

MAISON FORTUNÉ SAUVAGE, puis SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX DE L'INDOCHINE

Fortuné Amand SAUVAGE
(1881-1952)

Né à Lille (Nord), le 30 avril 1881.
Fils de Henri Sauvage et Cornélie Moreau.
Marié à Hanoï, le 24 décembre 1923, à Rose Blanche Lévy.

Fermier du transport des alcools indigènes au Tonkin.
Associé de Baud & Sauvage, puis Sauvage, Cottu et Cie, Haïphong : huiles, peintures, vernis, mastics.
L'un des fondateurs de la [Société de l'Institut Curie de l'Indochine](#) (1922).

Chevalier de la Légion d'honneur du 23 juillet 1952 (ministère des États associés).
Armateur à Haïphong, 49, bd Henri-Rivière.

« Comptant plus d'un demi-siècle de présence ininterrompue au Tonkin, M. Fortuné Sauvage est un des ces Français qui, en donnant le meilleur d'eux-mêmes à leurs œuvres, ont rendu plus grands la puissance et l'honneur de leur pays.

Successivement employé, puis petit industriel, M. Sauvage a fondé en 1918 la Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine qui, sous sa direction particulièrement ferme et avisée, était devenue, à la veille de la guerre, la principale entreprise du genre au Tonkin.

Après avoir présidé longtemps la chambre de commerce de Hanoï avec une autorité présente encore à toutes les mémoires, et ayant siégé à tous les grands organismes consultatifs en Indochine, où ses avis furent toujours sûrs et doctes, cet homme de grand caractère, loin de songer à la retraite en dépit de son âge, se refuse de cesser d'entreprendre, donnant à tous une rare leçon de courage, de désintéressement et de foi en l'avenir.

Letourneau. »

Décédé à Nice, le 20 octobre 1952.
Source : base Léonore de la Légion d'honneur. Dossier de presse.



12.3x16.5

Carton 1913

Mon domicile à Viétri
Fongauy

Transports maritimes
et fluviaux
Indochine

Viétri-

pour Norlinger

Coll. Olivier Galand
Agence des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine à Viétri (1913)

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 août 1913)

Le « Chantecler ». — La chaloupe *Chantecler* de la Compagnie des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine est partie ce matin à 10 heures 30, bondée de passagers et de marchandises avec en plus le courrier de Son-Tây et Viétri.

M. Bouchet, résident de Son-La, et M. Iphate, des Douanes et Régies, rejoignant leur nouveau poste, ont pris passage à bord de cette chaloupe.

SAUVAGE
Fermier du transport des alcools indigènes au Tonkin
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. I-54)

9, boulevard Henri-Rivière et 44, rue de la Chaux, Hanoï.

SAUVAGE (Fortuné)
Armateur
9, boulevard Henri-Rivière et 44, rue de la Chaux, Hanoï
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1916, p. I-51)

MM. RABOIN ; JOLY.	Agence de Hanoï
M. GUIDICELLI.	Agence de Haiduong
MM. SARTHÉ ; SAINTARD ¹ .	Agence de Nam-dinh

Les grands centres du commerce et de l'industrie au Tonkin
HAIPHONG
par H. CUCHEROUSET.
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 septembre 1918)

[...] La maison F. Sauvage s'est tout récemment occupée des transports fluviaux autres que les transports d'alcools, qui étaient auparavant son unique objet ². Elle a acquis et construit pour les transports de marchandises une flottille qui s'accroît rapidement et comprend actuellement quatre ou cinq chaloupes et remorqueurs et un certain nombre de jonques et chalands. [...]

1918 (octobre) : la Maison F. Sauvage achète la branche navigation fluviale de l'[Union commerciale indo-chinoise](#).

¹ [Albert Saintard](#) (1879-1929) : plus tard entrepreneur à Nam-dinh, marchand de bois à Bèn-thuy, riziculteur au Nghê-An...

² Suite de la Compagnie générale du Tonkin et du Nord-Annam (Raoul Debeaux). (A.L.)

Fortuné SAUVAGE

ARMATEUR

138, quai du Commerce, Hanoï.

Service fluvial du Haut-Tonkin

Ligne de HAÏPHONG — HUNG-YEN — HANOÏ et vice-versa
départ tous les deux jours

Ligne de HANOÏ — SON-TAY — VIÉTRY — PHU-DOAN — TUYÊN-QUANG
tous les deux jours

Ligne de HANOÏ — HUNG-HOA — PHU-THO — YÊN-BAY
une fois par mois

Ligne de HANOÏ — HOA-BINH — CHO-BO
une fois par mois

AFFRÈTEMENTS — REMORQUAGE

DIRECTION

Hanoï : 138, quai du Commerce.

AGENCES

Haïphong : 23, r. Jules-Ferry. Téléphone 321

Viétry — Tuyên-Quang

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 10 novembre 1918...)

1921 : COFONDATEUR DE LA
SOCIÉTÉ CIVILE DES CHARBONNAGES DE TUYÊN-QUANG

SAUVAGE (Fortuné), armateur,
138, quai Clemenceau, Hanoï.
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1922, p. I-56)

	Direction
MM. CHASSERIAUD ; BOTTARD ³ ; BARON.	
M. FAUVEL.	Agence de Haïphong
M. VALADIER.	Agence de Haiduong
M. BOUTTEVILLE.	Agence de Nam-dinh
	Agence de Tuyên-quang

³ Albert Bottard : ancien comptable de la [Société minière de Than-Moi](#).

M. GUIGUEN ⁴.

[Shanghai]

Le salon d'automobile de Changhai
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 avril 1922)

Stand 21 : Roulement à billes S. K. F. — Rappelons à ce sujet l'intéressant et
concluant essai fait sur une de ses monoroues par M. F. Sauvage, de Hanoï.

⁴ Eugène Guiguen (1889-1939) : propriétaire de l'[hôtel des Mines](#).

SERVICE FLUVIAL DU TONKIN

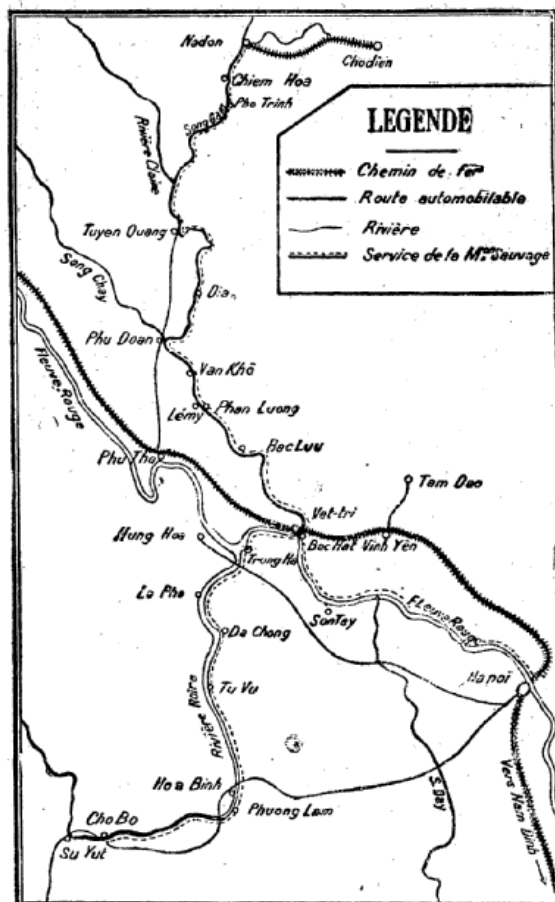
Fortuné SAUVAGE, armateur

Direction 138, Quai du Commerce — Hanoi, Téléphone 110

La maison est chargée du service subventionné sur la *Rivière-Noire*, la *Rivière-Claire* et le *Song-Gam*, lignes qui se recommandent tout particulièrement aux touristes. Le voyage s'effectue par des vapeurs luxueux où le touriste trouve tout le confort des grands paquebots.

