

SOCIÉTÉ POUR L'OUTILLAGE DU PORT DE SAÏGON-CHOLON

Filiale de la [Compagnie générale des colonies](#)
avec la participation de la [SFFC](#),
de la [Société commerciale française de l'Indochine](#)
et des [Distilleries de l'Indochine](#),

Compagnie générale des colonies
(*Les Annales coloniales*, 2 février 1929)

La Compagnie vient de participer à la constitution de la Société pour l'outillage du port de Saïgon-Cholon : cette filiale aura, entre autres, la charge d'équiper la flottille des remorqueurs et chalands qui assureront les opérations d'aconage entre les usines et les magasins et les navires qui mouilleront au port de Saïgon-Cholon.

La question du port de commerce
Un marché de dupes
(*La Tribune indochinoise*, 11 mars 1929)

N. D. L. R. — Au moment où la question de monopole du port de commerce revient sur le tapis, nous croyons utile de mettre sous les yeux de nos lecteurs le marché de dupes qu'on veut faire signer au conseil d'administration du Port avec les remarques qui s'imposent à l'examen d'un pareil contrat.

*
* * *

CONVENTION

relative à la fourniture, par utilisation des prestations allemandes en nature, au montage, à l'achèvement et à la mise en service de chalands, chaloupes et remorqueurs destinés aux transports entre un point quelconque du port de Saïgon-Cholon et les navires de mer dans ledit port.

Entre les soussignés :

Monat, Gilbert, ingénieur en chef de la circonscription territoriale des Travaux publics de Cochinchine, agissant au nom du conseil d'administration du port de commerce de Saïgon, en exécution de la décision prise par le dit conseil dans séance du.... d'une part,.... et....

Fontaine, Julien, agissant au nom de la Compagnie générale des colonies, société anonyme au capital de vingt millions de francs, ayant son siège social, 282, boulevard Saint-Germain à Paris, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés, par délibération du conseil d'administration en date du 7 janvier 1929,.... d'autre part,...

Il a été convenu ce qui suit :

Article premier

Objet de la Convention

La Compagnie générale des colonies s'engage à livrer au conseil d'administration du port de Saïgon-Cholon et à exploiter pendant la période garantie ci-après définie, une flottille destinée principalement aux transports de paddy et de riz entre un point quelconque du port de Saïgon-Cholon et les navires de mer dans le port de Saïgon suivant les clauses techniques et financière-ci-après définies.

Remarque. — La nécessité d'avoir un intermédiaire pour la commande du matériel aux Allemands reste à démontrer.

On nous a dit que que les « juridictions » administratives sont absolument désarmées en cas de malfaçon, si un intermédiaire français offrant toutes garanties n'a pas substitué sa responsabilité technique à celle des fournisseurs allemands dans les marchés au titre des réparations ». (Lettre 29-12-28 de M. Fontaine).

On nous a affirmé, d'autre part, que des marchés ont bien été passés directement par l'Agence générale des colonies avec les Allemands, mais que ces marchés sont loin d'être comparables comme importance à celui qui nous occupe.

Or, nous savons de façon certaine qu'un marché a été passé directement par l'Agence générale des colonies pour le compte de l'Indochine avec les Allemands. C'est le marché des ponts et charpentes métalliques. Son montant est de 3.750.000 mark-or pour la fourniture seule, tandis celui des chalands n'est que de 3.600 000 marks-or, y compris le transport. La construction des chalands n'est pas plus compliquée que celle des ponts et charpentes. On peut donc se passer de l'intermédiaire de la Compagnie générale des colonies ou de toute autre société.

On doit le faire pour raison d'économie, et on le doit d'autant plus que cet intermédiaire ne substitue aucunement sa responsabilité à celle les Allemands, ainsi que nous le verrons dans la suite de la convention.

Faisons remarquer que le rapport de M. Bontoux, approuvé par conseil a demandé de faire une convention à part pour l'exploitation pendant la période de garantie.

Insister pour [que] l'exploitation fasse l'objet d'un contrat à part. (Rapport Bontoux, page 3, paragraphe 4 *in fine*).

Article 2

Formation d'une société

La Compagnie générale des colonies s'engage à former dans les deux mois qui suivront l'approbation de la présente convention une société anonyme du capital de quatre millions de francs qui sera substituée à la Compagnie dans toutes les obligations résultant de la présente convention.

