;
ARTIGAS, agent à Luang-prabang.

Vapeurs

MM. KERNAONET, capitaine du S. S. [steamship] « Donaï » ;

---

[33] Léon Karcher (Souk-Arhas, 1885-Neuilly, 1957) : officier d'artillerie, ingénieur, marié en 1920, au Cap-Saint-Jacques, à Magdeleine Laurentie, fille de Pierre Laurentie (pilote de la rivière de Saïgon, administrateur des Plantations de Baria et de la Société agricole de Suzannah, puis, après absorption, de la Société indochinoise de plantations d'hévéas). Léon Karcher entra au conseil des Messageries fluviales et dirigea plusieurs de leurs filiales. Chevalier (1919), puis officier (1937) de la Légion d'honneur.

MORIN, 2e capitaine du « Donaï » :
ROUSSEAU, chef-mécanicien du « Donaï » ;
BIAYS, capitaine du « Louis-Blanchet » ;
LÉON, capitaine du « Jules-Rueff » :
D'ARTHUYS, capitaine du « Battambang » ;
GEMINI, capitaine du « Namky » ;
MARCY, capitaine du « Haïnan » ;
L'HOTELLIER, capitaine de l' « Annam » ;
BALÉSI, capitaine du « Khmer » ;
CHARPIN, capitaine du « Phuoc-kién » ;
FOURNIER, capitaine du « Bassac » ;
LIEBERMANN, capitaine du « Vienchan ».

Chaloupes

MM. TOULZA, patron du « Pétrel » ;
TAY, patron du « Pélican » ;
LY TUT, patron du « Pluvier » ;
VIENG, patron de la « Sarcelle » ;
NHAN, patron du « Flamant » ;
UT, patron du « Cormoran » ;
FONTAINE, patron de l' « Hirondelle » ;
BA, patron du « Bengali » ;
MAYBON, patron du « Marabout
HAO, patron du « Goëland » ;
SAO, patron de la « Cigogne » ;
BAY, patron de l' «Alcyon ».

Flottille du Laos

MM. BERTRON, capitaine du « Pavie » ;
ANGÉLI, chef-mécanicien du « Pavie » ;
BOZEC, capitaine du « Garcerie » ;
DURSEN, capitaine du « Colombert » :
PARAVISSINI, capitaine du « Trentinian » ;
BOLUIX, patron du « Vanneau » ;
Huu, patron du « Massie » ;
GRANGIER, patron du « Gougeard » ;
LAVOPEL, patron de l' « Albatros » ;
THOMAS, inspecteur-mécanicien ;
GUILLOT, inspecteur-mécanicien *p. i.*

———————————

Saïgon
Ligue maritime française
(*L'Écho annamite*, 5 janvier 1922)

Un comité provisoire, formé d'anciens ligueurs, a été constitué.
Ce comité comprend :
Le commandant [Gaston] Lancelin, directeur des Messageries fluviales…

———————————

CHARGEURS RÉUNIS

Ligne de l'Indochine
(*Les Annales coloniales*, 27 mars et 4 avril 1922)

Les vapeurs de la ligne de l'Indochine acceptent sur connaissements directs des marchandises pour Pnom-Penh, Cap Saint-Jacques, Baria, Mytho, Vinh-Long, Sadec, Chaudoc, Long-Xuyen, Cantho, Soctrang, Daï-Ngaï, Baclieu. La réexpédition sur ces points est assurée à Saïgon par les vapeurs des Messageries fluviales de Cochinchine.

———————————

Triple assassinat du Laos
(*L'Écho annamite*, 10 octobre 1922)

Le Résident supérieur au Laos rend compte qu'un triple assassinat a été commis a Khong sur la personne de M. Xavier, magasinier des Messageries Fluviales, de sa femme et de son enfant dans la nuit du 2 au 3 octobre. Le mobile et l'auteur du crime sont inconnus.

Une information judiciaire est ouverte.

———————————

Annuaire Desfossés 1923*,* p. 504 *:*
Messageries fluviales de Cochinchine
Administrateurs : *idem*.

———————————

Liste générale des membres de la Société des études indochinoises
(*Bulletin*, 1923, p. 143-149)

MEMBES TITULAIRES

Guilbert (Émile), LH, directeur des Messageries fluviales.

Karcher (Léon), LH, croix de guerre, sous-directeur des Messageries fluviales à Saïgon.

Lancelin (Gaston-Henri), LH, palmes acad., directeur des Messageries fluviales de Cochinchine à Saïgon.

———————————

Les relations commerciale de la Cochinchine avec le Laos
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 14 janvier 1923)

De quelle manière sont établies à l'heure actuelle les relations commerciales entre la Cochinchine et le Laos ? — Et, s'il y a lieu, quelles doivent être les modifications à apporter à ces relations ? Tels sont, pris dans l'ensemble de ce grand problème qu'est la question du Laos, les deux points que nous nous proposons d'examiner sommairement aujourd'hui.

Le Mékong est, en ce moment, la grande artère de communication entre le Laos et la Cochinchine, et si ce n'étaient les nombreux rapides qui le divisent en biefs, nous aurions en lui une voie navigable de tout premier ordre. Il n'en reste pas moins vrai que chacun de ces tronçons suffit, de par sa longueur en réalité considérable, à assurer, sur le territoire laotien, les échanges entre des régions assez éloignées. C'est du nord au sud le trajet qu'empruntent couramment les commerçants européens, chinois ou indigènes. Certes, les difficultés de transport existent bien sur ce fleuve, surtout en raison de la violence du courant en maints endroits, mais elles ne sont pas

insurmontables, ainsi que l'ont prouvé, tout dernièrement encore, les négociants français. Toutefois, jusqu'à l'île de Khône, à la frontière du Laos et du Cambodge, les communications peuvent être considérées comme établies avec une certaine régularité, malgré le faible appui apporté au commerçant laotien par la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine.

Cette Compagnie. — dite subventionnée — met à la disposition des chargeurs un tonnage de si minime importance que ces derniers se trouvent dans la nécessité de faire usage de pirogues, pour le transport de l'excédent de leurs marchandises, sur de longues distances.

Les obstacles sérieux de navigation se rencontrent donc à Khône et en aval de cette île uniquement sur le territoire cambodgien.

À Khône, la seule voie de transport existant à l'heure actuelle est le chemin de fer la traversant du nord an sud. Cette ligne, étant le monopole de la Compagnie des fluviales, ne peut être utilisée par les exportateurs laotiens, bien qu'une clause du contrat en ait prévu l'emploi pour effectuer le trafic entre le nord et le sud de l'île. Malgré des essais tentés à plusieurs reprises, les commerçants ne sont jamais parvenus à transporter leurs marchandises sur ce parcours par leur propres moyens. D'où il ressort que l'importance de leurs exportations est subordonnée à la bonne volonté et la capacité de chargement dé la compagnie des Fluviales.

En aval de Khône, de Kratié à Samboc, la situation est différente : pendant la majeure partie de l'année, la circulation a lieu normalement, mais, à l'époque des basses eaux, l'usage des pirogues devient obligatoire et le trajet, durant un ou deux jours, occasionne une perte de temps appréciable.

De ce qui précède, on se rend compte que les communications entre la Cochinchine et le Laos présentent d'assez grandes difficultés auxquelles la négligence de certains services publics n'est pas étrangère.

Ce que demandent les Français établis au Laos est pourtant loin d'être exagéré. M. Troude, colon à Paksé, dans une lettre adressée à la fin de l'année dernière à M. le résident supérieur du Laos à Vientiane, avait formulé quelques vœux très modérés en insistant particulièrement sur les moyens de remédier à l'état de choses existant à Khône et dans la région Kratié-Samboc, M. Troude laissait complètement de côté la question des transports à l'intérieur même du territoire laotien, en donnant l'assurance que lui-même et ses compatriotes seraient en mesure de les effectuer par leurs propres moyens.

Pour Khône, M. Troude réclamait la construction d'une route parallèle au rail et d'une longueur de 3 à 4 kilomètres, seulement. L'exécution offrirait la plus grande facilité, puisque le tracé ne comporterait aucun ouvrage d'art et que les seuls travaux consisteraient en terrassements et empierrement, le tout cependant assez solide pour être capable de résister aux fortes pluies.

Quant à la région Kratié-Samboc, il suffirait d'aménager un chenal entre ces deux points du fleuve, pour permettre aux chaloupes d'y circuler aisément toute l'année.

Les études jadis faites à ce sujet ont été interrompues, sans motif sérieux. Il est indispensable qu'elles soient reprises jusqu'à un aboutissement favorable auquel rien ne s'oppose.

En somme, les deux points essentiels des revendications exposées par M. Troude, c'est-à-dire, d'une part, l'établissement d'une route à Khône et, d'autre part, l'aménagement du Mékong entre Kratié et Samboc ne paraissent pas nécessiter des dépenses importantes. Et si l'on songe, par ailleurs, à l'essor que prendra le Laos à la suite de ces améliorations, — dont la Cochinchine bénéficiera pour une large part —, on est en droit de se demander pour quelle raison est si longtemps retardée la mise à exécution de travaux si peu coûteux et de première nécessité.

La Cochinchine, en effet, n'a pas à se désintéresser de cette question. Le Laos, sans contact avec la mer, n'a qu'une voie de sortie, le Mékong, et qu'un débouché

géographique, la Cochinchine. Celle-ci, porte du Laos et sa transitaire naturelle, se doit de ne pas négliger l'existence économique de son voisin, puisque le développement de ce dernier est appelé à devenir un des éléments delà prospérité cochinchinoise.

L. F.

Le Courrier de l'Ouest, 29 avril

N. D. L. R. — Voilà, n'est-ce pas ?, qui n'est pas mal. Il y a dans l'île de Khône, pour relier le bief aval du Mékong au bief amont, un chemin de fer. Et voilà un coton qui demande une route à côté du chemin dé fer, pour que le Laos puisse amener ses marchandises au bief inférieur, en aval des chutes !

Eh bien ! si énorme que cela paraisse, c'est la vérité vraie.

Ce chemin de fer est le monopole de la Cie des Fluviales. Elle refuse d'y transporter d'autres marchandises que les 25 ou 30 tonnes que ses rares bateaux peuvent y apporter chaque semaine, alors que la région supérieure aurait cent mille tonnes à exporter.

À quel diable le colonel Bernard, directeur des Fluviales, a-t-il vendu son âme ? C'est son affaire. Comment se fait-il que le Gouvernement général continue à tolérer les agissements de la Société des Messageries fluviales à Khône ? Çà c'est notre affaire, à nous tous qui nous intéressons au Laos, de le lui demander.

Richement subventionnée, la Cie des messageries fluviales n'a pas, que nous sachions, le monopole de la navigation sur le Mékong.