Carte des lignes subventionnées.

Horaires



<p>Hanoi-Viêtri</p> <p>ESCALE: Sontay</p> <p>ALLER</p> <p>Départ de Hanoi les lundi, mardi, mercredi et vendredi à 10 heures du matin.</p> <p>Arrivée à Viêtri le soir même vers 18 heures.</p> <p>RETOUR</p> <p>Départ de Viêtri les lundi, mercredi, jeudi et vendredi à 13 h. 50.</p> <p>Arrivée à Hanoi le soir même à 19 heures.</p>	<p>Viêtri-Chobo</p> <p>ESCALES: Trung-Ha, Lapho, Dachong, Tu-Vu, Hoa-binh.</p> <p>ALLER</p> <p>Départ de Viêtri le mercredi à 6 heures.</p> <p>Arrivée à Chobo le soir vers 17 heures.</p> <p>RETOUR</p> <p>Départ de Chobo le jeudi à 7 heures.</p> <p>Arrivée à Viêtri le soir à 14 h., à Hanoi par même bateau vers 19 heures.</p>
<p>Viêtri - Tuyên-Quang</p> <p>ESCALES: Shum, Phan-luong, Lê-my, Kim-Xuyên, Vankhé, Phudon, Dia.</p> <p>ALLER</p> <p>Départ de Viêtri les mardi, jeudi et samedi à 5 heures.</p> <p>Arrivée à Tuyên-Quang le soir vers 16 h. 30.</p> <p>RETOUR</p> <p>Départ de Tuyên-Quang les lundi, mercredi et vendredi à 7 heures.</p> <p>Arrivée à Viêtri le même jour à 13 h. 30 et à Hanoi par même bateau vers 19 heures.</p>	<p>Tuyên-Quang - Chiêm-hoa</p> <p>ESCALES: Song-Gam, Ngòi-Cham et Pho-Trinh. (de Mai à fin Décembre seulement)</p> <p>ALLER</p> <p>Départ de Tuyên-Quang les mercredi et dimanche à 7 h.</p> <p>Arrivée à Chiêm-hoa le soir à 15 heures.</p> <p>RETOUR</p> <p>Départ de Chiêm-Hoa les mardi et jeudi à 6 heures.</p> <p>Arrivée à Tuyên-Quang dans la même matinée à 9 h.</p>

Voyages supplémentaires facultatifs de Hanoi à Viêtri les Jeudi et Samedi et de Viêtri à Hanoi les mercredi et Vendredi.

Ligne commerciale

La maison a un service commercial régulier Hanoi-Haiphong et vice versa avec départs de Haiphong les mercredi et samedi à 17 heures et de Hanoi, les mardi et vendredi à 17 heures.

Service commercial facultatif entre Hanoi-Namdinh et entre Haiphong-Namdinh.

Toutes les marchandises doivent être embarquées une heure au moins avant le départ.

Des connaissements directs sont délivrés de et pour toutes les escales.

La maison s'occupe de tous affrètements, consignations et remorquages.

Agence principale à Haiphong — Agences secondaires à Sontay, Viêtri, Tuyên-Quang et Chobo.

Chronique de Haïphong
Abus de confiance et complicité
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 mars 1923)

Nous avons dit, mercredi dernier également, qu'un jeune employé de la maison Sauvage, M. Henri Sauer, avait à répondre d'abus de confiance d'une tonne de fer, valeur 70 piastres, tandis qu'à ses côtés se tenait l'apprenti mécanicien Chieu-van-Loc. prévenu de complicité par aide et assistance.

Cinq nouveaux témoins, témoins à décharge, furent entendus aujourd'hui.

Le ministère public demanda au tribunal d'entrer en condamnation.

M^e Jean Pierre Bona présenta la défense de M. Henri Sauer ; M^e Mourlan celle de Chieu-van-Loc.

M. Henri Sauer fut condamné à 1 mois de prison avec sursis ; Chieu-van-Loc à deux mois de la même peine, également avec sursis.

HANOÏ

Les adieux des anciens commandants à leur président, M. de Feysal
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 avril 1923)

Parmi les autres convives, on remarquait :

M. Bottard, comptable de la maison Sauvage...

Hanoï

(*L'Avenir du Tonkin*, 24 décembre 1923)

Mariage. — Aujourd'hui, à 17 heures, a été célébré le mariage de M. Fortuné Amand Sauvage, armateur, avec M^{me} Rose Blanche Lévy, à Hanoï. Les témoins étaient : MM. François Rozier, inspecteur des Douanes en retraite, chevalier de la Légion d'honneur, et Henri Ernest Constant Cornu, receveur des P. et T., chevalier de la Légion d'honneur, à Hanoï.

Nous adressons aux nouveaux époux nos souhaits de bonheur.

SAUVAGE (Fortuné), armateur,
138, quai Clemenceau, Hanoï.
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-43)

Direction.

MM. F. ROZIER, directeur général ; P. GENTIL, sous-directeur ; SAMARCQ, chargé du service de la navigation et du transit ; A. BOTTARD, comptable.

Agence de Haïphong.

MM. BARON, chargé du service de la navigation ;

FAUVEL, chargé du service de transit, assurances maritimes et consignation.

Agence de Tuyên-quang.

M. GUIGUEN.

Commissaire à bord, de la chaloupe « Louise »
M. COURT.

Commissaire à bord de la chaloupe « Clémence »
M. HAREL.

Commissaire à bord de la chaloupe « Yvonne »
M. BOCQUET.

Commissaire à bord de la chaloupe « Suzanne »
M. BRUNET.

Service de transports et d'embouteillage des alcools indigènes.
Entrepôt de Hanoï
MM. VALADIER ; ARTZ.

Entrepôt de Nam-dinh.
M. BOUTTEVILLE.

Entrepôt de Hai-duong.
M. PERGAUD.

Entrepôt de Ham-rang.
M. BABOU.

Entrepôt de Bèn-thuy
M. HOFF,
M. CHABRERIE, contrôleur des transports des alcools indigènes.

Marie Joseph *Paul* SCALLA,
directeur

Né le 21 juillet 1861 à Lavaur (Tarn).

Une sœur mariée en 1905 à M. Plague, commissaire de police du 4^e arrondissement à Hanoï.

Marié le 2 février 1897 à Toulouse avec Marie Gasc. Dont :

— Paul (1897-1957), débitant d'alcool à Dap-Cau, puis inspecteur de la Sûreté en Annam.

— et Henri.

Engagé volontaire au 23^e régiment d'artillerie comme canonnier conducteur (31 décembre 1884), brigadier (23 septembre 1885), libéré (10 mars 1890).

Surnuméraire aux Contributions indirectes (31 juillet 1891), commis de 2^e classe (10 octobre 1892), commis principal de 4^e classe (1^{er} juillet 1901).

Dans les Douanes et Régies de l'Indochine (23 oct. 1902), inspecteur de 1^{re} classe (25 avril 1917), directeur-adjoint (19 décembre 1922), en congé en métropole (mai 1923), en retraite (15 juin 1924).

Chevalier de la Légion d'honneur du 10 août 1922.

Décédé le 10 janvier 1940 à Narbonne.

Souhaits de bienvenue
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 avril 1926)

Nous revoyons avec le plus vif plaisir parmi nous M. Scalla, ancien directeur général p.i. des Douanes et Régies de l'Indochine, et madame Scalla qui, après une absence de plusieurs années, viennent se fixer parmi nous.