La substitution devra être approuvée par le gouverneur général de l'Indochine.

Les statuts de la société seront approuvés par le gouverneur général et ne pourront être modifiés dans la suite qu'avec son approbation.

Cette société sera constituée sous le régime de la loi française.

Tous les membres de son conseil d'administration devront être Français ou sujets ou protégés français ¹.

Son siège social sera à Saïgon.

La société ne pourra, sans l'autorisation du conseil d'administration du port de Saïgon-Cholon, engager son capital, directement, dans aucune entreprise autre que celle qui fait l'objet de la présente convention.

Remarque. — 1^{er} alinéa. Il n'est d'aucun intérêt pour le port que la Compagnie générale des colonies s'engage à se substituer une société à former. La rédaction semble imposer une charge à la Compagnie alors que la substitution ne résulte que de son intérêt ou de sa commodité.

¹ Remarque : aucun membre du conseil actuel du port ne pourra en faire partie !!

Je propose la rédaction suivante pour les trois premiers alinéas.

Sous réserve de l'approbation par le gouverneur général de l'Indochine, la Compagnie générale des colonies pourra former une société anonyme au capital de quatre millions de francs qui se substituera à la Compagnie pour l'exécution de la présente convention.

Les statuts de la société, approuvés par le gouverneur général de l'Indochine préalablement à sa formation, ne pourront être modifiés dans la suite qu'avec son approbation.

La question du port de commerce
Le marché de dupes que l'on veut nous faire signer
(*La Tribune indochinoise*, 15 mars 1929)

Titre premier
CLAUSES TECHNIQUES

Article 3

Composition de la flottille

La flottille comprendra :

a) Cent quatorze chalands, savoir :

Douze chalands pouvant porter deux cents tonnes,

Soixante chalands pouvant porter cent cinquante tonnes,

Trente chalands pouvant porter cent tonnes,

Douze chalands pouvant porter cinquante tonnes

Ces portées s'entendent pour du paddy en sacs.

b) Cinq chaloupes d'aide pour la formation des convois.

c) Cinq remorqueurs pour la traction des convois dans le port de Saïgon.

d) Toutes les unités additionnelles que le conseil d'administration du port jugera nécessaire d'ajouter aux effectifs ci-dessus désignés, au cours de la présente convention.

Elle pourra comprendre, en outre, des unités d'un autre type que le conseil d'administration du port jugerait à propos de faire établir au cours de la même durée.

Article 4

Spécification des unités

Le matériel visé aux paragraphes a, b et c de l'article précédent sera construit en acier avec parties accessoires en bois, conformément aux spécifications, et, pour les chalands, aux plans d'ensemble annexés à la présente convention, et auxquels il pourra être dérogé, dans les dispositions de détail, par les plans d'exécution et devis particuliers qui seront approuvés par le délégué du conseil d'administration du port à Paris, après avis des services techniques de l'Agence générale des colonies.

REMARQUE. — Où sont les spécifications pour les chaloupes et remorqueurs ? L'article ne parle de plans que pour les chalands. Il semble que ceux des chaloupes et remorqueurs ne soient pas faits. Dès lors, sur quelle base est faite l'évaluation des prix des chaloupes et remorqueurs, et le conseil ne s'engagerait-il pas un peu vite en acceptant cette évaluation ?

Il est question du délégué du conseil d'administration du port à Paris. Le rapport de M. Bontoux a demandé que ce délégué ne figure nulle part dans la convention. Si une approbation technique quelconque doit être donnée à Paris pour raison d'urgence, ne pourrait-on pas la faire donner par l'Inspection générale des Travaux publics au ministère des colonies ?

Article 5

Exécution des coques et machines au moyen des prestations allemandes

La société préparera, avec des fournisseurs choisis par elle et agréés par le délégué à Paris du conseil d'administration du port des marchés en vue de la fourniture des coques et machines par des chantiers allemands, en conformité des plans d'exécution et spécifications détaillées qu'elle mettra à leur disposition. Cette fourniture se fera sur quai d'un port allemand.

Les marchés stipuleront le libre accès des établissements métallurgiques livrant les éléments de la construction, ainsi que celui des chantiers eux-mêmes, pendant la construction, en faveur des contrôleurs techniques désignés par l'Agence générale des Colonies aussi bien qu'en faveur des agents de contrôle de la Société.

Les unités terminées seront présentées montées sur boulons.