Elle ne l'a pas de droit, elle arrive à l'avoir de fait au Laos, grâce à sa mainmise sur le chemin de fer des chutes de Khône. De cette façon, elle empêche 100.000 tonnes de produits de descendre sur Saïgon, elle rejette sur Bangkok le commerce du Laos. Quel intérêt a-t-elle à agir ainsi ?

———————

L'ennemi du progrès démasqué

par CLODION [= Henri Cucherousset]

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 18 février 1923)

Pendant plusieurs années, *L'Éveil économique* fut à peu près le seul en Indochine à dénoncer comme l'un des hommes les plus néfastes à ce pays le colonel [Fernand] Bernard, administrateur de la Société des Messageries fluviales de Cochinchine. Nous y avions quelque mérite. Cette campagne que nous dictait notre conscience nous coûtait ; car nous comptions parmi nos bons amis le commandant [Gaston] Lancelin, directeur de la compagnie ; d'autre part, nous savions que, d'une façon générale, le personnel faisait tous ses efforts et n'était pas responsable de la ligne de conduite qui lui était imposée. Enfin, il faut bien reconnaître que le colonel Bernard n'est pas un sot, loin de là.

Mais il était facile de se rendre compte que l'esprit de la compagnie était l'esprit monopolard le plus cynique.

Empêcher la construction de chemins de fer et de routes dans toute la vallée du Mékong pour qu'il ne reste qu'une voie : la voie fluviale ; obtenir une forte subvention et le monopole de certains transports ; empêcher si possible toute concurrence et obtenir ce résultat, en tous cas au Laos, par des moyens contestables ; empêcher le développement de cette immense région pour n'avoir pas à intensifier le service : telle était la tactique du colonel Bernard.

D'autres auraient cherché à profiter de la subvention et du monopole de fait au Laos pour y développer le mouvement des chaloupes, en complétant et améliorant la flottille, en améliorant les aménagements, en particulier à Khône, en mettant le chemin de fer à la disposition de tous les transporteurs, en demandant, au lieu de la combattre, la

construction rapide d'une route de débloquement du Laos et en intensifiant le service dans le bief central.

On a préféré, pour n'avoir rien à faire qu'à encaisser les subventions et tondre les usagers, monopoliser contre tout droit le chemin de fer de Khône et empêcher toutes les marchandises autres que celles apportées par les rares chaloupes de la compagnie de descendre du bief amont au bief aval. — Résultat : au lieu de la statue que le Laos reconnaissant eût sans doute élevée un jour au colonel Bernard, c'est un pilori qui s'y dressera et son nom y restera honni.

Il n'est guère béni en Cochinchine et au Cambodge où, grâce à l'horreur de la Compagnie des fluviales pour tout progrès, une multitude de chaloupes chinoises raflent la plus grosse partie des affaires.

Après la guerre, il eût fallu un effort.

Le colonel Bernard en fit un prodigieux, mais à rebours. Il consacra toutes les ressources de son intelligence remarquable, de son activité inlassable et de son entregent de juif à lutter par l'intrigue, par la plume et par la parole contre la construction des chemins de fer et des routes dans cet immense territoire qu'il voudrait réserver à ses seules chaloupes sans faire le moindre effort vers le mieux.

Tout de même, les routes se sont faites en Cochinchine et au Cambodge et M. Sarraut a poussé à la construction de routes de débloquement du Laos et à l'étude du chemin de fer de Tân-Ap au Mékong, puis de celui de Saïgon à Bangkok par Pnom-Penh et Battambang.

M. Bernard se remua alors comme un diable dans un bénitier et se multiplia à Paris, saisissant toute occasion de faire prévaloir ses idées. Au Comité du commerce et de l'industrie, grâce à la faiblesse et à la médiocrité d'esprit du président, M. [le brasseur Gabriel] Larue* [de 1916 à 1922], qui, grâce au Ciel, vient d'être remplacé [par Léonard Fontaine, des Distilleries de l'Indoch.], il n'y eût langue que pour lui. Il mit tout en œuvre pour y acquérir l'influence qui devait lui permettre de faire accepter ses idées spéciales sur le sujet qui le hante.

L'Exposition de Marseille comprenait entre autres réjouissances un congrès de l'outillage colonial. M. Bernard trouva le moyen de se faire désigner par l'Union coloniale comme son rapporteur. Il en profita pour rassembler dans un rapport qui, malheureusement pour lui, nous parvint trop tôt, tous les arguments loyaux ou déloyaux contre la construction des routes et des chemins de fer et contre le développement du Laos. Un seul travail selon lui s'imposait : le barrage du Tonlesâp avec écluse pour maintenir dans le grand lac du Cambodge une profondeur en toute saison suffisante pour les chaloupes des Fluviales.

Nous prîmes alors notre meilleure plume et notre encrier d'acide picrique et nous dénonçâmes eu termes énergiques l'audace de cet homme qui, abusant de la confiance d'une société savante, faisait sous son couvert une campagne de mauvaise foi. N'allait-il pas, pour mieux prouver la nocivité des chemins de fer en Cochinchine et au Cambodge, jusqu'à combattre les projets mis en avant pour le Delta du Tonkin, jonglant avec les chiffres et avançant les affirmations les plus fausses ? — Notre protestation immédiate parvint à Paris à temps ; appuyée par celles verbales d'un Tonkinois qui se trouvait avoir des accointances avec la Société, il faut croire qu'elle produisit son effet, car le colonel Bernard ne parut pas au congrès et son fameux rapport n'y fut pas lu.

Peut-être était-il trop occupé à préparer sa vengeance contre M. Sarraut, coupable d'avoir poussé aux routes et chemins de fer et d'être l'homme du développement du Laos.

M. Sarraut, par le caractère un peu trop superficiel de son projet de développement des Colonies, prêtait le flanc aux critiques et M. Bernard avait beau jeu, sans y mettre de parti-pris et sans employer d'arguments de mauvaise foi, de le mettre en fâcheuse posture. Il est évident que ceux qui se pâment d'admiration devant ce projet et le

vantent sans réserve, ou bien ne l'ont pas lu ou bien sont des esprits dépourvus de sens pratique. Reconnaissons tout de même à M. Sarraut le mérite d'avoir fait pour la cause coloniale un formidable battage qui, finalement, attirera l'attention d'autres que les badauds et amènera des esprits positifs et sérieux à s'occuper de l'Indochine.

Ce n'est pas tant à M. Sarraut qu'il faut reprocher les lacunes, les erreurs, les exagérations de ce projet qu'à ses collaborateurs.

M. Sarraut avait, nous a-t-on assuré, un double but : faire une bonne réclame pour l'Indochine et s'assurer un long règne au ministère. Il y a réussi. Il est indéniable qu'on s'intéresse de plus en plus aux Colonies, même au Parlement ; d'autre part, M. Sarraut qui avait gagné neuf mois en tenant le pays dans l'expectative du fameux projet, puis dix-huit en retardant la discussion à la Chambre, vient d'en gagner probablement une douzaine grâce au caractère flou du projet et à la nécessité d'une mise au point et trouvera encore bien moyen de gagner encore du temps jusqu'à sa réélection.

M. Bernard avait beau jeu de taquiner le ministre sur ce point et sur d'autres ; et de frotter ses pieds sur le paillasson. Il aurait pu, par des questions précises et des précisions bien placées, mettre terriblement à la toiture ce bourreau de travail qui n'attend pas le chant du coq. — Là, il aurait pu savourer sa vengeance, ce plaisir des dieux.

M. Bernard a préféré une autre méthode, moins directe. Sur le terrain des précisions, il a sans doute craint une contre-attaque. Il a préféré troubler l'eau, semer la confusion par une jonglerie de chiffres et d'assertions audacieuses, mêlant adroitement les inexactitudes les plus osées aux informations les plus exactes. Édifiant sur des chiffres qu'il savait inexacts des calculs impressionnants, sur des prémisses qu'il savait contestables des raisonnements d'une logique parfaite, il a échafaudé pour *la Revue de Paris* un monument sous lequel il espérait bien écraser M. Sarraut.

Et en effet, elle est fort habile cette critique du projet, car elle contient une très grosse part de vérité. Elle est de nature à convaincre tous ceux qui ne sont pas assez au courant de ces questions pour rectifier certains chiffres ou qui ne connaissent pas le point de vue tout spécial de l'auteur.

Malheureusement pour M. Bernard, il ne s'en est pas tenu à son étude dans la *Revue de Paris*.

Il a voulu hâter sa victoire par une manifestation osée : il a voulu une autre tribune donnant à sa parole un plus grand poids dans les milieux coloniaux.

C'est l'Union coloniale française qui, une fois de plus, la lui a fournie.

Seulement, cette fois, ce n'est plus le pauvre petit *Éveil économique* qui, seul, a protesté. Le nouvel article s'en prenait aux fonctionnaires, montrant quelle lourde charge ils font peser sur le budget. Il disait à ce sujet des choses fort exactes, mais était-ce bien à lui à les dire ? Il se fit ainsi des ennemis d'une quantité de gens qui, autrement, se fussent complètement désintéressés de son attitude contre le développement économique de la vallée du Mékong et de la façon égoïste dont, sous sa direction, la Compagnie des fluviales exploite son monopole. Ce fut dans la presse dévouée aux fonctionnaires un tollé général, et pour les journaux qui, depuis longtemps, combattaient les idées de M. Bernard au sujet des routes et tramways, la maladroite manifestation du colonel Bernard fut une fameuse occasion de rappeler au public quelle poutre avait dans l'œil ce dénonciateur de la paille fonctionnariste.

L'Impartial en Cochinchine, *France-Indochine* au Tonkin nous ont, cette fois, précédé et l'on peut maintenant considérer comme fortement atteinte l'autorité de M. Bernard dont la voix désormais clamera dans un désert.

Les routes, soit disant inutiles, sont partout sillonnées d'automobiles, la plupart publiques et transportant des indigènes, de charrettes, pousse-pousse, bicyclistes, etc. Que M. Bernard vienne voir au Tonkin une route comme celle de Hanoï à Sontây qui cependant longe un fleuve desservi par deux compagnies rivales de chaloupes à vapeur.

Il y verra un mouvement comme on n'en voit sur aucune route de France même les jours de foire des gros centres !

Il faut n'avoir jamais mis les pieds dans ce pays pour dire que les routes ne rendent pas énormément service aux Indigènes. Quant aux chemins de fer, tout le monde sait que s'ils ont dû hausser leurs prix, c'était pour arrêter une augmentation de trafic qui devenait inquiétante en raison, du manque de matériel roulant

C'est de la mauvaise foi de là part de M. Bernard, de venir écrire qu'il n a pas été fait de travaux d'irrigation alors que, rien que dans le Nord, toute une région est enrichie par les irrigations du système de Kep, qu'on va inaugurer celles dû Vinh-Yên arrosant quinze mille hectares, que l'on travaille depuis trois ans à celles de Thanh-Hoa devant arroser cinquante mille hectares et depuis plusieurs mois à celles du Sông Câu qui arroseront plus de douze mille hectares.