M. Scalla est, en effet, appelé à prendre la direction de la maison Sauvage en remplacement de M. Rozier qui rentre en congé en France.

Nous prions M. et M^{me} Scalla d'agréer nos meilleurs souhaits de bienvenue.

Incendie
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 novembre 1926)

Mercredi après midi à 14 h. 05, le feu s'est déclaré n° 170 quai Clemenceau habité par Ng.-thi-Ly tenant un commerce de saumure. L'alarme a été donnée par le gérant de l'entrepôt de la maison Sauvage, M. Grimal, qui, pour protéger les dépôts d'alcool, met immédiatement tous les coolies disponibles de l'entreprise à combattre le fléau.

Une pompe des Travaux publics et celle de la ville arrivèrent rapidement et noyèrent immédiatement le foyer de l'incendie.

Les commissaires de police du 1^{er} et du 2^e arrondissement, accompagnés des agents Mestre, Rossi et Jeanet, se sont transportés sur les lieux pour organiser le service d'ordre et procéder à l'enquête.

M. Brénachot, de la voirie, a prêté son concours l'un des premiers.

Les dégâts sont estimés à 500 p. Cause de l'incendie : explosion d'une lampe à pétrole.

Les obsèques solennelles de M. Lartigue
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 octobre 1927)

En relisant le compte-rendu, publié par *l'Avenir du Tonkin* lundi dernier, des obsèques de M. l'inspecteur des D. et R. Lartigue, nous remarquons que nous avons omis de citer la magnifique couronne reposée par M. Scalla, directeur général honoraire des Douanes et Régies de l'Indochine, au nom de la maison Sauvage dont il est actuellement le directeur général.

Réparons cet oubli, bien involontaire.

Hanoï a perdu son port fluvial
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 février 1928)

C'est aujourd'hui chose faite Hanoï n'a plus de port fluvial. Les chaloupes, jonques et chalands doivent s'arrêter devant l'hôpital.

Demain, ce sera peut-être à Thanh-tri, et la semaine prochaine, on ne peut savoir où ; mais en tout cas, rien ne permet d'espérer qu'avant les hautes eaux, il leur soit possible d'accoster entre la digue Fellonneau et le pont Doumer, qui, s'il fallait en croire les administrations des T. P. et municipale, seraient les limites de notre port fluvial. Là

où, administrativement, il devrait y avoir de l'eau, il n'y a plus que du sable, et là où l'on pourrait établir des dépôts de marchandises, on ne peut rien débarquer.

Depuis des années, le Commerce se plaint, et depuis des années les Pouvoirs publics enregistrent placidement ses doléances, en l'assurant que la question est à l'étude. Pendant ce temps, la situation s'aggrave, et rien n'est fait pour y apporter le remède qui s'impose. Un plan, paraît-il, existe, dû à un technicien qui nous inspire confiance. Pourquoi ne sort-il pas des cartons dans lesquels il demeure enfoui, et pourquoi ne le met-on pas à exécution ? Actuellement on ne risque plus rien, et, même dangereux, ce projet ne pourrait pas être plus calamiteux que l'est l'indifférence que manifestent à l'égard de notre port ceux qui ont la charge de veiller aux intérêts de la collectivité.

France-Indochine

N. D. L. R. — On ne le mettra pas à exécution parce qu'il faudrait prendre une décision, que pour prendre une décision il faut des chefs, et que c'est partout le règne des intérimaires :

Ingénieur chef de la subdivision du Tonkin, par intérim ;

Inspecteur général des T. P. par intérim ;

Résident supérieur du Tonkin, par intérim ;

Gouverneur général, par intérim.

=====

CHRONIQUE FINANCIÈRE

La maison F. Sauvage se mue en

Société des Transports maritimes et fluviaux

[par Henri Cucherousset qui, ayant travaillé quinze mois chez l'armateur Bach Thai Buoi, est plus prolixe que jamais en détails et anticipations audacieuses]

(L'Éveil économique de l'Indochine, 25 mars 1928)

La maison F. Sauvage se composait de deux entreprises :

1° — L'exploitation d'un contrat avec l'Administration pour l'embouteillage et le transport de l'alcool dans le Tonkin et le Nord-Annam, contrat en vue duquel M. Sauvage avait acquis un matériel considérable, qu'il a peu à peu augmenté : immeubles, ateliers, caisses, paillons et fûts, vapeurs, jonques et camions automobiles, etc. Ce contrat, très avantageux avec l'organisation parfaitement au point telle qu'elle est aujourd'hui, a encore six années à courir.

2° — L'entreprise de navigation fluviale, acquise en octobre 1918 de l'Union Commerciale Indochinoise (U.C.I.), aujourd'hui l'Union Commerciale Indochinoise et africaine (U.C.I.A.). Cette entreprise exploitait, avec une flottille de chaloupes qui sont parmi les meilleures du Tonkin, les lignes subventionnées du moyen fleuve Rouge, de la rivière Claire, de la rivière Noire et du song Gam.

Cependant, M. Sauvage ne tarda pas à s'apercevoir que la subvention, peut-être nécessaire aux débuts, était un avantage plus honorifique que réel. Le cahier des charges, en effet, imposait des conditions souvent en contradiction avec les nécessités du commerce et qui, avec le développement économique du Tonkin, finissaient par devenir extrêmement préjudiciables. C'est pourquoi il se garda bien de demander le renouvellement de la subvention lorsque l'avenant de 1914 vint à expiration ; et il n'eût qu'à se féliciter de cette décision. L'affaire de transports une fois délivrée de ses entraves prit un développement considérable.

L'affaire vient d'être mise, sous le manteau de la cheminée, en société anonyme au capital de 16 millions de francs, les apports de M. Sauvage figurant, pour 130.000

actions de 100 fr. entièrement libérées et 30.000 actions nouvelles ayant été souscrites et libérées.

Le rapport de M. Fafart ⁵ sur la sincérité des apports, que nous avons entre les mains, nous a frappé par la modération des évaluations. M. Fafart, qui fut longtemps directeur de la maison Roque (actuellement Société anonyme de Chalandage et remorquage de l'Indochine ou SACRIC), était l'expert le mieux choisi pour établir cette évaluation en ce qui concerne le matériel flottant, qui figure pour 661.500 \$ 00 et qui comprend :

- un vapeur de mer de 240 t. de port, en lourd ;
- 3 grandes chaloupes monoroues et une petite ;
- 11 remorqueurs de rivière ;
- 24 chalands en acier dont 12 de 100 tonnes et 6 de 150 ;
- 32 jonques de 100 t. et une de 20 ;
- 3 pontons de rivière.

Le matériel d'entrepôt figure pour 49.838 \$ et celui d'embouteillage (environ 257.000 caisses et 2.237 fûts) pour 316.813 \$ 00.

Les immeubles, évalués 154.459 piastres, comprennent en particulier les magnifiques immeubles si bien situés de Hanoï et de Haïphong, évalués le premier 30.000 et le second 60.000 \$; tout le monde peut juger par là de la modération des évaluations en général. — Quant au bassin de réparation de Haly, avec son bassin de radoub, son outillage et la maison, il figure pour 53.000 \$.

Les contrats en cours ne figurent que pour mémoire. Or, rien que les contrats avec l'Administration assurent une recette moyenne de 600.000 \$.

Bref, avec divers autres items, l'ensemble des apports a été évalué à 1.057.982 \$ pour lesquels M. Sauvage a reçu, nous l'avons vu, 13 millions de francs d'actions libérées.

Il n'a pas été créé de parts de fondateurs.