Toutefois, il sera fait des essais complets sur une unité au moins de chaque type sortant de chaque chantier. Les dits essais fourniront en même temps des éléments expérimentaux pour compléter et améliorer, s'il y a lieu, les spécifications des remorqueurs et des chaloupes visés à l'article 3.

Les marchés ne seront définitifs que lorsqu'ils auront été visés pour acceptation par le délégué à Paris du conseil d'administration du port, après avis des services techniques de l'Agence générale des colonies, et qu'ils auront été approuvés par la Commission des réparations.

Au cas où des acomptes seraient versés aux fournisseurs, les marchés indiqueront les garanties exigées pour ces versements.

Les marchés indiqueront explicitement qu'ils sont passés au nom et pour le compte du conseil d'administration du port, la Société n'ayant pas à intervenir dans le règlement des fournitures ².

REMARQUE sur le paragraphe dernier. — Ce paragraphe fait nettement ressortir l'inutilité de l'entremise de la Compagnie générale dans les contestations éventuelles avec les Allemands, puisque les marchés indiquent explicitement qu'ils sont passés au nom et pour le compte du Port. Je demande la suppression, ainsi que celle des clauses similaires afin que l'ensemble de la Convention, en ce qui concerne la fourniture, donne à la Compagnie générale des colonies le rôle d'un entrepreneur responsable vis-à-vis du Port. Cette responsabilité est inexistante avec le texte proposé.

La question du Port de commerce

ou

la nouvelle affaire Candelier

(*L'Écho annamite*, 27 mars 1929)

Nous avons commencé la publication de l'Accord que M. [Auguste] Darles, président du conseil d'administration du Port de commerce, et représentant qualifié de tout ce qui touche à l'ancien projet Candelier, actuellement camouflé en projet de la « Compagnie générale des colonies », a trouvé le moyen de faire voter par le Conseil.

Nous avons dit à nos lecteurs qu'il y avait là le même danger qu'autrefois et que, pas plus que les membres annamites du « Port », pas plus que nos confrères de la presse annamite, nous n'avions l'intention de laisser se faire un pareil « marché de dupes ».

Ce n'est pas parce que le projet a été voté sans qu'aucune publicité, hélas, ne fut donnée alors à ces orageuses réunions du conseil où quatre Annamites, seuls, luttèrent

² En cas de contestations avec les fournisseurs allemands, les actions contentieuses seront donc engagées par le Port, à ses risques et périls, et l'on n'aperçoit pas l'utilité de la société comme intermédiaire entre le Port et les Allemands.

contre tous les autres administrateurs, sous la férule d'un président dont le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il est un peu autoritaire ; ce n'est pas pour cela que tout est consommé et qu'il faut abandonner la lutte.

Séance par séance, argument par argument, nous allons reprendre la discussion de cette étrange convention et il ne nous semble pas possible que M. Krautheimer, pour inaugurer le gouvernement sur lequel la masse a fondé d'autres espoirs, laisse se commettre cette véritable illégalité dont souffrirait toute la population laborieuse courbée dans les rizières.

Pas plus, le gouverneur général Pasquier qui nous semble, à voir comme il cherche à se défendre contre les attaques d'Alexandre Varenne qui, à son tour, cherchera à lui rendre la monnaie de sa pièce ! — et qui nous paraît soucieux de sa popularité et craindrait d'entendre dire sur son compte, à la suite d'une pareille « affaire » ce que déverse sur M. Varenne, toujours, son ami de Kérillis ; pas plus M. Pasquier ne voudra en cela aider à la fortune de M. Darles. Je pourrais tout aussi bien ajouter « à la fortune de tous les membres français du conseil d'administration du Port, tous plus ou moins intéressés dans cette énorme opération par les travaux qu'elles entraînerait à la suite.

Il ne semble guère logique que le gouvernement puisse dire « Amen » et féliciter M. Darles de ce petit coup d'État. Ce n'est pas parce que celui-ci a imposé SA société, que les choses sont régulières.