M. Bernard s'est complètement déconsidéré par cette campagne, dont le but n'est plus un secret pour personne.

La Compagnie des Messageries fluviales ayant depuis longtemps remboursé son capital, bien déterminée à ne faire d'ici là fin de son contrat qu'un minimum d'efforts, entend bien retarder le plus possible le jour où, grâce aux routes et aux chemins de fer et à des concurrents plus actifs, le pays pourra se passer de son coûteux concours. Dès lors, la tactique qui s'impose est évidente : tout faire pour retarder cet événement ; il en coûte moins d'argent pour faire un rapport à l'Exposition de Marseille sous le couvert de l'Union Coloniale que de construire une flottille de chaloupes perfectionnées.

Mais tout de même, cette comédie doit avoir une fin. M. Long, circonvenu, s'était mis en tête que le Laos ne serait pas intéressant avant dix générations de gouverneurs. — Nous croyons savoir que M. le Ministre, qui a du bon, malgré ses défauts et qui a foi dans les destinées du Laos, s'est inquiété de la chose et a donné à M. Bosc, résident supérieur, les directives que ce distingué fonctionnaire demandait d'ailleurs.

Deux choses pendent au nez des Messageries fluviales : 1) des voies de transit autres que le chemin de fer, à l'île de Khône, permettant à des douzaines de milliers de tonnes de riz, d'étain et de produits divers descendus par pirogues, de passer en aval des chutes et de s'embarquer sur les chaloupes concurrentes

2) une bonne route, empierrée malgré l'obstruction jalouse des T. P. de Vinh à Thakhek et Pak-hin-Boun par Napé ; par laquelle un service automobile amènera de la côte au Mékong ou du Mékong à la côte plus de passagers que la chaloupe hebdomadaire des Messageries fluviales n'en peut transporter.

Peut-être verrons-nous alors une seconde compagnie française desservir par ses chaloupes le grand bief du Mékong !

———————

La Vie Indochinoise
COCHINCHINE
Les événements et les hommes
(*Les Annales coloniales*, 2 mars 1923)

Les Messageries fluviales ont lancé le 5 janvier dernier, une deuxième chaloupe *La Guêpe*, avec le même succès que l'*Abeille*, sa sœur aînée et son sosie.

Depuis deux ans, la Compagnie a. mis en service trois nouvelles unités : le *Louis-Blanchet*, le *Jules-Rueff* et le *Sisophon*.

———————

CAMBODGE
Les événements et les hommes

(*Les Annales coloniales*, 15 mars 1923)

La mission parlementaire [conduite par Valude] […] a quitté Battambang à six heures, s'est embarquée à neuf heures à Kompongluong des lacs sur la chaloupe « Sisophon », des Messageries fluviales, à l'exception de M. le député Outrey, qui a continué sa route sur Pnompenh et Saïgon.

———————

L'Enseignement professionnel en Cochinchine
(*L'Écho annamite*, 31 mai 1923)

Le gouverneur de la Cochinchine,
commandeur de la Légion d'honneur,
Vu le décret du 20 octobre 1911 ;
Vu le Règlement général de l'Enseignement professionnel en Indochine promulgué par arrêté du 9 novembre 1921 ;
Sur la proposition de l'inspecteur de l'Enseignement professionnel ;

ARRÊTE :

Article unique. — Une commission composée de :
……
M. Provost, chef des ateliers des Messageries fluviales, membre ;
……
se réunira, sur la convocation de son président, à l'effet d'examiner les modifications et améliorations qu'il conviendrait d'apporter à l'organisation actuelle des établissements d'enseignement professionnel de la Cochinchine.
Saïgon, le 11 mai 1923.
Signé : COGNACQ

———————

LAOS
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 14 juin 1923)

L'outillage des mines d'étain de Toa-Hin-Kain est en voie d'achèvement ; cette mine sera bientôt en état d'exporter 500 tonnes par an. Les Messageries fluviales s'efforceront d'en sortir la plus grande partie aux hautes eaux, mais la Société minière, qui a d'autres exploitations en vue, envisage d'en évacuer sur le port de Benthuy par la route de Thakhlek à Napé et Vinh.
Ceci prouve l'urgence de la construction de la voie ferrée de Tan-Ap au Mékong

———————

Messageries fluviales de Cochinchine
(*Le Journal des finances*, 3 août 1923)

L'assemblée du 21 juillet a approuvé les comptes de l'exercice 1922, qui s'est soldé par un bénéfice net de 46.251 fr. Avec le report antérieur, le solde disponible s'élève à 1.050.515 fr.
Le dividende a été fixé a 15 fr. brut. Le report à nouveau s'élève à 675.515 francs.

———————

Promotion dans l'ordre de la Légion d'honneur
MINISTÈRE DES COLONIES
(*Journal officiel de la République française (lois et décrets)*, 16 août 1923)

EXPOSITION COLONIALE DE MARSEILLE

Chevaliers

Borysewicz (Vladislas-Clément-Théophile)[1853-1926], administrateur des Messageries fluviales de Cochinchine. À la Compagnie des messageries fluviales de Cochinchine depuis plus de 30 ans, n'a cessé d'y servir avec un dévouement, un zèle au-dessus de tout éloge [A assumé seul, pendant la guerre, la charge des servies publics concédés à la compagnie]. Hors concours. Services exceptionnels rendus à l'occasion de l'exposition nationale coloniale de Marseille.

———————

Indo-Chine
Execution du programme des travaux publics
(*Le Journal des débats*, 21 septembre 1923)

I. Groupe Sud. — […].

II. Groupe Nord. — Parallèlement à la constitution du groupe Sud, le groupe Nord lui-même est en voie de formation pour la réalisation éventuelle, sur des bases analogues, des grands travaux prévus au Tonkin et dans le nord de l'Annam.

Ce groupement comprendrait comme organismes financiers la Banque de l'Indo-Chine et la Banque de l'Union Parisienne et, comme organismes industriels, la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnam, les Messageries fluviales de Cochinchine, la Société des Charbonnages du Tonkin, etc. Actuellement, ce groupe prépare les propositions qui vont être soumises au gouvernement indo-chinois pour l'exécution et le financement des travaux envisagés. Mais on est encore dans la période des pourparlers préliminaires. Il est probable que, dans le courant de l'hiver, ces pourparlers seront poussés assez loin.

Les deux groupes dont nous venons de parler engloberaient la totalité des entreprises portées au programme des grands travaux indo-chinois.

———————

(*Les Annales coloniales*, 12 octobre 1923)

On annonce que le *Douai*, vapeur des Fluviales, consigné aux Messageries Maritimes, assurera désormais les relations directes commerciales et postales entre Saïgon et Singapore. Le *Douai* emportera les correspondances pour la voie anglaise et ramènera le courrier amené par les postes anglaise et hollandaise. Son premier départ a eu lieu le 22 août.

———————————

Les chemins de fer en Cochinchine
par Pierre Valude,
député du Cher
(*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1924)

[…] Actuellement, les différents postes de la Cochinchine sont convenablement desservis, il faut le reconnaître, par la Compagnie subventionnée des Messageries fluviales qui s'est décidée, en ces derniers temps, à mettre en service des bateaux plus en rapport avec le bien-être et le confort modernes. Les trajets n'en sont pas moins longs et dispendieux et il faut compter souvent de 36 à 48 heures pour aller de Saïgon à Chaudoc, Soctrang et Baclieu en utilisant les divers bras du Mékong. Le service des chaloupes chinoises qui abrège la durée du voyage en empruntant les petits arroyos ou les canaux n'est pas beaucoup plus rapide et il présente souvent de très graves inconvénients au point de vue de la commodité et de la sécurité des voyageurs. Ces inconvénients expliquent la vogue qu'a rencontrée dans les campagnes l'industrie automobile lorsqu'utilisant les bonnes routes qui sillonnent maintenant, en tous sens, la Cochinchine elle a organisé des services de voyageurs entre les chefs-lieux et les marchés importants. Mais les sociétés, pour la plupart annamites ou chinoises, qui se sont ainsi formées et qui sont d'ailleurs insuffisantes pour satisfaire les besoins de la population, ne peuvent malheureusement effectuer que d'assez courts trajets et n'ont qu'une influence tout à fait locale sur les transports. […]

———————————

LAOS

(*Les Annales coloniales*, 18 février 1924)

Les concessionnaires du service de transport postal automobile entre Vinh et Dong-Ha ont décidé d'ouvrir un service public entre Vinh et Thakhek, service établi pour correspondre avec les trains de nuit venant de Hanoï, d'une part, et avec la chaloupe des messageries fluviales de Cochinchine assurant les services postaux du Mékong, dans le bief de Vientiane, d'autre part.

Partant de Hanoï le soir par le train de nuit, le voyageur n'aura qu'à monter en automobile à Vinh pour aller passer la nuit à Napé. Le lendemain, il sera conduit à Thakhek, où il trouvera la chaloupe qui le transportera sans fatigue à Vientiane Le trajet de retour sera de même calculé pour réaliser la correspondance à Vinh avec le train de nuit se dirigeant vers Hanoï.

Cette initiative intéressante constitue un important progrès dans l'exécution du programme de débloquement du Laos.

———————————

Le chemin de fer du Mékong

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 23 mars 1924)

[…] Citons à ce sujet un rapport datant de 1919 d'un haut fonctionnaire du Laos à M. le résident supérieur.

« Le chemin de fer que l'administration a fait construire de Khône Nord à Khône Sud a été concédé à la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine. Celle-ci en fait un instrument qui ne sert que ses propres intérêts au détriment de ceux du pays.

« Pendant mon séjour à Paksé, un commerçant français, M. Troude, m'a demandé une entrevue et m'a exposé qu'il était dans l'impossibilité de développer son commerce d'exportation. Il est tenu de faire effectuer ses transbordements par le chemin de fer des Fluviales, puisqu'aucune route doublant la voie ferrée ou autre n'est utilisable dans l'île. Les marchandises sont transportées à Khône Sud où tous les points faciles d'accostage sont occupés par les Fluviales et où elles possèdent seules des appontements.

Il est donc obligé de charger ses marchandises sur les navires de cette compagnie. Or la quantité de fret qui lui est concédée par les fluviales est limitée par le petit nombre de leurs chaloupes. Il y a donc impossibilité pour lui d'augmenter le chiffre actuel de ses exportations ».

Voici un autre passage du même rapport, qui est très suggestif de la mentalité de la Cie de Messageries fluviales. De retour à Khône, j'ai rencontré M. Bellan, résident de France à Stung-Treng. qui venait faire des achats de paddy pour parer à la disette régnant dans sa province ; j'ai alors eu la stupéfaction d'apprendre que les stocks de paddy entreposés à Khône, près de mille tonnes, n'avaient servi à peu près à rien pour remédier à cette disette et cependant, le paddy coûtait 2 $ le picul à Khône, alors qu'il valait 8 et 10 $ à Stung-Treng et à Thala Borivat, c'est-à-dire à 45 kilomètres plus bas.