Par contre, le conseil d'administration touche, en plus des jetons de présence, un pourcentage de 100 % sur le solde disponible après prélèvement de 5 % pour le fonds de réserve et d'un intérêt statutaire de 8 % aux actions sur le capital libéré.

Aussitôt constituée, la société a obtenu dans des conditions très avantageuses une option qu'elle lèvera certainement, sur l'entreprise des transports fluviaux et côtiers de M. Bach Thai Buoi (successeur pour partie de l'ancienne maison Marty), la plus grosse entreprise de ce genre dans le Nord de l'Indochine et le plus gros concurrent sur toutes ses lignes de la maison Sauvage.

Moyennant le versement de 1.100.000 \$, soit 14.300.000 fr., la Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine entrera en possession d'apports considérables, en ne considérant que les immeubles et le matériel, pour ne rien dire d'une vieille et solide organisation avec son importante clientèle.

À titre d'indication, le matériel d'exploitation comprend :

- 3 navires de haute mer ;
- 21 chaloupes de rivière ;
- 17 chalands ou conques ;
- 13 pontons flottants ;
- 11 appontements fixes.

Les immeubles :

- 3 magasins à Bênthuy ;
- 1 bâtiment d'agence et terrain à Bênthuy ;
- 1 immeuble à Hanoï ;
- 1 à Namdinh ;
- 1 terrain à Tuyên-Quang ;
- 1 terrain et ateliers à Haïphong ;

⁵ Alphonse Fafart : voir [encadré](#).

et le mobilier des agences de Haïphong, Namdinh et Hanoï.

Connaissant personnellement l'affaire, nous pouvons affirmer qu'en la payant 1.100.000 \$, la société fait un marché extrêmement avantageux.

Il l'est d'autant plus que les frais généraux seront dès lors réduits à guère plus que ceux d'une seule des deux affaires et que la concurrence cessant, une partie du matériel flottant pourra être affectée à de nouveaux services et une partie des immeubles mis en vente dans d'excellentes conditions.

En vue de cette opération, le conseil d'administration envisage une augmentation du capital par l'émission de 40.000 actions qui porteront, le capital social à 20.000.000 fr. ; ces actions seront émises avec une prime de 200 fr., ce qui, faisant entrer 12 millions dans le fonds social, permettra le paiement de l'entreprise Bach Thai Buoi sans avoir à recourir à l'emprunt. Nous croyons d'ailleurs savoir que les actions nouvelles sont d'ores et déjà en grande partie souscrites, sans qu'il ait été fait de publicité à ce sujet.

Les souscripteurs, cependant, savent que la prime de 200 fr. ne leur donne aucun droit et qu'au point de vue soit de l'intérêt statutaire, soit de la répartition de l'actif, il seront censés avoir payé 100 fr. et non 300.

L'avenir de cette affaire, qui va se trouver être l'une des plus importantes du Tonkin, nous paraît considérable — si elle est menée industriellement — pour des raisons multiples que l'abondance des matières ne nous permet pas de développer aujourd'hui.

Société anonyme des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 avril 1928)

Nous avons déjà parlé dans notre numéro du 25 mars de la constitution en société anonyme de l'entreprise F. Sauvage, sous la raison sociale : Sté anonyme de Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine Le capital, de 16.000.000 de fr., était représenté jusqu'à concurrence de 13.000.000 par les apports de M. Sauvage.

Cette société, constituée définitivement le 10 mars 1918, a pour objet :

- A) la construction, l'achat, la vente, l'armement, et l'exploitation de tous navires;
- B) l'exploitation et la création de toutes lignes de navigation, tant maritimes que fluviales, de toutes entreprises de transports maritimes et fluviaux ; toutes opérations d'affrètement, transit et consignation ;
- C) l'obtention et l'exploitation de tous marchés administratifs s'y rattachant ;
- D) la participation dans toutes opérations commerciales ou industrielles se rattachant à l'un des objets précités ;

Et généralement toutes opérations commerciales, industrielles, agricoles, immobilières et financières se rattachant directement ou indirectement, à l'un quelconque des objets de la société.

Dès les débuts, la société a obtenu sur l'entreprise Bach Thai Buoi une option, qu'elle vient de lever dans des conditions les plus avantageuses. Elle a porté dans ce but son capital social de 16 à 18.000.000 par émission de 20.000 actions nouvelles de 100 fr. Ces actions étant émises avec prime de 200 fr., cela fait 6.000.000 de fr. d'argent frais venant s'ajouter aux 3.000.000 de la constitution primitive de la société, soit 9.000.000, soit plus des deux tiers du prix d'achat de l'entreprise Bach Thai Buoi.

Nous avons dit ce que nous pensions de la valeur de ce double apport en matériel, valeur où l'apport immatériel : contrats en cours, clientèle et achalandage, ne figure que pour mémoire. Or, pour ne parler que des contrats de l'ancienne maison Sauvage, leur importance s'est élevée en 1927 à 765.000 \$, soit :

transports d'alcools indigènes	475.000 \$
embouteillage desdits	163.000 \$
transports de charbons	80.000 \$
transit direct	15.000 \$

Nous n'avons fait que glisser sur l'entreprise Bach Thai Buoi, que nous connaissons bien et que nous étions assez étonné de voir M. Buoi céder à un prix si modéré. Nous savons, aujourd'hui, pourquoi et nos lecteurs comprendront cette décision lorsqu'ils liront l'article illustré que nous préparons sur la Mine de Bicho*, acquise par M. Bach Thai Buoi [...]

Dès lors, on conçoit que, pour se consacrer entièrement à cette affaire si promettante *[sic]*, M. Buoi ait cédé en bloc, à un prix très avantageux pour l'acquéreur, une entreprise de navigation extrêmement absorbante.

Nous avons, pendant quinze mois, fait partie du personnel de la maison Bach Thai Buoi dans des conditions qui nous ont permis de bien connaître, non seulement l'entreprise elle-même, mais d'autres, sur lesquelles M. Buoi, en homme d'affaires prévoyant, faisait faire des études, en particulier des entreprises concurrentes, comme celle [l'U.C.I.] que devait plus tard reprendre M. Sauvage. L'amalgamation des deux entreprises nous fournit l'occasion, sans commettre aucune indiscretion, de donner à nos lecteurs quelques précisions intéressantes. Car l'affaire mérite d'attirer l'attention non pas seulement au point de vue financier mais surtout au point de vue plus général de l'outillage économique du pays.

Les transports fluviaux et côtiers, très importants au Tonkin avant les chemins de fer, avaient été arrêtés dans leur développement par cette concurrence, d'autant plus que l'on était, en haut lieu, sous cette impression malencontreuse que « ceci tuera cela », et que, pour être dans le progrès, il fallait aider ceci à tuer un peu plus vite cela. Non seulement on cessa d'étudier et d'améliorer la navigabilité des cours d'eau non encore desservis par des vapeurs, mais on cessa d'entretenir les voies d'eau utilisées ; bien mieux, la construction de certains ponts fut l'occasion d'un croc-en-jambes au concurrent. Citons le pont Doumer sur le fleuve Rouge, le pont de Viétri sur la rivière Claire et le pont de Cau-Yen sur le sông Vac, canal de Ninh-Binh à Phat-Diêm, qui furent construits un mètre trop bas, de façon à barrer aux hautes eaux le passage des chaloupes.

Il en résulte en été, dans les deux premiers cas, la sujétion, ruineuse pour les armateurs d'établir à chaque pont un transbordement par sampans et d'emprisonner dans chaque bief ainsi formé un certain nombre de chaloupes avant la hausse des eaux. Sans être armateur, l'on conçoit l'énorme perte de rendement qui en résulte et cela au moment de l'année où une chaloupe portant et remorquant 150 tonnes pourrait descendre facilement de Tuyên-Quang à Haiphong.