Je me souviens de la construction d'un pont le Meinam qui mit en concurrence toutes les grosses sociétés métallurgiques de France et de Navarre. La soumission se fit normalement, des projets furent examinés, des primes accordées. mais jamais il ne vint à l'esprit des Siamois, du président de la commission spéciale, par exemple, l'idée de donner d'emblée les travaux à une société sous prétexte que celle-ci, sans en avoir d'ailleurs été priée officiellement (ni officieusement, sinon par « combine » privée) avait, depuis dix ans, étudié la question ! Et si vous ajoutez que c'est justement à une société de laquelle on doit se méfier, à une société dont le nom seul évoque de mauvais souvenirs que le gâteau a été accordé, vous n'y comprendrez plus rien, dans la crainte d'en trop comprendre.

Hier soir, à la permanence de la représentation annamite au Conseil colonial, au numéro 72 de la rue La-Grandière se sont réunis les membres annamites du conseil d'administration du Port, les membres de la presse annamite, de langue française et de langue indigène. Des représentants du Conseil colonial et des commissions municipales de Saïgon et de Cholon, des délégués ouvriers assistaient à cette réunion.

Clairement, M. Lieng, M. le doc phu-su Lê-quang-Liêm, dit Bay, M. Lang ingénieur des travaux publics, M. Kha, exposèrent la question et une vigoureuse campagne de presse, destinée à éclairer le public autant que les membres du gouvernement sur les dangers que présentait l'accord avec la Compagnie générale des colonies fut décidée. On passa ensuite à l'ordre du jour suivant, soulignant le désir des Annamites de voir améliorer l'outillage du Port, mais dans les conditions favorables au Port lui-même et par là au pays tout entier et non simplement favorables aux intérêts de quelques-uns ; cet ordre du jour fut adopté à l'unanimité :

Ordre du jour

Saïgon, le 26 mars 1929, à 22 heures

Les membres de la Presse indigène (en français et annamite), les délégués ouvriers et les représentants de la population annamite au Conseil colonial et à la commission municipale de Saïgon et de Cholon, réunis ce soir 26 mars 1929 à 21 heures à la permanence de la représentation annamite au Conseil colonial, n° 72 rue La Grandière, Saïgon,

Après avoir entendu les explications des membres annamites du conseil d'administration du Port de commerce de Saïgon,

Sont unanimes à déclarer que malgré leur désir de voir apporter un perfectionnement à l'outillage économique du Port, ils estiment que la convention récemment votée par le Port pour l'acquisition et l'exploitation du matériel de transport est de nature à compromettre les finances publiques, en conséquence, décident, de s'opposer avec la dernière énergie à la réalisation de cette convention en demandant aux pouvoirs publics de procéder à sa révision.

*
* *

Toute autre question doit s'effacer devant la « question du Port de commerce », si l'on ne veut pas que les efforts de jadis soient vains, et que la victoire déjà remportée une fois ne soit plus qu'un vague souvenir, que nous n'ayons que reculé pour mieux sauter.

Il faut qu'autour de cette grave menace, l'union se fasse, totale, et l'avantage à la Pyrrus remporté par les hommes de la Compagnie générale des colonies restera lettre morte, pour le plus grand bien de la Cochinchine.

ALEX. V. MESONIAT

La question du Port de commerce
(*L'Écho annamite*, 27 mars 1929)

Ce fut une lutte épique, il n'y a pas si longtemps encore, une lutte de laquelle sortirent vainqueurs les conseillers coloniaux annamites, parmi lesquels M. Nguyễn phan Long, qui, si longtemps, présida aux heureuses destinées de ce journal, fut un des plus acharnés.

Mais le temps a passé. Et maintenant, à nouveau, le vœu est repris par le président même de la Chambre de commerce de Saïgon, par M. Darles. Espère-t-il, celui qui sert de porte-parole aux capitalistes les plus dangereux pour notre pays, faire passer par surprise le projet rejeté jadis ?

Nous ne le laisserons pas faire, pour rien au monde, car nous n'avons rien oublié de ces heures durant lesquelles notre regretté Paul Monin luttait avec nous de toutes ses forces ardentes.

Nos lecteurs trouveront en 5^e page le texte de la convention qui a été proposée : ils verront où M. Darles veut nous mener, et où nous ne voulons pas aller.

Notre confrère, la « Tribune » a déjà pris la défensive : nous ne serons pas seuls à empêcher cette spoliation.

E. A.

LES COMBINAISONS D'AFFAIRES EN INDOCHINE
(*L'Autorité*, 8 mai 1929)

Aux colonies plus qu'en France encore, la combinaison est partout. « Notre » civilisation apparaît aux yeux des peuples comme un conglomerat de crabes ou d'animaux dévorants d'espèce inférieure.