Mais la Cie des Messageries fluviales n'avait pas accepté de charger ses chaloupes pour des lieux aussi rapprochés où elle risquait de ne pas trouver de fret de remplacement. Elle avait donné la préférence aux chargements destinés à Saïgon.

Je tiens de M. Oubre, receveur des douanes à Khône, que le Chinois Lim Hœur s'est vu refuser le transport en chemin de fer de Khône Nord à Khône Sud du paddy qu'il voulait envoyer à Kratié par ses propres moyens. Étant intervenu en faveur du Chinois auprès des Fluviales, il a été répondu à notre agent que la Compagnie ne pouvait transporter par chemin de fer des marchandises destinées à des navires concurrents. L'épilogue de cette affaire est typique : Lim-Hoeur étant obligé de charger son paddy sur un navire des Fluviales, celles-ci lui ont fait payer pour Kratié le même prix de transport que pour Saïgon ! »

Nous avons eu nous-même, au cours de nos voyages au Laos, l'occasion de nous entretenir avec divers commerçants français de ce pays. Tous sont unanimes à déclarer qu'ils pourraient faire un chiffre d'exportations beaucoup plus considérable, même aux tarifs en vigueur (huit fois ce que demandera le chemin de fer de Tan-Ap à Thakhek) si les Messageries fluviales ne limitaient pas le fret à un chiffre infime et n'arrêtaient pas le trafic aux chutes de Khône, grâce à leur monopole du chemin de fer.

Mais si les exportations actuelles par le Mékong ne peuvent donner aucune indication sérieuse, par contre, on peut faire une évaluation assez exacte de ce qui, grâce à la politique des Fluviales, est détourné du Mékong sur Bangkok par les caravanes de charrettes à bœufs et le chemin de fer de Korat.

Bien que le coût du transport par cette voie soit plus élevée d'un point du Mékong à Bangkok que de ce point à Saïgon par les Fluviales, deux raisons rejettent les marchandises sur Bangkok.

La première, qui est suffisante, est qu'il y a des charrettes à bœufs par milliers et que, par ce moyen, les transports, bien que coûteux, sont possibles, tandis que les Fluviales n'offrent qu'un tonnage insignifiant et ne peuvent transporter qu'une partie infime des marchandises qui se présentent. La seconde est que Bangkok étant un port pour ainsi dire franc a l'avantage sur Saïgon, qui est un vrai repoussoir à commerce avec sa barrière douanière. […]

———————————

DE COMÉDIE EN COMÉDIE
(*L'Écho annamite*, 14 avril 1924)

……

Les directeurs de l'*Impartial* et de l'*Opinion*, qui avaient emboîté le pas à M. Ernest Outrey dans sa campagne contre l'administrateur délégué des Fluviales, ont reçu chacun, le 11 courant, une lettre ainsi conçue :

M. le directeur,

Dans votre numéro du 24 mars dernier, vous avez fait paraître un article intitulé : « Le colonel Bernard ne paralysera pas l'Indochine », article signé de M. Outrey.

Je reçois de M. le colonel Bernard une dépêche par laquelle il me charge d'opposer le démenti le plus formel aux assertions avancées dans cet article.

Le colonel Bernard affirme, en outre, n'avoir pris part à aucune campagne et il ajoute que le Parlement n'est saisi d'aucune proposition hostile à un emprunt indochinois, pas plus que d'une proposition réclamant une aggravation des charges militaires de la colonie.

Je vous prie, en conséquence, de vouloir bien faire insérer la présente protestation dans votre plus prochain numéro aux mêmes lieu et place et dans les mêmes conditions d'insertion que l'article de M. Outrey.

Je connais trop votre esprit d'équité et son impartialité que rappelle si bien le titre de votre journal pour être certain que vous voudrez bien faire droit à ma demande sans qu'il me soit besoin d'invoquer la loi et le droit de réponse.

Veuillez agréer, monsieur, mes salutations empressées.

Le directeur de l'exploitation des Messageries fluviales

KARCHER.

……

———————

Messageries fluviales de Cochinchine
(*Le Journal des finances*, 19 juillet 1924)

Les comptes de l'exercice 1923 approuvés par l'assemblée qui s'est tenue le 10 juillet font ressortir un bénéfice net de 123.153 fr. provenant de la plus-value du portefeuille. Le solde distribuable s'élève à 798.668 fr. Le dividende maintenu à 15 fr. brut sera remis en paiement le 1er août, il a été indiqué que le Conseil d'État a rendu, à la date du 9 mai dernier, un arrêt accordant à la Société une indemnité en raison des perles subies.

Une expertise est actuellement en cours pour en évaluer le montant.

———————

LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES
La navigabilité du Haut-Mékong
(*Les Annales coloniales*, 28 août 1924)

Notre confrère *L'Écho du Cambodge* publie les renseignements suivants :

Le Service des Travaux publics du Cambodge poursuit activement la réalisation d'un programme de travaux qui permettront, dans un avenir prochain, aux vapeurs de la Compagnie des messageries fluviales de circuler librement entre Phnôm-Penh et Khône, pendant toute l'année.

Actuellement, les bateaux type *Bassac*, venant de Phnôm-Penh, ne peuvent dépasser Thma-Crey, à 9 kilomètres en amont de Kratié, et ceux qui, venant de Khône, descendent le fleuve, doivent s'arrêter à 2 kilomètres en aval d'Ampil-Tuc. Il existe donc dans le réseau fluvial une interruption d'environ 37 kilomètres. Pour remédier à cet inconvénient qui, à la saison des basses eaux, réduit le trafic à un tonnage insignifiant, les services techniques ont adopté un plan destiné à ouvrir la route du Mékong aux bateaux du service fluvial.

Deux chantiers seront ouverts à cet effet et menés simultanément l'un, pour le dérochement de la passe de Kadau, entre Ampil-Tuc et Prêk-Kakott, et l'autre, pour l'aménagement des rapides de Samboc vers Chruoy Bantay. Ainsi, vers la fin de mai 1925, les bateaux descendant le Mékong pourront sans doute atteindre Chruoy Bantay,

à 6 kilomètres seulement de Thma Crey. Une ligne de chemin de fer à voie étroite opérera la jonction entre ces deux points d'accostage, et ainsi se trouvera supprimé le service de pirogues et ses multiples inconvénients.

Il ne restera plus alors à aménager que le dernier secteur dont l'étude est en voie d'achèvement. Les Travaux publics se heurteront là à de grosses difficultés et trois saisons sèches seront nécessaires pour mener à bien l'aménagement des passer. Mais, en mai 1928, la route sera libre entre Phnôm-Penh et Khône.

Tels seront les résultats dus à l'initiative hardie et opportune des Travaux publics. Il n'est pas nécessaire de souligner l'importance économique de ce progrès : ainsi s'ouvrira un chemin d'accès pratique avec Khône, qui permettra d'assurer un transit régulier et sans rompre charge avec le Haut-Mékong, premier pas vers la route libre sur Vientiane.

———————

PHNOM PENH
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 octobre 1924)

Le remplaçant de M. Lignel. — Nous n'avions pas encore eu l'occasion de souhaiter la bienvenue à M. Marais, agent des Messageries fluviales au Laos, à qui la Compagnie vient de confier la succession de M. Lignel à la direction de Pnom-Penh, M. Marat, très sympathiquement connu par les vieux Cambodgiens, alors qu'il occupait les fonctions de commissaire sur la ligne Saïgon–Pnom-Penh, n'est donc pas un inconnu, et la Compagnie ne pouvait faire choix plus heureux Nous nous en félicitons pour le commerce local et prions M^{me} et M. Marais d'agréer nos vœux de bon séjour parmi nous.

———————————

Fernand BERNARD, président

Annuaire Desfossés 1925, p. 551-552 *:*
Messageries fluviales de Cochinchine
Administrateurs : MM. F. Bernard, L. Borysewicz, P. Marquié, G. Rueff, P. Guesde [34].

Pierre Georges Paul CARRIVE, DIRECTEUR

Né à Sauveterre (Pyr.-Atl.), le 23 novembre 1891.
Fils de Paul Carrive (1841-1916) et de Marguerite Marche.
Marié à Pessac (Gironde), le 11 oct. 1922, avec Marguerite Flouch. Dont :
— Eugène Paul (Pessac, 25 juillet 1923-Saint-Cloud, 2 sept. 2017), polytechnicien, marié en 1952 avec Jacqueline Igon ;
— Georges Jean Maurice (Saïgon, 5 oct. 1925-Paris XVIIIe, 22 mai 2001).

Polytechnicien, engagé volontaire pour quatre ans le 7 octobre 1910.
Termine la Grande Guerre comme capitaine à titre temporaire (16 juin 1918).
Obtient un congé sans solde (26 mai 1920), puis démissionne (8 mai 1923).
Se retire à Metlaoui (Tunisie), probablement aux Phosphates de Gafsa.
Passe en Indochine début 1925.
Sous-directeur, puis administrateur (ca 1930) des Messageries fluviales de Cochinchine.
Directeur de l'exploitation (1927), puis co-liquidateur (1938-1939) de la Société saïgonnaise de navigation et de transport.

Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 11 novembre 1927).
Décédé à Garches, le 1er nov. 1974.

---

[34] Pierre Guesde (1870-1955), qui paraît représenter ici la SFFC, était administrateur des Messageries fluviales de Cochinchine et de plusieurs de leurs filiales : Manufactures indochinoises de cigarettes, Plantations de Kantroï, Plantations de Mimot, Société urbaine foncière indochinoise.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-83-84)

Transports fluviaux et ateliers de constructions mécaniques
Siège social : 5, rue d'Athènes, Paris.
Direction : 5, quai Le Myre-de-Vilers, Saïgon.

MM. L[éon] KARCHER, directeur de l'exploitation ; PRIVÉ, sous-directeur ; [Pierre] CARRIVE, sous-directeur.

Bureaux.

MM. F[erdinand] MICHEL-VILLAZ, contrôleur général, chef de la comptabilité ; G, CHAMBON, caissier ; COTTAREL, inspecteur ; ASSELIN DE BEAUVILLE, contrôleur ; DE ROLAND, comptable ; DE VERNINAC, chef du Service du fret ; S. VASSIN, secrétaire.

Armement.

MM. SERRIS, capitaine d'armement ; LOYANT, inspecteur-mécanicien ; PROVOST, mécanicien.

Ateliers.

MM. H. PROVOST, chef d'atelier ; PIERRE, contremaître ; PRIGENT, contremaître ; NISHIMURA, contremaître ; FAGIOLLE, archiviste.

Magasins.

MM. MONTANDON, économe ; MICHEL MANUEL, chargé des Douanes.

Agences principales.

MM. LIENART, agent principal à Phnom-penh ; MARAIS Fernand, agent principal à Khône.

Agences.