Le port fluvial de Nam-Dinh, le mieux placé et le mieux outillé du Tonkin, a végété pendant les douze à quinze années qui ont suivi l'ouverture du chemin de fer, son trafic n'augmentant que lentement, tant en raison de la concurrence de la voie ferrée que de celle, parfois désastreuse, que se faisaient les armateurs. En hiver en particulier, quand les basses eaux éliminent les grosses chaloupes de la rivière Claire et de la rivière Noire, les armateurs, dont ces deux voies d'eau constituaient le domaine principal, lançaient ces chaloupes sur le parcours Hanoï-Nam-Dinh, causant un avilissement insensé des prix.

Or, quand le billet de passage de Hanoï à Nam-Dinh tombait à cinq sous, l'extrême amour des indigènes pour les voyages dès que les prix sont à leur portée, avait beau amener aux chaloupes les plus invraisemblables cargaisons de chair humaine, cela ne donnait que de très médiocres recettes.

Un autre véritable désastre pour la navigation à vapeur était l'ensablement du canal des Bambous, entre le fleuve Rouge et Ben-Hiep. Le canal des Bambous est l'artère maîtresse du Tonkin, mais on aurait pu croire que l'Administration en voyait avec plaisir arriver la mort, ce qui eût été la mort de la navigation fluviale. On ne prenait même pas de mesures de police contre les chaloupes qui, par leur tirant d'eau ou leurs manœuvres maladroites et souvent dolosives, embouteillaient fréquemment le canal.

Depuis quelques années, les affaires de navigation fluviale ont repris leur marche ascendante ; néanmoins, il n'y a pas eu, d'une façon générale, d'augmentation sensible du matériel, du moins du matériel vapeurs ; seul a augmenté le nombre des chalands et, dans une faible proportion, celui des remorqueurs ; notons aussi la tentative, qui aurait mérité un meilleur succès et qui devrait être reprise, de construction de chalands à moteurs.

L'amélioration du trafic est due à des causes les unes passagères, les autres définitives. Parmi les premières, citons le manque de matériel roulant sur les chemins de fer pendant les sept ou huit années qui ont suivi la guerre, et l'augmentation des prix pour les voyageurs sur les chemins de fer de l'État, qui ne donnaient, par ailleurs, pas signe de progrès. C'est que le chemin de fer souffrait à son tour du faux principe — Ceci tuera cela — et il semble qu'en haut lieu, on ait cru que les jours du chemin de fer étaient comptés et que l'automobile le remplacerait.

Or, comme cela coïncidait avec un développement des mines et de diverses industries, la navigation en profita à la place du chemin de fer, handicapé par le manque de matériel, jusqu'au milieu de 1926, en ce qui concerne les lignes de la Colonie. La navigation profitait en outre, sur la rivière Claire, de travaux entrepris à la passe Laumônier par MM. Sauvage et Bach Thai Buoi pour rendre Tuyên-Quang accessible aux basses eaux, et des travaux qu'enfin l'Administration, après un quart de siècle de négligence, entreprenait sur le canal des Bambous et cela avec succès.

Enfin, la navigation fluviale a profité des interruptions du trafic provoquées sur les chemins de fer par une série d'inondations, interruptions qui n'auraient pas eu lieu si le réseau avait été complété par une ligne de Bac-Ninh à Can-Giang, que *l'Éveil* reste d'ailleurs toujours le seul à préconiser.

Malheureusement, le matériel fluvial, surtout les chaloupes et remorqueurs, n'était pas de taille à tirer tout le profit possible de la crise des chemins de fer. La plupart des chaloupes en circulation ont plus de quarante ans, avec des machines d'un type vieux de soixante. Les plus récentes sont les chaloupes monoroues, vieilles d'une vingtaine d'années, et dont la vitesse ne dépasse guère 6 à 7 nœuds.

De plus, ce matériel, qui, méthodiquement réparti, était à peine suffisant, se concurrençait sur certaines lignes, trois ou quatre chaloupes se disputant parfois une clientèle que deux auraient pu satisfaire, aux dépens d'autres lignes où il n'y avait personne.

*
* *

Nous estimons que le moment est venu où la navigation fluviale devrait prendre au Tonkin, avec un matériel renouvelé et amélioré, un formidable essor.

Il se produit actuellement un développement économique remarquable, en particulier du côté minier, qui va nécessiter un gros accroissement des moyens de transport.

À Tuyên-Quang par exemple, la mine de charbon, qui n'a pas d'autre moyen d'évacuation que le fleuve, va passer avant deux ans d'une production de 3 à 4.000 tonnes au décuple, probablement de 36 à 40.000 tonnes, soit, en moyennes eaux, le chargement de cinq cents chalands.

Mais en amont de Tuyên-Quang, les mines de zinc prennent, elles aussi, un développement de plus en plus considérable.

Sur le fleuve Rouge, Laokay, jadis sans industrie et dont le maigre commerce se contentait de quelques wagons par mois, a vu, au cours des dernières années, se développer une puissante mine de graphite, en attendant d'autres exploitations du même minéral entre Trai-Hut et Laokay. Le développement de l'exploitation des mines de plomb argentifère de la province de Yênbây et la mise en valeur des puissants gisements de fer de la même région, demanderont également un matériel flottant considérable.

Sur la rivière de Nhoquan, les Charbonnages de Ninh-Binh, jusqu'ici exploités en petit, vont l'être en grand, et sur le sông Da Bach, le débit des mines de charbon de la région de Dong-Triêu aura bientôt décuplé par rapport à ce qu'il était il y a seulement dix ans.

D'autre part, le développement et le repeuplement de certains points de la Moyenne Région, comme le Yên Thê, la région de Thái Nguyên et celle de Chu, alimenteront un trafic de chaloupes et de remorqueurs qui remonteront le sông Luc Nam jusqu'à Chu, le sông Thuong jusqu'à Bô-Ha et profiteront d'ici deux ans du canal de sông Cẩu au sông Thuong, superbe voie navigable desservant une région qu'elle enrichira, d'autre part, par l'irrigation.

Ces travaux d'irrigation, qui ont donné de si beaux résultats dans le Vinh-Yen et la région de Kép, donneront, dans quelques années, dans tout le Bac Giông et la province de Son-Tay un excédent de récoltes qu'il faudra évacuer en grande partie par la voie d'eau.

Enfin, il est possible que le Gouvernement général et l'autorité militaire cessent de négliger la voie stratégique à bon marché que peut être la voie navigable.

Ainsi, la rivière Noire, qui serait certainement, avec peu de travaux, accessible au moins jusqu'à Van Bô, à des chaloupes spécialement construites, offre un immense intérêt stratégique et économique, car de Van Bô, la route automobilable qui dépasse déjà Son-La, pourrait être poussée sur Diên-Diên-Phu et ses terres rouges, et de là jusqu'au Nam-Hou, tout aussi susceptible que la rivière Noire d'être aménagée pour la navigation à vapeur. Voilà une route, de Chôbo à Louang-Prabang, qui ne coûterait pas cher et serait bien intéressante, mon Général !

Déjà, il y a une douzaine d'années, M. F. Sauvage a fait circuler une chaloupe assez haut en amont de Chôbo, et ce n'est pas sur ce bief que cette chaloupe s'est perdue, mais au bas du rapide de Chôbo, où un coude brusque de la rivière n'avait pas donné au pilote le temps de virer assez vite ; la chaloupe alla butter contre un banc de sable et coula par une grande profondeur [voir plus bas, précisions sur ce naufrage (*L'Éveil*, 2 mai 1928)]. Mais comme Chôbo marque la fin de la navigation des grosses chaloupes, les petites chaloupes et les remorqueurs pourraient être bloqués dans le bief supérieur et le transbordement au moyen d'un petit Decauville serait facile.