.....
Et voici que les convoitises se libèrent et s'affirment. De toute évidence, nous ne serons plus en Indochine dans dix ou quinze ans, il faut donc aller vite en besogne et faire fortune rapidement, Il faut mettre les bouchées triples, tant pis pour les douces

poires aux sentimentalismes juteux, qui seront tombées dans le traquenard des emprunts et des investissements des capitaux : l'essentiel est d'accumuler les piastres et de reprendre le bateau. Cet essentiel est tellement essentiel que les très patriotes exploitants de l'Indochine, ont déménagé leurs firmes de Paris et portent leur raison sociale à des adresses saïgonnaises, afin d'éviter l'impôt sur le chiffre d'affaires !

Mais, arrivons au Port Saïgon-Cholon. Il serait trop long de reprendre toutes les clauses de ce marché de dupes que les conseillers coloniaux annamites, du reste, refusent de signer. En analogie avec les histoires tunisiennes où les prestations en nature jouent comme de petites folles à la musique de M. d'Orgeval, les aventures allemandes du Port indochinois, sont d'un galbe savoureux. Je renvoie mes **lecteurs** à l'article 5 : *Exécution des coques et machines au moyen des prestations allemandes*. Ce paragraphe fait nettement ressortir l'inutilité de l'entremise de la Compagnie générale des colonies dans les contestations éventuelles avec les Allemands, puisque les marchés indiquent explicitement : pas de contestations avec les fournisseurs allemands ; les actions contentieuses seront donc engagées par le Port à ses risques et périls et l'on n'aperçoit pas l'utilité de la Société comme intermédiaire entre le Port et les Hambourgeois. « On ne l'aperçoit pas ! » ce n'est qu'une aimable façon de parler ! Une cocasserie dans le genre du patriotisme de ces messieurs de Phynance. La « Société » est là pour toucher des ristournes, des commissions et laisser la Colonie se débrouiller avec les fournisseurs de Hambourg au cas de contestations possibles. Il conviendrait, dans l'entreprise du Port Saïgon-Cholon, de donner à la Compagnie générale des colonies le rôle d'un entrepreneur responsable vis-à-vis de la ville et de la Cochinchine ; cette **responsabilité** est inexistante, d'un bout à l'autre du texte imposé à la signature des conseillers coloniaux. Et pour cause !

Les hommes intéressés à cette forme occidentale de la piraterie se retrouvent dans le conseil colonial et, en coulisse, à la chambre de commerce de Saïgon comme à la Compagnie générale des colonies ; dès lors, il apparaît évident que « l'Aphaire » du Port doit, pour ces messieurs, comporter le moins de risque et le plus de profits possibles. Si non, de quoi servirait-il de coloniser... !

C'est ce qui nous aide à comprendre que M. Rouelle, honnête homme, n'ait pas voulu conserver une écharpe aux couleurs du drapeau que Rivière et Francis Garnier, promènèrent sur un pays reconquis par d'autres Pavillons-Noirs.

Georges GRANDJEAN ³.

Une nouvelle affaire Candelier ?...

Ou un marché de dupe

par NGUYEN-VAN-BA

(*L'Écho annamite*, 26 juin 1929)

Convention relative à la fourniture, au montage, à l'achèvement et à la mise en service de chalands, chaloupes et remorqueurs destinés aux transports entre un point quelconque du port de Saïgon et les navires de mer dans ledit port

Nos compatriotes se rappellent la violente campagne que nous avons menée contre le monopole du Port de commerce.

Pour une fois, l'opinion publique annamite triompha, et le groupe Candelier dut provisoirement renoncer à sa tentative de spoliation.

Cependant, la Haute Phynance ne se tient pas pour battue. Cinq ans viennent à peine de s'écouler qu'elle surgit à nouveau devant nous, plus cupide que jamais.

³ Ancien rédacteur en chef du *Courrier Saïgonnais*, puis collaborateur de la *Tribune Indigène*

Une nouvelle affaire Candelier ?

Oui ! puisque la convention présentée par le conseil d'administration du Port, ne tend à rien de moins qu'à monopoliser l'industrie du transport au profit du groupe dont M. Octave Homberg est le chef [en fait, la SFFC n'a qu'une participation dans cette affaire menée par la Coe générale des colonies (BPPB)].

I

Le concours de la Compagnie générale des colonies est-il nécessaire ?