MM. DE SAINT-PERN, agent à My-tho ; DE BOYER D'ÉGUILLES Père, agent à Can-thô ; DEBYSER, agent à Angkor-Siemréap [et gérant du bungalow] ; DELMAS, agent à Bacpréah-Battambang ; GRANGIER [KEROURIOU, d'après p. 107], agent à Kratié ; LEBEL, agent à Stungtreng ; RICAU, agent à Paksé ; MARAIS, agent à Savannakhet ; SICÉ, comptable à Savannakhet ; JALADE, agent à Vientiane ; ARTIGAS, agent à Luang-prabang.

Vapeurs.

MM. REYNES, capitaine du « Louis-Blanchet » ; CHARPIN, capitaine du « Jules-Rueff » ; d'AUTHUYS, capitaine du « Battambang » ;CHIARONI, capitaine du « Namky » ; PAIRA, capitaine du « Hainan » ; SENTINI, capitaine de l' « Annam » ; FABRI, capitaine du « Klimer » ; X, capitaine du « Phuoc-kiên » ; DURSEN, capitaine du « Bassac » ; X, capitaine du « Vienchan » ; FOURNIER, capitaine du « Pursat ».

Chaloupes.

MM. LY-TUC, patron du « Pétrel »; TAI, patron du « Pélican » ; XUAN, patron du « Pluvier » ; VIENG, patron de la « Sarcelle » ; SAO, patron du « Flamant » ; VANG, patron du « Cormoran » ; DE BOYER, patron de l' « Hirondelle » ; O, patron du « Bengali » ; UT, patron du « Marabout » ; HAO, patron du « Goéland » ; KIEM, patron de la « Cigogne » ; BA, patron de l' « Alcyon » ; NHAN, patron de la « Guêpe » ; NGAN, patron de l' « Abeille ».

Flottille du Laos.

MM. BERTRON, capitaine du « Pavie » ; MENIER, chef-mécanicien du « Pavie » ; PARAVISINI, capitaine du « Garcerie » ; QUILICHINI, capitaine du « Colombert l » ; LÉON, capitaine du « Trentinian » ; X...., capitaine du « Vanneau » ; Huu, patron du « Massie » ; SUSINI, patron du « Gougeard » ; LAVOREL, patron de l' « Albatros » ; DUVERNEY, inspecteur-mécanicien.

———————————

Le Comité de l'Indochine reçoit M. le gouverneur Cognacq
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 janvier 1925)

Séance du 9 juillet [1924]

Extraits de l'allocution de M. L. Fontaine, président du Comité.

[… Enfin, il est une troisième question sur laquelle je vous demande la permission de dire un mot, c'est la question des transports fluviaux.

Je dis qu'il ne faut pas, dans cette affaire, que l'on fasse ce qui a été fait pour la B.I.C. [Banque de l'Indochine] par exemple, où nous voyons un contrat [le privilège d'émission] expiré depuis cinq années sans savoir ni quand et comment il sera renouvelé et je demande au gouverneur de la Cochinchine que, d'accord avec la Compagnie des Messageries fluviales [35], on étudie la question des transports fluviaux ; il importe, en effet, que cette question soit étudiée et solutionnée de façon à donner satisfaction aux habitants de la Cochinchine et aux nécessités commerciales qui exigent un grand développement de tous les moyens de transports et particulièrement de ceux fluviaux. […]

———————————

Patronage laïque cochinchinois
Une bonne besogne
(*L'Écho annamite*, 6 février 1925)

Une bien curieuse animation régnait hier soir jeudi sur l'appontement des Messageries fluviales :

— Thudaumot !
— Présent !
— Tayninh !
— Présent !
— Cholon !
— Présent !
— Saigon !
— Présent !
— Giadinh !
— Présent !

Toutes les provinces de l'Est semblaient s'être donné rendez-vous. Au fait, c'étaient des élèves de nos écoles officielles qui, dans un ordre parfait, étaient groupés par province et allaient ensuite répondre à l'appel de leur nom. Ils étaient là une centaine au moins, sous la conduite de surveillants et d'instituteurs, chacun avec une natte et une petite valise indice du départ pour un long voyage.

— Embarquez !

……

[35] Proverbe : Les loups ne se mangent pas entre eux.

Faut il ajouter que si la générosité des Messageries fluviales a permis de ne demander— à ceux des enfants qui le peuvent — que 5 $ 00 pour tous frais, plus de 60 enfants pauvres et méritant par leur travail et leur bonne conduite, bénéficient gratuitement de l'excursion.

……

———————————

La question du Laos au comité de l'Indochine*
(*L'Écho annamite*, 24 février 1925)

M. Étienne Denis expose au Comité que, depuis quelque temps, les relations commerciales entre la Cochinchine et le Laos sont devenues des plus précaires. Le tonnage que la Compagnie des Messageries fluviales peuvent mettre à la disposition des commerçants est réduit presque à zéro ; aussi les marchandises restent-elles en souffrance à Saïgon au grand détriment des expéditeurs et des destinataires.

M. Étienne Denis serait heureux que le Comité voulût bien se saisir de la question et faire des démarches en vue d'obtenir qu'il soit remédié le plus tôt possible à cette situation tout à fait anormale.

M. le colonel Bernard fait connaître que cette situation tient uniquement au développement qu'a pris le service des colis postaux expédiés au Laos.

Aux termes de la convention passée entre le gouvernement général et la Compagnie des Messageries fluviales, l'administration ne peut se réserver que la moitié du tonnage restant disponible après embarquement des colis postaux. Ceci [est] évidemment très faible par rapport au tonnage des navires. Ceci est vrai, d'une façon générale en Cochinchine et au Cambodge, mais non point entre Kratié et Khône où l'on ne peut employer aux basses eaux que des chaloupes ayant un port en lourd de 11 à 15 tonnes. Or, sur ce parcours, le gouvernement vient de mettre la Compagnie en demeure de transporter exclusivement des colis postaux jusqu'à épuisement de la souffrance existant à Kratié. On peut donc prévoir que, jusqu'à la prochaine saison des hautes eaux, le commerce laotien sera privé de l'unique moyen de transport dont il dispose aujourd'hui.

M. le colonel Bernard estime que cette situation était à prévoir depuis longtemps car les services sur le Laos, organisés en 1894, au lendemain du traité avec le Siam, c'est-à-dire il y a 30 ans, n'ont reçu, depuis lors, aucune amélioration. Cependant, le Laos s'est grandement développé et comme les relations entre ce pays et la Cochinchine devenaient de jour en jour plus insuffisantes, les négociants ont été amenés peu à peu à employer de plus en plus le système d'envois par colis postaux. Pendant un temps, l'administration a continué à ne prendre pour ces colis qu'une partie du tonnage disponible. Mais il en est résulté des retards tels que des réclamations ont surgi de tous côtés et l'administration a été conduite à accaparer pour ses besoins tout l'espace libre sur les navires de la Compagnie.

Depuis longtemps, le Laos demande que des modifications soient apportées au service des transports qui est appelé à le desservir. Mais jusqu'à présent, il n'a rien obtenu. Tout l'effort de l'administration s'est porté sur l'entretien des voies terrestres pour lequel on a dépensé plus de 5 millions de piastres depuis 6 ou 7 ans alors qu'en 1924, on ne réservait que 52 mille piastres pour les travaux destinés à assurer la navigabilité du Mékong. Si, pendant quelques années, on avait affecté à ce dernier objet le quart seulement des sommes consacrées aux routes, il y a longtemps que le Laos serait débloqué.

M. le colonel Bernard exprime l'avis qu'il faudrait avoir pour le Laos deux services distincts : un service postal et un service commercial. Mais pour ce dernier, il faudrait laisser à la Compagnie concessionnaire la faculté d'organiser ses voyages comme elle

l'entendrait, ce qui lui permettrait de les augmenter pendant la période favorable de l'année.

M. le président demande à M. le colonel Bernard s'il désire que le Comité intervienne auprès du Ministre.

M. le colonel Bernard répond affirmativement en spécifiant que, pour l'instant, il y aurait lieu de demander simplement que M. le gouverneur général rapporte la décision qu'il a prise en ce qui concerne le transport des colis postaux.

M. Étienne Denis estime que le retrait de cette décision est éminemment désirable car le stock des marchandises en souffrance est considérable.

M. le colonel Bernard fait observer que la Compagnie des Messageries fluviales n'est tenue à faire au Laos aucun transport commercial. C'est une faculté qui lui est laissée à la condition de se conformer à un tarif qui lui est imposé. La. situation actuelle ne sera améliorée que. le jour où on aura fait des travaux d'aménagement du Mékong d'une grande importance.

En ce moment, il y a, entre Pnom-penh et Vientiane, 10 transbordements sans qu'aucune installation ait été faite aux points de transbordement.

M. Étienne Denis demande quel sera le temps nécessaire pour décongestionner les marchandises, si le gouvernement local lève l'interdiction qui frappe.

M. le Étienne répond que ce résultat ne pourra pas être obtenu avant le mois de juillet prochain.

Il fait toutefois observer que ses bateaux peuvent transporter beaucoup plus de marchandises à la descente qu'à la montée parce que le Laos expédie moins de colis postaux qu'il n'en reçoit.

M. le président propose de soumettre la question à l'examen de la Commission des Transports et de la Navigation ; après quoi le Comité pourra écrire au Ministre en toute connaissance de cause. — Adopté.

———————————

Notre armement indochinois mérite mieux que d'éternelles critiques

(*L'Écho annamite*, 6 mars 1925)

De la *Presse indochinoise*.

[…] Les plus empressés à parler de vieux sabots songent-ils à s'enquérir de ce que valent les chaloupes chinoises en service sur la ligne Saïgon-Pnompenh et, notamment, cette ancienne unité de la flottille des Douanes et régies de l'Indochine — autrefois la *Curieuse* — considérée par l'Administration en état de complète innavigabilité, condamnée par une commission compétente et finalement vendue en 1920 pour quelques piastres au plus offrant et dernier enchérisseur — un Chinois naturellement ?

Nous ne saurions trop engager ceux qui s'intéressent aux questions de sécurité publique à porter leurs investigations de ce côté.

Oui, on a une singulière façon, en ce pays d'Indochine, d'encourager l'armement français qui, pour se développer et vivre, aurait tant besoin d'aide, à tout le moins de cet encouragement moral qui soutient aux heures d'épreuve ou de lassitude.

Que n'avons-nous entendu dire, en particulier, d'une compagnie locale, les Messageries fluviales de Cochinchine, dont l'effort patient mériterait cependant mieux ?

Quand ce ne sont pas des campagnes de presse, inspirées par des besoins électoraux, qui s'emploient à nier cet effort, ce sont des passagers grincheux qui, sous prétexte que le bifteck de la fin n'était pas suffisamment cuit ou tendre, n'hésitent pas à qualifier de boîte infecte une compagnie à laquelle, en réalité, trois importantes fractions de l'Union indochinoise sont redevables de leur magnifique prospérité actuelle. Sur la ligne de

Pnom-Penh, deux superbes unités neuves, dont on chercherait en vain l'équivalent dans les divers ports du domaine colonial français, offrent au voyageur un parfait confort.