D'autres itinéraires pourraient être étudiés et des canaux, jadis navigables, aujourd'hui obstrués, pourraient être à peu de frais remis en état ; citons le canal de Ninh-Binh à Thanh-Hoa, dont l'utilité serait énorme pour toute une riche région gagnée sur les lacs de mer dans la province de Thanh-Hoa. Citons aussi dans le Nord-Annam la possibilité de développer, avec des vapeurs de faible tirant d'eau, la navigation entre Benthuy d'une part et d'autre part la plaine de Hatinh et les riches vallées du sông Ca et du Ngan Sau. Mais à côté des transports fluviaux, les transports côtiers offrent un champ d'action considérable.

Plusieurs ports de la côte pourraient se développer si l'accès en était rendu moins dangereux ; ce n'est le plus souvent qu'une affaire d'éclairage et de balisage.

D'autre part, le chalandage maritime, encore inexistant en Indochine mais que tous les hommes de métier estiment très praticable et avantageux, pourrait contribuer à un grand développement de ces transports.

(À suivre.)

Société anonyme des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine (suite)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 29 avril 1928)

Dans notre précédent numéro, nous disions que le moment était venu d'un développement considérable des transports fluviaux et côtiers. Mais n'y a-t-il pas à craindre un développement des chemins de fer tel que les transports par eau en souffriront à nouveau ?

Nous ne le croyons pas, car le vent ne semble pas être en faveur de la construction de voies ferrées en dehors de l'achèvement, si pénible, du programme Doumer. Il n'est plus question au Tonkin de chemins de fer régionaux.

Quant au programme de M. Bonnevey pour la transformation de nos chemins de fer semi-légers en chemins de fer à grand rendement, programme qui nécessitait une réfection complète des voies existantes et des aménagements nouveaux, nous croyons bien que, le promoteur de l'idée parti ⁶, nous n'en verrons pas la réalisation. Il faudrait des crédits qu'on ne semble guère, en haut lieu, d'humeur à accorder, et des changements dans les méthodes d'exploitation, qui risquent de rencontrer une trop forte opposition.

Aussi, croyons-nous le champ libre pour un grand développement de la navigation fluviale et côtière, non seulement là où il n'y a pas d'autres moyens de transports, mais même en concurrence avec le chemin de fer. Il suffirait pour cela que la navigation s'outillât pour conquérir des positions, dont il sera bien difficile par la suite de la déloger.

Il y a, en particulier, énormément à faire dans la création de nouvelles lignes dans les provinces de Nam-Dinh et Thai-Binh. Quelques travaux de dragages pourraient rendre navigables à des chaloupes vraiment construites pour le pays, des voies d'eau jadis plus larges et plus profondes, mais que la négligence de l'Administration a laissé détériorer. Tels canaux, qui serviraient grandement en temps d'inondation à évacuer les eaux, ont été aux deux tiers remblayés par les riverains pour y faire des rizières.

Mais laissons de côté ces considérations générales, sur lesquelles nous avons dû nous étendre un peu pour indiquer le champ d'action de la nouvelle société, champ d'action où elle aura à peu près partout ses coudées franches et, dès le début, des moyens d'action puissants.

Voyons maintenant sur quelles bases solides s'appuie l'entreprise.

Il y en a trois et chacun sait qu'une triple base est une condition idéale de stabilité.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur les transports d'alcool. On sait que le principe de ces transports est la répartition des frais de manière à ce que les transports les plus faciles paient pour les plus difficiles. Nous avons déjà fait remarquer que la maison Sauvage en assurait elle-même la plus grande partie et traitait pour le reste avec différentes autres entreprises, particulièrement l'ex-entreprise Bach Thai Buoi. Désormais on ne fera plus qu'exceptionnellement appel à de petites entreprises locales, et même, dans beaucoup de cas, l'extension des lignes de navigation régulières et la création de nouvelles lignes permettront à la société de faire sans intermédiaire la presque totalité des transports d'alcools et, par conséquent, les faire à meilleur compte. Sur l'importance de ces seuls transports, dont la société a pour cinq ans encore l'exclusivité, nos lecteurs sont déjà renseignés : les recettes atteignent de ce chef près de 700.000 \$ par an.

Voyons maintenant les deux autres bases.

⁶ Marcel Bonnevey (1888-1941) : polytechnicien, ingénieur en chef des chemins de fer, il revient en Indochine en 1929 comme directeur technique des Charbonnages du Tonkin.

L'affaire des transports fluviaux de M. Sauvage résulte de l'acquisition par M. Sauvage de l'entreprise créée en 1906 par l'Union commerciale indochinoise* pour exploiter deux lignes de navigation à vapeur, l'une sur le fleuve Rouge et la rivière Claire, de Hanoï à Tuyên-Quang ; l'autre sur la rivière Noire, de Hanoï à Chobo. Ces lignes avaient alors un triple intérêt stratégique, postal et administratif, faute de routes pour rejoindre en automobile Hoa-Binh, Chobo, Phu-Doan et Tuyên-Quang.

Le contrat fut renouvelé en 1914 pour dix ans, pour courir de 1916 à 1926 ; mais déjà se dessinait une concurrence sérieuse, attirée sur la rivière Claire par le développement des mines de zinc de Chodiên. Cette concurrence devait être, quelques années plus tard, aggravée par celle de l'automobile grâce à la mise en état de parfaite viabilité des routes de Hanoï à Chobo et de Viet-Tri à Tuyên-Quang.

Pour desservir ces mines au point de vue de la poste et des voyageurs, l'avenant de 1914 avait créé une ligne saisonnière sur le sông Gam, de Tuyên-Quang à Chiêm-Hoa.

Quelques travaux auraient sans doute rendu le song Gam navigable toute l'année beaucoup plus haut que Chiêm-Hoa pour une dépense kilométrique inférieure au prix de construction d'une route ; mais la navigabilité des rivières est une question qui n'a jamais été envisagée en Indochine, sauf sur le Mékong. C'est, à notre avis, une grande erreur.

La construction des routes, dont deux relient actuellement Tuyên-Quang au Delta et une troisième Tuyên-Quang à Thai-Nguyên, ayant réduit l'intérêt stratégique, administratif et postal, les conditions de la subvention étant d'autre part désastreuses pour le trafic commercial, la liberté reprise en 1926 fut, comme nous l'avons dit, favorable à l'entreprise Sauvage qui, grâce à des augmentations de matériel, surtout en remorqueurs et chalands, avait développé considérablement ses affaires avec Haiphong et Nam-Dinh.

Le matériel se compose, en particulier, de quatre belles chaloupes monoroues à faible tirant d'eau convenant spécialement à la navigation sur le fleuve Rouge, la rivière Noire et la rivière Claire en amont de Hanoï et qui, aux très basses eaux, rendent de grands services sur le bief en aval de Hanoï, parfois impraticable aux chaloupes ordinaires.

Avec le développement que nous prévoyons pour les transports fluviaux, la construction de chaloupes, tant de ce type robuste que du type (Yarrow, très puissantes avec un faible tirant d'eau), ne tardera pas à devenir urgente pour prolonger certaines lignes et en créer d'autres.

Le réseau navigable accessible à des chaloupes de ce type, qui permet des ports en lourd atteignant 14 tonnes pour un tirant de 0 m. 30 ; 45 t. pour un tirant de 0 m. 60 ; 80 t. pour un tirant de 0 m. 75 et même de plus de 300 t. pour un tirant de 0 m. 90, permettraient de desservir le fleuve Rouge jusqu'à Laokay, de reprendre la navigation sur la rivière Noire jusqu'à Lai-Châu, et de remplacer par des vapeurs puissants et relativement rapides les sampans et les petites jonques sur de nombreux cours d'eau du Delta.