À première lecture, cette convention paraît acceptable, tant elle est habilement présentée.

Elle semble même rédigée dans le sens de l'intérêt général. Néanmoins, si on l'étudie à fond, elle se révèle un tissu de faux arguments, cachant un marché de dupe.

Certes, nous convenons facilement, avec la Compagnie intermédiaire, que le Port de Saïgon doit posséder un matériel de transport moderne, digne de la « Perle ».

Cela étant, la question se pose de savoir s'il est nécessaire de confier l'achat de ce matériel à la Compagnie générale des colonies. Pour notre part, nous répondons nettement par la négative.

Le Gouvernement a à sa disposition deux services : l'Agence générale des Colonies et l'Agence économique de l'Indochine, capables de remplacer avantageusement la Compagnie sus-dite, en l'occurrence.

L'Agence générale des colonies a fait, en Allemagne, une commande de matériel, pour le compte de l'Indochine (ponts et charpentes métalliques.) Le montant en est de 3.755.000 marks-or, pour la fourniture seule. Celui des chalands n'est que de 3.600.000 marks or, « y compris le transport. »

Au dire des techniciens, la construction des chalands n'est pas plus compliquée que celle des ponts et charpentes. Le conseil d'administration du Port peut donc se passer de la Compagnie générale des colonies ou de toute autre société similaire. Il doit s'en passer par économie, et d'autant plus que cette compagnie ne substitue nullement sa responsabilité à celle des fournisseurs.

D'autre part, lors d'un récent appel d'offres, pour la fourniture d'un chaland de 125 tonnes, de gros industriels se sont présentés comme soumissionnaires : Compagnie saïgonnaise de navigation, Levallois-Perret [Anc. Éts Eiffel], Compagnie provençale de construction [à La Ciotat], Forges, ateliers et chantiers d'Indochine [FACI], Arsenal de la Marine, Chantiers d'Haiphong.

Pourquoi leur préfère t-on un intermédiaire coûteux au lieu de procéder à un nouvel appel d'offres ?

Rien ne fait prévoir l'éventualité, d'ailleurs invraisemblable, d'une abstention totale de soumissionnaires. Pensez donc : dix remorqueurs et cent quatorze chalands ! L'importance du marché tentera sûrement les spécialistes, et il n'en manque pas, Dieu merci ! L'adjudicataire à venir pourra même réaliser de gros et honnêtes bénéfices, sans léser en rien les intérêts généraux de la colonie.

Chacun y trouvera donc son compte. L'expérience montre que l'acheteur obtient les meilleurs prix et les garanties les plus sûres par le jeu de la libre concurrence.

Décidément, plus nous y réfléchissons et moins nous comprenons le favoritisme de parti-pris dont joint la Compagnie générale des colonies. Pour quoi la choisir d'emblée ? Serait-elle seule sur la terre à savoir passer une commande, surtout sans y engager en rien sa responsabilité ? Pourquoi écarter d'office les soumissionnaires éventuels, ceux d'ici, ceux de la métropole, ceux de partout ? Est-ce logique ? Est-ce rationnel ? Est-ce seulement conforme au plus élémentaire bon sens ? Le moins qu'on puisse dire d'un directeur d'entreprise particulière qui adopterait pareille attitude est qu'il manque de

compétence, voire de savoir-faire, de flair commercial, et qu'il n'est pas du tout à sa place là où l'appellent ses fonctions.

Une telle décision ne constitue-t-elle pas aussi une injustice flagrante eu vers les commerçants et industriels locaux ainsi frappés d'ostracisme inexplicable, car on ne saurait nier qu'ils ont contribué puissamment à la mise en valeur et au développement économique de ce pays ? Ils ont, du moins, cet avantage indéniable de posséder ces références sur la Compagnie générale des colonies, laquelle n'a jamais, à notre connaissance, rien fait pour l'Indochine, bien au contraire.

Et puis, nous le répétons, à quoi servent les deux agences officielles auxquelles nous faisons allusion tout à l'heure ?

Voilà une belle occasion de nous montrer pratiquement leur utilité, si souvent contestée en regard des dépenses considérables qu'elles occasionnent à nos budgets. Si elles ne sont même pas en mesure de jouer le rôle d'intermédiaire pour une simple commande, qu'on les supprime au plus vite, parce que leur entretien nous coûterait trop cher. Mais, par l'exemple que j'ai cité plus haut — entre beaucoup d'autres —, elles peuvent, tout de même, servir à quelque chose, tout en restant assez onéreuses !