En dehors de sa flotte importante, la Compagnie précitée a créé de toutes pièces de vastes ateliers de construction et de réparations où l'on construit, où l'on répare, où se forment à nos méthodes industrielles des centaines d'ouvriers. Pour bien se rendre compte de l'effort réalisé, il faut prendre du champ, et il convient de se demander combien de temps exigerait la mise au point d'une œuvre de cette envergure, si celle-ci se trouvait être encore à réaliser. De temps à autre, quelque novateur, s'imaginant avoir découvert la colonie, s'écrie que tout cela est à changer. Résolu, le problème des transports faciles et rapides, obtenu, le débloquement du Laos à la fois si loin et si près. Par quels moyens, par exemple ? On omet de nous le dire.

Résumons-nous. Au lieu de jeter la pierre, en toute occasion, à nos armateurs indochinois attelés à la plus dure et à la plus rebutante des besognes, ne serait-il pas mieux de les conseiller avec mesure, d'attirer leur attention sur telles ou telles lacunes à combler, sur les défectuosités de tels ou tels services à améliorer ?

D'aucuns (hélas ! ils sont légion), ont une manière à eux d'encourager les initiatives maritimes bien propre à détourner des choses de la mer les derniers fervents de celle-ci.

Edmond LAUGIER

———————————

La *Sarcelle* dans l'eau
(*L'Écho annamite*, 9 mars 1925)

On nous informe de Vinhlong qu'hier matin, vers neuf heures, la chaloupe *Sarcelle*, de la Compagnie des Messageries fluviales, fit naufrage à Cainhum.

Il n'y eut point d'accident de personne.

Au cours du sinistre, le garde civil Nguyen van Y fit preuve de courage en se sauvant à la nage avec quelques prisonniers.

Nous apprenons ce matin que le lieutenant représentant le capitaine du détachement de la gendarmerie partant en congé a sollicité de l'autorité compétente une récompense digne de la bravoure de ce milicien, auquel vont nos félicitations sincères.

———————————

Les obsèques de M. [Ferdinand] Michel-Villaz
(*L'Écho annamite*, 20 mars 1925)

Une grande affluence accompagnait, ce matin, à sa dernière demeure M. Michel-Villaz, contrôleur général de la Cie des Messageries fluviales, conseiller colonial et membre de la Chambre d'agriculture de Cochinchine.

Le cortège, formé vers 7 heures, devant la maison mortuaire, 65, rue de Massiges, se dirigeait lentement vers la cathédrale où l'absoute fut donnée par le Père Soulard.

L'orphéon de Tandinh prêtait son concours et exécutait pendant tout le trajet des morceaux funèbres de leur répertoire.

Le deuil était conduit par M^me^ Michel-Villaz et sa famille ; les cordons du poêle étaient tenus par MM. Audouit [36], Alinot, Sérisse et Arborati, amis du défunt.

La cérémonie religieuse terminée, on s'est rendu au cimetière où, après les prières de l'église, MM. Karcher et Fays lurent, chacun leur tour, d'une voix tremblante d'émotion et au milieu du silence recueilli des assistants, devant la tombe fraîchement ouverte, un discours retraçant succinctement la vie et l'œuvre de M. Michel-Villaz.

---

[36] Commandant Édouard Audouit (1870-1938).

M. le gouverneur Cognacq et les notabilités civiles et militaires présentes ont ensuite jeté d'un geste pieux de l'eau bénite sur le cercueil.

En cette douloureuse circonstance, nous renouvelons à Mme Veuve Michel-Villaz, à Mlle Michel-Villaz, à M. Michel-Villaz, frère du disparu, et aux Messageries fluviales, nos condoléances émues.

Discours de M. Karcher

Je viens, avec une profonde tristesse, m'incliner devant cette tombe et dire un suprême adieu à mon collaborateur, Michel-Villaz, que la mort vient d'arracher de parmi nous.

Par suite de son long séjour ici, de la situation sociale qu'il avait su se créer par l'honnêteté de toute une vie de labeur, il était connu de tous, comptait de tous côtés de vives sympathies et avait su grouper autour de lui des amitiés fidèles.

Aussi sa mort a-t-elle causé à ses amis et à ses collègues un sincère et profond chagrin.

Né à Colombe (Isère), le 9 janvier 1865, il possédait au plus haut degré les qualités propres aux habitants de sa région : esprit d'entreprise, puissance de travail, ténacité, optimisme. Établi en France où il s'était créé une situation dans la région lyonnaise, il décidait brusquement, à la suite de la perte d'un parent qui lui était cher, de quitter son pays et s'engageait dans l'Infanterie de marine.

Le hasard des désignations le conduisit à Saïgon où il termina l'engagement qu'il avait contracté dans l'armée. Pris par le charme du pays, il eut le désir de s'y fixer, et, à sa libération du service militaire, il entrait le 1er juillet 1896 au service de la compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine à laquelle il se dévoua jusqu'à sa mort.

Successivement caissier, comptable, contrôleur général de la comptabilité, il eut, par deux fois, à remplir par intérim les fonctions de directeur de l'exploitation.

Sa connaissance complète de nos services en faisait un collaborateur précieux, sa disparition fait éprouver à notre Cie une perte sérieuse.

En dehors de son service à la Compagnie, qu'il exécutait avec une conscience et une assiduité scrupuleuses, il avait employé son activité à la création d'entreprises agricoles, s'usant à une tâche surhumaine en voulant tout mener de front.

Il s'est éteint brusquement le 18 mars d'une syncope cardiaque.

Travailleur acharné, actif et tenace, d'un caractère égal et d'une aménité parfaite, il témoignait à tous une grande bonté. Il avait su acquérir l'estime de ses concitoyens qui l'avaient désigné de leurs suffrages pour les représenter au sein du conseil colonial et à la Chambre d'agriculture de Cochinchine.

De même, il était fort connu des milieux annamites dont il avait gagné les sympathies.

Resté près de 31 ans en Cochinchine, prenant seulement dans cet intervalle quatre courts congés en France, il s'est attaché à ce pays qui était devenu le sein, il y reposera de son dernier sommeil.

Il laisse une petite fille et, en France, une sœur et un neveu que le douloureux événement plonge dans la désolation. Nous leur adressons du fond du cœur nos condoléances attristées.

Mon cher Michel-Villaz, votre vie fut bien remplie, vous laissez à tous ceux qui vous ont connu un souvenir qui ne s'effacera pas et dont les vôtres peuvent être tiers.

Dormez en paix dans cette terre de Cochinchine qui était devenue votre pays d'adoption.

Au nom de l'administrateur délégué de cette Compagnie que vous avez si fidèlement servie et au nom de tous vos collègues, je vous dis adieu.

……

———————————————

Comité de l'Indochine
620e séance en date du 5 février 1925
Assemblée générale annuelle
(*L'Écho annamite*, 9 avril 1925)

Laos. — Subvention à une chaire de laotien

Notre commission de la navigation et des transports a étudié, au cours de ses séances des 25 juin et 26 novembre 1924, la question des débouchés commerciaux du Laos. Comme conclusion de cette étude, elle a émis l'avis que, pour assurer au Laos les relations avec l'extérieur dont il a le plus pressant besoin, il était indispensable :

1° d'achever le plus rapidement possible la route de Vinh à Thakhek ;

2° de construire sans retard la voie ferrée projetée de Vinh à Thakhek ;

3° d'améliorer le fonctionnement des services fluviaux du Laos.

Sur ce dernier point, considérant que le contrat intervenu entre le gouvernement général de l'Indochine et la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine doit venir à expiration à la fin de 1925, elle a estimé que, dans ces conditions, il était absolument urgent de préciser, dès maintenant, les grandes lignes du cahier des charges qui servira de base au futur contrat et qu'il importait que, dans cette étude, ont tienne largement compte des besoins actuels du Laos, tant au point de vue de l'organisation des services, qu'en ce qui concerne le nombre et les caractéristiques des navires

Nous avons fait part de cet avis à M. le ministre des Colonies, d'abord, en le priant, s'il n'y voyait pas d'inconvénient, de le communiquer à la commission qu'il avait instituée pour étudier la question des débouchés commerciaux du Laos, puis à M. le gouverneur général de l'Indochine.

D'autre part, vous constaterez, à la lecture du rapport financier, que, désireux de donner un témoignage du haut intérêt qu'il porte à cette partie de l'Union indochinoise, notre conseil a accordé une subvention de 1.200 fr. à la chaire de laotien qui vient d'être créée à l'École nationale des langues orientales vivantes.

———————

1925 (mai) : CO-FONDATEUR SOCIÉTÉ AGRICOLE DU KONTUM (thé, café)

———————

Messageries fluviales de Cochinchine
(*Bulletin financier et économique de l'Indochine* [Mme veuve Biétry],
3 juillet 1925)

Les actionnaires ont approuvé la convention passée le 28 février dernier avec la « Société civile d'études des transports indochinois » concernant l'apport de cette dernière, transformée en société anonyme, de son actif indochinois. La nouvelle société sera constituée au capital de 10 millions, dont moitié souscrit sera par les Messageries fluviales, la Banque Indochinoise, la Société française et coloniale [SFFC], la Société de gérance de la Banque industrielle de Chine et la plupart des grandes firmes indochinoises participeront à sa constitution. Elle aura, notamment, pour objet l'exploitation des services fluviaux de la colonie.

———————

Messageries fluviales de Cochinchine
(*Bulletin financier et économique de l'Indochine* [Mme veuve Biétry],
11 septembre 1925)

Les Messageries fluviales de Cochinchine s'enlèvent facilement. Leur assemblée du 18 juillet a approuvé les comptes de 1924, qui se soldent par un bénéfice net de 428.836 fr. contre 123.153 fr. provenant uniquement du rendement du portefeuille, car l'exploitation est restée déficitaire. Le solde disponible s'élevant à 852.505 fr., permet de porter de 15 à 20 fr. le dividende, qui sera payé le 1er août. Le rapport signale, au sujet du procès en cours avec la Colonie depuis 1916, que les experts ont déposé leur rapport et que la solution est attendue pour 1926. La société escompte qu'elle lui sera favorable.

Les contrats expirant le 1er janvier 1926 ont été prorogés jusqu'au 1er septembre 1927.