La question de la rivière Noire est typique. Cette rivière est réputée non navigable. Or nous sommes [persuadé] qu'elle le serait toute l'année par des chaloupes appropriées, et nous sommes tellement persuadé que, pour des raisons tant économiques que politiques et stratégiques, un service de chaloupes est à créer jusqu'à Lai-Châu, que nous avons entrepris par ailleurs toute une campagne dans ce but.

Sur le fleuve Rouge, la reprise de la navigation à vapeur s'imposera du jour où les puissants gisements de fer de la province de Yên-Bay seront mis en valeur.

Sur la rivière Claire, on peut prévoir d'ici quelques années un trafic de 200.000 tonnes. À eux seuls, les Charbonnages de Tuyên-Quang y figureront pour 50.000 t. D'autre part, les richesses minières, mal prospectées mais certaines, de la Haute Rivière Claire n'attendent que des voies de communication, de même que tout le commerce, actuellement bloqué, de la province de Hagiang.

Cette province sera, d'ici peu, accessible en tout temps aux automobiles, donc à la prospection commerciale. La navigation des chaloupes peut être poussée jusqu'à Bac-Mue, 50 km. en amont de Tuyên-Quang. Plus haut, malgré le grand nombre des rapides, il semble, que la navigation par sampans pourrait être améliorée, tant par quelques travaux que, sur certains biefs, par le remorquage des trains de sampans au moyen de petits remorqueurs. Tout est encore à essayer dans ce sens ; mais n'arrivât-on qu'à une réduction de 50 % des prix que le commerce en recevrait une grande impulsion.

C'est surtout dans le Delta que la navigation à vapeur pourrait prendre une grande extension avec les vapeurs à faible tirant d'eau.

Mais le Delta étant surtout le domaine de l'ex-entreprise Bach Thai Buoi, nous en reparlerons plus loin.

*
* *

En dehors de ces chaloupes, l'entreprise Sauvage possédait notamment onze remorqueurs, 24 chalands en acier, trente trois jonques et sampans. Enfin, cette entreprise s'occupait également du cabotage avec les vapeurs *Verdun*, de 400 t., et *Rose Blanche*, de 220 t., qui assurent le service Haïphong — Bênthuy.

Ce ne sont évidemment pas les seuls transports d'alcool qui justifiaient ce double service mais le développement du port de Bênthuy. Celui-ci va prendre une grande importance avec l'amélioration des trois routes de déblocement du Laos, qui aboutissent à Bênthuy et avec la mise en valeur de la région des Terres Rouges du Phu-Qui, d'une part, et du bassin houiller du Huong-Khê, province de Hatinh, d'autre part. Puis ce sera, dans cinq ou six ans, le trafic avec le Siam et le Laos, grâce au chemin de fer de Tân-Âp à Thakhek. On peut prévoir qu'à cette époque, le mouvement du port de Bênthuy, qui est d'environ 50.000 tonnes actuellement, aura quadruplé et dépassera 200.000 tonnes.

Bênthuy est susceptible de devenir, pour la Société des Transports maritimes et fluviaux, un centre des plus importants, tant au point de vue fluvial qu'au point de vue du cabotage.

À ce dernier point de vue, *l'Éveil* a déjà fait remarquer qu'il suffirait d'améliorer l'éclairage de la côte et le balisage de quelques estuaires pour que le cabotage prît, en Annam, une grande extension.

Citons, dans le Nord seulement, toute une série de petits ports : Du-Do (Balang), Phu-Duc, Gua-Sot (Hatinh), Quang-Khê, Badon, Donghoi, etc.

Quang-Khê, dont l'entrée n'est dangereuse que faute de balisage et de pilotes, ceux-ci faciles à recruter au village de pêcheurs de My-Hoa, est à l'embouchure du sông Giang ; un peu en amont, Badon est un des marchés les plus importants de l'Annam, au débouché d'une riche vallée que le chemin de fer va mettre en valeur.

Au point de vue fluvial, Bênthuy est relié dans cinq directions, par deux canaux et trois rivières, à des régions fort intéressantes. Le canal de Hatinh, facile à rendre accessible à d'assez fortes chaloupes dessert une plaine fertile, avec un arrière-pays de coteaux, où l'élevage et la culture du thé pourraient prendre une grande extension.

Le sông Ca permettrait la navigation à vapeur aux hautes eaux jusqu'à Cua-Rao, où des mines de charbon sont actuellement inexploitable faute de moyens de transports adéquats et en tout temps jusqu'à Doluong au centre d'une région très peuplée.

Nous pensons même, les rapides n'ayant rien de prohibitif, que de petits vapeurs du type Yarrow, portant avec 0.30 de tirant d'eau 3 tonnes à la vitesse de 8 nœuds, pourraient, aux basses eaux, remorquer jusqu'à Cua-Rao des trains de sampans ou de petits chalands portant une dizaine de tonnes. Le même type de vapeurs porte 15 à 17 tonnes avec un tirant de 0 m. 60.

Le sông Ca, continué par le Ngan Sau, serait navigable jusqu'à Chu-Le, chef-lieu du Huong-Khê, à des vapeurs, portant 10 tonnes aux basses eaux, quand il n'y a que 0,50 de fonds sur le seuil de Linh-Cam, et jusqu'à 30 t. avec 0 m. 75. Or cette région est très riche en produits agricoles (maïs, thé, arec, ananas) et forestiers, et la rivière longe des gisements d'antracite, dont la mise en valeur ne se fera pas attendre.

De Linh-Cam, la navigation serait possible, dans les mêmes conditions que sur le moyen sông Ca, jusqu'à Kim Cuong, ce qui permettrait de réduire les transports par camions automobiles, entre Vinh et Napé, à la seule partie montagneuse, soit 40 km. au lieu de 112.

Enfin, au Nord, un simple dragage rendrait navigable jusqu'où l'on voudrait le vieux canal de Vinh à Thanh-Hoa, en tout cas jusqu'à Phat-Diên, desservant des salines, des mines de fer et de phosphate et une région très cultivée.

Bref, au point de vue du trafic fluvial, Bênthuy, est susceptible de devenir un nouveau Nam-Dinh.

Et ceci nous amène à l'ex-entreprise Bach Thai Buoi*, la troisième base de la Sté de Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine, dont le principal centre d'activité fut longtemps Nam-Dinh.

Hanoï
Les obsèques de M. Pergaud
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 avril 1928)

Dimanche matin, à 7 heures, ont eu lieu, suivies par une assistance nombreuse les obsèques de M. Pergaud, représentant à Haiduong, de la maison Sauvage.

M. Scalla, directeur général et tout le personnel de la maison Sauvage marchaient en tête du cortège qui quitta la clinique Saint-Paul après la levée du corps pour gagner le cimetière de la route de Hué où se fit l'inhumation.

Sur la tombe du regretté défunt, M. Scalla, prononça le discours suivant :

C'est un brave et digne homme que nous accompagnons à sa dernière heure et que notre société comptait parmi ses agents d'élite.

D'une honnêteté irréprochable, d'un dévouement à toute épreuve, d'une modestie sans égale, d'une discipline parfaite puisée aux meilleures sources, monsieur Pergaud nous laisse le souvenir de l'homme de devoir par excellence.

Né à Brémontant (Doubs), le 16 novembre 1874, M. Pergaud, après de bonnes études primaires, s'engageait dans les Cuirassiers, passait dans la Garde républicaine où il obtenait le grade de maréchal des logis. Plus tard, attiré par le charme et les dangers de la vie coloniale, il prenait du service dans le splendide corps de la Gendarmerie dont la devise est « Honneur et Patrie ».