Le port Saïgon-Cholon
(*Les Annales coloniales*, 11 avril 1930)

[...] En ce qui concerne les propositions formulées par la Société pour l'outillage du port de Saïgon-Cholon, et relatives à la fourniture de chaloupes et remorqueurs, [le conseil d'administration] a estimé qu'il n'y avait pas lieu de les adopter, jugeant préférable de s'en tenir aux termes de la convention passée le 26 juillet 1929 en vue de cette fourniture. [...]

Notre carnet financier
(*Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 avril 1930)

La Compagnie générale des colonies a créé la Société pour l'outillage du port de Saïgon-Cholon, au capital de 4 millions de francs, divisé en 8.000 actions de 500 francs souscrites par 26 personnes et sociétés et entièrement libérées en espèces.

Premiers administrateurs : MM. Atthalin, maître des requêtes au Conseil d'État, M. Derré [Commerciale française de l'Indochine], A.-R. Fontaine [Distilleries de l'Indochine], René Legrand, Fougerolle, Thion de la Chaume ⁴, Eugène Ville [Commerciale française de l'Indochine], la Compagnie générale des colonies et la Société financière française et coloniale.

Cie générale des colonies
(*Les Annales coloniales*, 23 septembre 1930)

Vient de s'intéresser à la constitution de la Société pour l'outillage du Port de Saïgon-Cholon.

⁴ René Thion de la Chaume (1877-1940) : inspecteur des finances, chef adjoint du cabinet de Joseph Caillaux au ministère des finances, il entre en 1909 à la Banque de l'Indochine comme secrétaire général et en devient président en mai 1932. Voir [encadré](#).

ENTREPRISES COLONIALES
Compagnie générale des colonies
(*Les Annales coloniales*, 3 mars 1931)

[...] L'exécution par sa filiale, la Société pour l'outillage du port de Saïgon-Cholon, du programme pour l'aménagement du port a continué selon les prévisions établies. [...]

Compagnie de commerce et de Navigation d'Extrême-Orient [CCNEO]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 23 août 1931)

[...] La société possède en outre des actions... de la société pour l'outillage du Port de Saïgon-Cholon et diverses parts dans des syndicats d'études. [...]

[Le mauvais rendement du portefeuille des Distilleries de l'Indochine]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 13 mars 1932)

Outillage du Port de Saïgon et de Cholon. Je ne la connais pas...
M. LE PRÉSIDENT. — C'est une société d'études.

Cie de commerce et de Navigation d'Extrême-Orient
Assemblée ordinaire du 18 juillet 1932.
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 septembre 1932)

Le dernier groupe des participations de notre société est représenté par des actions dans diverses sociétés foncières et industrielles — CRÉDIT FONCIER DE L'INDOCHINE, BANQUE FRANCO-CHINOISE, SOCIÉTÉ POUR L'OUTILLAGE DU PORT DE SAÏGON-CHOLON, SOCIÉTÉ AIR-ORIENT — et par des parts dans divers syndicats d'études.

Société pour l'outillage du Port de Saïgon-Cholon
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 14 juin 1934)

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire le 25 juin à 10 h 30, 282, bd St-Germain à Paris [siège de la Cie gén. des colonies].
Examen de comptes de l'exercice 1933
Dissolution anticipée de la société.
Le Courrier-L'Opinion, 8 juin.

Dissolution anticipée
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 25 août 1934)

L'assemblée du 25 juin des actionnaires de la Sté pour l'Outillage du Port de Saïgon-Cholon a décidé de la dissolution anticipée de la Sté. Conformément aux dispositions de l'article 42 des statuts, la liquidation s'opérera par les soins d'un comité composé des membres du conseil d'administration en exercice, savoir : MM. Atthalin [Cie gén. col.], R[ené] Legrand [Cie gén. col.], Compagnie générale des colonies, Thion de la Chaume [Bq Indoch.], Société financière française et coloniale [SFFC], J[ulien] Fontaine [dir. Ch. fer Sud-IC], A[uguste]-R[aphaël] Fontaine [SFDIC], G. Carrère [Bq franco-chinoise], Bourrellis [Cie gén. col.], Derré, Ville [Comm. frse de l'IC], Messageries fluviales de Cochinchine.