———————————

Messageries fluviales de Cochinchine
(*Bulletin financier et économique de l'Indochine* [Mme veuve Biétry],
20 novembre 1925)

Constituée en 1880, au capital de 1.500.000 fr., qui a été porté à 2 millions de francs en 1906 et à son chiffre actuel de 2.500.000 francs en 1916, cette société exploite un service de transports fluviaux en Indochine. De 1914 à 1918, ses bénéfices se sont élevés à 585.284 francs, 372.091 francs, 724.290 francs, 412.967 francs, 442.447 francs ; l'exercice 1919 s'est soldé en perte de 282.738 francs, ce qui n'a d'ailleurs pas empêché la distribution d'un dividende de 15 fr. par action, égal à celui des années précédentes ; de 1920 jusqu'en 1924, les bénéfices ont varié de 728.754 francs à 153.366 francs, 46.231 francs, 123.153 francs et 428.836 francs, et les dividendes ont été maintenus à 15 francs, sauf en 1921, pour lequel la répartition n'a été que de 10 francs et en 1924, où elle a été portée à 20 francs. Il y a d'ailleurs lieu de remarquer que le dividende de 1922 n'avait pu être fixé à 15 francs que grâce à l'adjonction, au bénéfice net, du reliquat de 1.004.234 francs provenant des bénéfices accumulés pendant une période de 13 années. […]

———————————

(*Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 février 1926)

M. le colonel Bernard, président du conseil d'administration des Messageries fluviales de Cochinchine.

———————————

COCHINCHINE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 octobre 1926)

L'*Impartial* se plaint de ce que les Messageries fluviales n'observent pas les règlements qui leur sont imposés et leur reproche de n'avoir pas fait subir au *Louis-Blanchet* depuis plus de quinze mois les épreuves à chaud et à froid de ses chaudières qui devraient être faites au moins une fois chaque année.

———————————

À l'*Officiel*
DEMANDES DE CONCESSIONS
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 octobre 1926)

M. Nguyen-huu-Luc, comptable des Messageries fluviales à Khône (Bassac, Laos), a demandé une concession de 1.360 m² à Khône.

———————————

COCHINCHINE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 novembre 1926)

Reviennent en France : M. Provost, chef des ateliers des Messageries fluviales.

———————————

MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
(*La Revue coloniale* (mensuelle), décembre 1926)

La flotte de cette société, concessionnaire du trafic fluvial du Mékong sur 2.500 kilomètres environ, comprend 47 navires.

L'assemblée extraordinaire du 30 novembre 1926 a décidé d'étendre l'objet social aux cultures tropicales.

———————————

Assez d'abus
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 décembre 1926)
(*Les Annales coloniales*, 23 décembre 1926)

L'*Impartial,* de Saïgon, s'élève avec raison contre la Soc. des Messageries fluviales de Cochinchine qui a formulé une demande pour la cession de 45.000 hectares de terres rouges dans la région de Mimot au Cambodge. 15.000 hectares auraient été réclamés par M. Rueff, 15.000 par M. [Léon] Karcher et 15.000 par M. [Pierre] Carrive

———————————

Cercle sportif saïgonnais
Séance du comité du 28 décembre 1926
(*Saïgon Sportif*, 31 décembre 1926)

Admissions
À titre de membres actifs :
Crépy Pierre, ingénieur, Messageries fluviales, présenté par MM. Rueff et Carrive.

———————————

Annuaire Desfossés 1927, p. 443 *:*
Messageries fluviales de Cochinchine
Administrateurs : *idem*.

———————————

Mytho
Les Messageries fluviales contre 3 chaloupes annamites
par VUONG-QUAN-NGUOU
(*L'Écho annamite*, 8 mars 1927, p. 4)

(De notre correspondant particulier)

Quelques compatriotes de Rachgia et de Camau ont acheté, en commun, les chaloupes *Vinh Bao, Vinh Thuan* et *Vinh loi*, qui font, depuis deux ans, le service de Camau à Mytho et *vice-versa*.

Les M. F. envoyèrent sur place quelques-unes de ses unités pour faire la concurrence.

Le transport se serait même fait gratuitement !

Les chaloupes françaises ne précédaient pas les chaloupes annamites, ni ne marchaient derrière elles, mais filaient à côté et cherchaient à entrer en collision.

Les forces étant inégales, les armateurs annamites crurent préférable de s'entendre avec les M. F.

La trêve régna pendant un an, pendant laquelle les compagnies concurrentes faisaient tranquillement leurs affaires, chacune de son côté.

Or, il y a un mois, les M. F., voyant que les Annamites faisaient de bonnes affaires, ont envoyé le *Fluvier* recommencer la concurrence.

Elles ont d'abord réduit leur tarif de 50 %.

Les 3 chaloupes annamites en question sont-elles les seules, en Cochinchine, à concurrencer les M. F.

Non, il y a les chaloupes chinoises, dont le nombre surpasse de beaucoup celui des unités des M. F.

Pourquoi celles-ci [ne] cherchent-elles pas à ruiner les compagnies chinoises plus riches et plus puissantes, mais seulement cette petite société annamite naissante ?

Si les M. F. persistent dans leur attitude vis-à -vis de cette société annamite, nous espérons que nos compatriotes sauront la désapprouver de façon effective... et pécuniaire.

———————

UN GRAND DÉBAT COLONIAL À LA CHAMBRE
Le Parlement approuve la politique
de MM. Léon Perrier et Alexandre Varenne
(*Les Annales coloniales*, 19 mars 1927)

M. Outrey. — Mais vous avez signé le contrat des Messageries fluviales sans l'avis des conseils consultatifs de la colonie.

M. Alexandre Varenne. — C'est absolument inexact.

———————



Coll. Olivier Galand
SOCTRANG. — Danghai - Chaloupe des Messageries fluviales à quai. (Nadal, Saïgon)

LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES
Les chemins de fer en Cochinchine
(*Les Annales coloniales*, 2 juillet 1927)

Votre confrère de Saïgon *l'Impartial* s'étonne qu'en Cochinchine, dont le sol est français depuis 1858, c'est-à-dire à peu près l'époque qui a vu s'implanter la vogue des chemins de fer dans la Métropole, rien ou presque rien n'ait été réalisé dans la voie de la locomotion sur rails.

Cependant, la question des chemins de fer de l'Ouest cochinchinois est posée depuis longtemps. Elle a fait l'objet de plusieurs projets dont l'un de M. Gubiand [37] daté de 1896 condensait toutes les données approfondies de la question. Depuis cette époque déjà lointaine, le mouvement commercial de ces provinces a triplé et la population s'est trouvée quintuplée, ce qui revient à dire que la question est de plus en plus à l'ordre du jour et qu'il y a lieu dé s'y intéresser sérieusement.

La réponse à la question posée est facile à donner. L'intervention constante du sieur Bernard, administrateur délégué de la Compagnie des messageries fluviales de Cochinchine, a provoqué ce résultat.

Messageries fluviales de Cochinchine

---

[37] Georges Gubiand (1861-1930) : X-Ponts. Directeur des travaux publics de la Cochinchine (1887-1900). Voir encadré.

(*Le Journal des débats*, 23 juillet 1927)

L'assemblée ordinaire du 21 juillet a approuvé les comptes de 1926 se soldant par un bénéfice de 2.085.146 fr. contre 725.013. Le dividende a été fixé à 40 fr. brut, contre 30 fr., payable le 1er août.

———————

Aux Messageries fluviales
par TRAN-QUANG-TONG
(*L'Écho annamite*, 5 août 1927)

Il semble qu'en dehors des intérêts de cette Compagnie, on ne s'occupe plus de la sauvegarde de la vie et des biens des passagers.

Autrefois, le commandement des chaloupes faisant le service postal et le transport des voyageurs était confié à des commissaires européens ; mais, depuis ces dernières années, cette place est accordée à des Annamites, qui se la disputent et ne demandent pas grand-chose comme salaire.

Nous les félicitons sincèrement d'avoir pu gagner la confiance de la Compagnie des Messageries fluviales, que nous connaissons bien.

Cependant, nous nous permettons de faire remarquer qu'ils sont, la plupart, sans armes pour prévenir les éventuelles attaques savamment combinées par les malfaiteurs.

Parmi les petites lignes importantes, prenons pour exemple celle de Cantho à Camau. Parfois, la chaloupe qui assure ce service, arrive très tard dans la nuit au point terminus, par suite de remorque ou de pannes.

Les sommes emportées par les passagers, les envois de grande valeur, tel que l'opium, sont fréquemment si importants que chacun, y compris le commissaire de la chaloupe, se demande avec inquiétude comment on pourrait se défendre contre une attaque brusquée à bord.

D'après votre humble serviteur, la seule arme dont le commissaire se servirait en pareil cas, c'est le Sauve-qui-peut !!!

Lors des troubles récents de Ninh-Thanh-Loi, nous avons eu l'occasion de voyager à bord du *Marabout*, qui était chargé à chavirer.

Nous demandâmes à M. Tr-v-H., le sympathique commissaire, s'il était armé pour assurer la sécurité des passagers.

D'un air triste et désespéré, il nous répondit : « Nous pouvons, cher Monsieur, être débarqués d'ici, du jour au lendemain, pour la moindre faute ; comment voulez vous que la Compagnie s'intéresse à notre sort jusqu'à nous armer de fusils ?. Cela, parce que sous avons le tort d'être indigènes ! »

Puisse le proverbe « Prudence est mère de sûreté » inciter M. le directeur de la Compagnie des Messageries fluviales à faire prendre des précautions pour la ligne Cantho-Camau !

———————

Notre carnet financier
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 septembre 1927)

Les Messageries fluviales de Cochinchine ont réalisé en 1926 un bénéfice net de 2.085.141 fr. et donnent un dividende de 40 francs.

———————

AU CONSEIL COLONIAL
(*L'Écho annamite*, 8 septembre 1927)

Après un débat animé, par 12 voix. contre 11, est ajourné le vote de la subvention de 120.000 $ à accorder aux Messageries fluviales

Notre petit « parlement » local s'est réuni, hier, à 16 heures, sous la présidence de M. Héraud.

Les membres étaient tous présents.

M. Renaud représentait l'Administration

La séance commence par la lecture des rapports de la Commission des affaires diverses et des concessions sur les remaniements territoriaux de la province de Mytho et les concessions à accorder aux particuliers et aux anciens combattants. — Adopté à l'unanimité.

M. [Achille] Connes[38] amorce la discussion de la subvention à accorder aux Messageries fluviales.

Il constate qu'en 1925, la subvention de 16.000 p. accordée par le gouvernement aux « Fluviales » a été augmentée de 30.000 $ par le Conseil colonial en sa session de la même année.

Pour cette année-ci, on fait mieux : le chiffre est porté à 120.000 p. !

M. Connes demande le maintien de la somme de 46.000 $.

En un plaidoyer long et documenté en faveur de la Compagnie dont il défend — et pour cause ! — âprement les intérêts, M. Bontoux explique les avantages acquis par les « Fluviales » dans l'intérêt général et invite ses collègues à encourager, par un vote favorable, les services des transports fluviaux.

M. Bui-quang-Chièu prétend qu'il y a, dans l'exposé de M. Bontoux, quelques erreurs de chiffres.

Ici, une vive controverse entre MM. Renaud et Bontoux, au sujet de l'estimation des chiffres.

Après une suspension de séance de quelques minutes, M. Renaud affirme que le gouvernement n'a jamais changé les chiffres.

Une nouvelle discussion a lieu entre les deux orateurs précités.

M. Chiêu fait remarquer que la subvention de 16.000 p. fut accordée quand la piastre était de 2 fr. 50.

Il demande si c'est le budget général ou le budget local qui supporte cette dépense.

M. Ngo-van-Huàn dit qu'il faut tenir compte des prix de 1914 et de 1927.

La compagnie subventionnée n'a pas un personnel spécialisé. Les petites chaloupes n'ont pas de commissaires français, mais rien que des employés indigènes. Bien que réalisant des bénéfices coquets, la compagnie fait des économies sur le personnel, qui est très restreint.

M. Nguyen-Phan-Long rappelle qu'en 1925, M. Héraud demanda que le budget général supportât, à lui seul, la totalisé de la subvention accordée aux « Fluviales. »

Puis, s'adressant au président de l'assemblée : « Je suppose, conclut M. Long, que vous n'avez pas chargé d'opinion depuis à ce sujet. »

M. Bontoux dit que, sans subvention, la compagnie ne pourra [pas] concurrencer les armateurs chinois.

M. Ng.-phan-Long préconise la mise en adjudication de l'exploitation subventionnée des lignes fluviales.

---

[38] Achille Connes : né en 1887, entré en 1906 dans l'administration des postes et télégraphes de l'Indochine, puis employé de Denis frères à Saïgon, planteur de caoutchouc, membre du bureau de la chambre d'agriculture, son délégué en 1927 au conseil colonial, trésorier du Syndicat des planteurs, chevalier du mérite agricole, commissaire aux comptes des Hévéas de Xuan-loc, commissaire suppléant des Hévéas de Xuan-Loc

Parlant de la concurrence, il prouve que, sur ce terrain, les « Fluviales » très puissantes, sont imbattables.

Et il conclut en demandant une prorogation d'un an pour la convention, afin de soumettre celle ci à un examen minutieux et d'étudier la question de savoir lequel des budgets général ou local devra supporter la dépense afférente.

Répondant à notre directeur, M. Héraud déclare qu'il n'a pas changé d'avis. Le budget de 1926 avait prévu une ristourne des recettes postales au profit du Budget général ; il fallait que le budget local en eût sa part.

M. Lê-quang-Liêm dit Bay : « M. Bontoux trouve modeste la subvention de 120.000 p. ; moi, je la trouve trop lourde pour les contribuables. En dix ans, le total des subventions dépassera irrévocablement le capital d'un million de piastres de la Compagnie ! »

M. Nguyên-phan-Long dit, non sans ironie: « Nous ignorons encore les négociations entre les budgets général et local pour trancher nettement la question ; et maintenant, on vient nous dire que c'est chose faite et qu'il faudrait voter ! »

M. Nguyen-tân-Duoc, après lecture des procès-verbaux des séances du Conseil de 1925, soutient que M. Labaste était défavorable à la subvention.

M. Bontoux paraissant incrédule, M. Connes lit le passage en question du procès-verbal.

M. Bontoux réplique que la thèse soutenue en 1925 par M. Labaste s'est heurtée à celle défendue par M. Darles en 1926.

M. Duoc : M. Darles a parlé au nom de la commission des affaires diverses, et non pas au nom du Conseil. Son opinion n'est pas autorisée.

Je demande la prorogation du contrat ».

M. Héraud objecte que le contrat actuel intéressant aussi le Laos, il est impossible de le proroger.

« Il est dangereux, dit-il, pour la Cochinchine de participer aux frais généraux. En cas de superbénéfice, sa participation serait désirable. Il nous faut voter pour ou contre le projet à nous soumis par le Gouvernement. »

M. Truong-van-Ben croit que la majorité du Conseil est hostile à cette subvention trop élevée. Mieux voudrait s’arranger avec la compagnie pour obtenir un prix plus raisonnable.

M. Héraud dit que la question se pose de savoir s'il faut reprendre les pourparlers, le plus vite possible.avec le budget général pour savoir s'il pourrait supporter, à lui seul, la dépense envisagée.

M. Renaud réplique que la question est d’importance ; il faut voter pour ou contre, sans discuter.

M. Nguyen-phan-Long se lève alors : « J'attire, dit-il en substance, l'attention de mes collègues sur le vote à faire. Le gouvernement nous met en présence d'un fait accompli.

« M. le commissaire du gouvernement nous dit que la subvention a été consentie, en 1925, par le Conseil colonial, et, par conséquent, qu'il faut voter. sans discussion !

« D'autre part, il nous faut, paraît-il, nous résigner aux obligations du gouvernement. Mais nous sommes libres de voter ; de grâce, que le gouvernement ne nous y oblige pas, en disant que c'est un fait accompli et que notre rôle essentiel est de voter, sans chercher à comprendre la portée de notre geste ! »

M. Héraud : « Le gouvernement demande le vote de principe. »

M. Long : « Je ferai remarquer à M. le commissaire du gouvernement qu'il est mal fondé à dire que nous devons voter cette dépense de 120.000 p., sans aucun examen sérieux. Je propose le vote secret du projet. »

M. Bontoux n'est pas de cet avis, car, dit-il, c'est une question d'intérêt public.

La proposition de M. Long rallie la majorité.

M. Chiêu demande l'ajournement du vote.

Par 12 voix contre 11, l'ajournement est accepté.

.....

_____



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Vue panoramique des quais des Messageries fluviales et du port de guerre
(Édition photo Nadal, Saïgon. — Imp. Braun, Mulhouse).



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Appontement des Messageries fluviales sur la rivière de Saïgon
(Édition Albert Portail, Saïgon).

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la Guerre
(*Journal officiel de la République française*, 11 novembre 1927)

Troupes coloniales
Artillerie

CARRIVE (*Pierre*-Georges-Paul)[1891-1974], capitaine au 5e régiment d'artillerie coloniale ; 22 ans de service, 5 campagnes. A été blessé et cité. [Polytechnique, 1910. Carrière aux Messageries fluviales de Cochinchine, puis à la Cie saïgonnaise de navigation et de transport.]

———————————

COCHINCHINE
LES EVENEMENTS ET LES HOMMES
Le boy sans scrupules
(*Les Annales coloniales*, 17 septembre 1927)

Le boy du *Louis-Blanchet* faisant le service Saïgon-Pnompenh, a volé à M. Biays, capitaine du bateau, une somme de 5.000 piastres représentant toutes ses économies. L'indigène, ayant dérobé le trousseau de clés, ouvrit le coffre-fort et emporta le portefeuille de M. Biays.

———————————

MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
(*Le Journal des débats*, 26 novembre 1927)

Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 10 décembre, en vue de porter le capital de 2 1/2 à 5 millions par prélèvement sur les réserves et par la distribution, titre pour titre, de 25.000 actions nouvelles de 100 francs.

Il sera créé, en outre, 12.500 parts bénéficiaires à repartir entre les actionnaires, à raison d'une part pour deux actions. Ces parts auront droit dans la répartition à 25 % des superbénéfices après dotation de la réserve légale et attribution d'un premier dividende de 6 % aux actions.

Le conseil demandera enfin l'autorisation de porter éventuellement le capital de 5 à 10 millions.

———————————

MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
(*Le Journal des débats*, 13 décembre 1927)

L'assemblée extraordinaire du 10 décembre a voté l'augmentation du capital de 2.500.000 fr. à 5 millions par prélèvement sur les réserves.

Les 25.000 actions nouvelles de 100 fr. qui seront créées en représentation de cette augmentation de capital seront réparties, titre pour titre, aux actionnaires actuels, auxquels il sera également attribué, à raison de une pour deux actions détenues, 12.500 parts bénéficiaires, dont l'assemblée a décidé la création. Ces parts auront droit à 25 % des bénéfices, après prélèvement pour la réserve légale et de l'intérêt de 6 % au capital-actions.

Enfin, le conseil a été autorisé à porter le capital à 10 millions.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1927
(*BALO*, 28 mai 1928)

ACTIF	
Caisse et banques Paris	3.651.172 61
Caisse et banques Saigon	3.929.383 47
Portefeuille valeurs	17.821.671 30
Effets à recevoir	5.570 00
Mobilier Paris	1 00
Loyer d'avance	11.250 00
Cautionnements	61.595 00
Gouvernement colonial, réquisitions	139.357 15
Débiteurs divers Paris	236.825 99
Débiteurs divers Saigon	618.572 51
Compagnie saïgonnaise	800.720 38
Marchandises en magasin	7.317 04
Total	27.303.436 45
PASSIF	
Capital	5.000.000 00
Réserve légale	250.000 00
Provision pour perte au change	4.732.356 62
Compte spécial	6.892.666 64
Fonds de prévoyance	134.300 11
Coupons restant à payer	6.258 14
Créanciers divers Paris	1.231.376 22
Créanciers divers Saigon	46.542 20
Profits et pertes :	
Reliquat précédent : 984.770 82	
Bénéfices de l'exercice : 8.025.165 70	9.009.936 52
Total	27.303.436 45

1928 (février) : NAUFRAGE DU *TRENTINIAN* AU LAOS

Messageries fluviales de Cochinchine
(*Le Journal des finances*, 10 février 1928)

15 février 1928, attribution d'une action nouvelle par coupon nº 34 et d'une part (qui sera enregistrée au nom de l'actionnaire) par deux coupons nº 35 des actions anciennes.

———————

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

Reviennent en France : M. … [Pierre] Carrive, des Messageries fluviale…

———————

Messageries fluviales de Cochinchine
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mars 1928)
(*Les Annales coloniales*, 13 mars 1928)

[…] Les Messageries fluviales de Cochinchine procèdent, depuis le 15 février :

1° À la répartition gratuite aux actionnaires actuels de 25.000 actions nouvelles de 100 fr.

Cette répartition s'effectue, titre pour titre, contre remise du coupon nº 34 au siège de la Société Hale, 17, rue d'Astorg ;

2° À l'attribution des 12.500 parts bénéficiaires réservées aux actionnaires à raison d'une part bénéficiaire pour deux actions anciennes ; ces titres doivent rester à la souche pendant deux ans ; toutefois; les ayants droit peuvent, contre remise du coupon nº 35, se faire inscrire dès maintenant sur les registres de la société, 5, rue d'Athènes. […]

———————

MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
(*Le Journal des débats*, 26 mai 1928)

L'assemblée ordinaire d'hier a approuvé les comptes de l'exercice écoule, faisant apparaître un solde créditeur de 9.009.036 fr., y compris le report de l'exercice précédent de 984.770 fr. Il a été porte à un compte de réserve 5 millions de francs. Le dividende est de 46 fr. par action ancienne, 23 fr. par action nouvelle, et 26,489 par part. Paiement le 10 juin.

———————

Suite :

1928 : filialisation de la branche transport sous la raison Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport et transformation en holding.