Retraité comme maréchal des logis, après 18 années de service, la Compagnie du Yunnan l'incorporait dans ses cadres le 14 mai 1911 et le conservait jusqu'au 31 mars 1924, date à laquelle il prenait les fonctions de représentant de la maison F. Sauvage à Haiduong.

Monsieur Pergaud, dans cet emploi, ne pouvait renier son passé ; il fut l'employé modèle qui entraînait vers lui l'affection et l'estime de ses chefs et de ses camarades.

Sa conduite, durant la période des inondations de 1926, fut au-dessus de tout éloge.

Tandis que le niveau du fleuve atteignait près d'un mètre dans l'intérieur de nos ateliers, que des serpents chassés par la crue se répandaient dans tous nos locaux, M. Pergaud, stoïquement et sans bruit, exécutait sa besogne, mettait notre matériel à l'abri et assurait les commandes de la Régie.

Le directeur général de l'entreprise lui adressa à cette occasion, ainsi, d'ailleurs, que m'administration des Douanes, les compliments les plus chaleureux et les mieux mérites.

Aussi, quand M. Pergaud sollicita un congé pour France, M. Fortuné Sauvage fût heureux de lui accorder cette faveur et toutes les facilités pour lui procurer un séjour agréable dans la mère-patrie.

Mais l'emprise coloniale était trop puissante pour permettre à ce colonial de rester dans son splendide pays natal dont les magnifiques prairies et les superbes montagnes sont d'un charme si pénétrant et donnent cependant le désir d'y vivre et d'y mourir.

M. Pergaud revenait donc parmi nous — Dieu sait s'il fut accueilli avec joie — et reprenait ses fonctions à Haiduong.

Malheureusement, ses nombreuses années de brousse, d'existence dure, et sans confort pesaient sur ses larges épaules et l'aile de la mort étendait son ombre sur ce corps de géant.

Il fallut toutes nos instances pour que M. Pergaud reçut les soins du distingué docteur de notre société et entra enfin à la clinique Saint-Paul où, deux jours après son admission, il rendait son âme à Dieu.

Je l'avais vu la veille et je ne me faisais plus d'illusion sur la gravité de son état ; je conservais une espérance bien faible qui ne s'est malheureusement pas réalisée. .

M. Fortuné Sauvage, notre président du conseil, les Chefs, les camarades et les nombreux amis de M. Pergaud offrent leurs compliments émus à tous ceux qu'il laisse après lui.

Ils garderont dans leur cœur le souvenir de cet homme de bien qui est mort en soldat.

J'y ajoute les miens les plus fervents avec mon adieu. »

De très belles couronnes avaient été envoyées par la famille, la Maison Sauvage, les amis.

En cette pénible circonstance, nous adressons à tous ceux que ce décès plonge dans le deuil, nos bien vives condoléances.

Société anonyme de transports maritimes et fluviaux de l'Indochine (suite)

(Suite et fin)

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 mai 1928)

[...] À notre point de vue, l'armement fluvial a, aujourd'hui, un bel avenir devant lui, surtout si l'on introduit au Tonkin, comme l'ont fait nos voisins de Chine sur la rivière de l'Ouest, des types nouveaux de chaloupes rapides à très faible tirant d'eau. Celles-ci permettront non seulement de desservir les lignes actuelles avec plus de commodité et de régularité, mais surtout d'ouvrir sur plusieurs centaines de kilomètres des lignes nouvelles, où la petite batellerie à rames ou même à voile ne suffit plus aux besoins sans cesse croissants du commerce et ne saurait se développer, même si elle était économique, en raison du grand nombre de bras qu'elle nécessite, à une époque où l'on se plaint plutôt du manque de main-d'œuvre active et robuste ; or, c'est précisément une main-d'œuvre robuste que demande la batellerie.

Des milliers de sampans, dans le Delta, pourraient être remplacés par une centaine de vapeurs sur des cours d'eau réputés non accessibles à la navigation à vapeur

C'est que ce détail — un détail fort important, on en conviendra — de la géographie du pays, est totalement ignoré ; il n'existe même pas, en dehors d'une vieille carte, incomplète et schématique, de carte des cours d'eau navigables du Tonkin.

Voilà donc le champ d'action sur lequel va s'exercer une nouvelle société, à laquelle nous souhaitons d'autant plus de succès que c'est un peu le prestige français qui s'y attache.

Dirigée du Tonkin même, et non de lointains bureaux parisiens, et menée industriellement, elle ne peut pas manquer de prendre un grand développement et de contribuer largement au développement économique du pays.

[Navigabilité de la rivière Noire]

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 mai 1928)

[...] Un quart de siècle [après le naufrage de la mission Pavie le 23 sept. 1888], une chaloupe appartenant à M. Sauvage fit également plusieurs voyages, pour desservir la mine de cuivre de Van-Saï et cela sans accident, pas plus à la descente qu'à la montée. Sur son naufrage en aval du barrage de Chobo, M. Désiré Sauvage nous a donné quelques précisions. Par suite d'une avarie au gouvernail, cette petite chaloupe, qui avait négocié sans encombre le rapide lui-même, n'obéit pas au coup de barre et, au moment où il aurait fallu tourner brusquement à droite, fut déportée contre une roche qui défonça une tôle ; mais elle ne coula pas. Le patron, négligent, l'échoua sur le banc de sable, et remit au lendemain de s'occuper de l'avarie ; pendant la nuit survint une crue soudaine de deux mètres, dont les eaux envahirent la chaloupe et l'empêchèrent de flotter et finalement l'entraînèrent dans la partie profonde du fleuve. C'était une chaloupe peu puissante, 5 à 6 nœuds, comme le *Leigue*, et M. Sauvage est persuadé qu'une chaloupe construite pour ce genre de navigation et pouvant donner 8 à 10 nœuds remonteraient aisément les rapides. [...]



Coll. Olivier Galand

TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX DE L'INDOCHINE
Ancienne maison F. Sauvage
S.A. au capital de 18.000.000.000 de fr.
divisé en 180.000 actions de 100 piastres chacune

Statuts déposés chez M^e Charles Tabouillot, greffier notaire à Nam-Dinh

Siège social à Hanoï

Droit de timbre acquitté par abonnement.

Avis d'autorisation inséré au *J.O. de l'Indochine* du 6 juin 1928.

ACTION DE CENT FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée
Haïphong, le 20 octobre 1949
Un administrateur (à gauche) : F. Sauvage.
Un administrateur (à droite) :
Hanoï, le 15 octobre 1928
Imp. de la Banque et des Cies d'Assurances, Paris

Navigation fluviale
(*Les Annales coloniales*, 28 janvier 1929)

Le capitaine de vaisseau Decoux, commandant de la Marine en mission au Tonkin, étudie les conditions de navigabilité du fleuve Rouge jusqu'à Lao-Kay pour de petites canonnières fluviales. Ces canonnières, armées de deux mitrailleuses, auront une force de 200 chevaux et donneront 12 nœuds de vitesse.

Les unes seront du type *Balny*, les autres du type *Vigilante*. Enfin, on envisage aussi la construction d'unités du type *Lagrandière*, d'un tirant d'eau de 50 centimètres.

N'oublions pas qu'au lendemain de la conquête, le lieutenant de vaisseau Escande, avec la canonnière le *Moulun*, naviguait couramment sur ce parcours. Dans la suite, les chaloupes des Fluviales (on sait qu'en Indochine, on nomme ainsi des *steam boats* de 30 à 40 mètres de long sur 6 à 10 de large, et d'un tirant d'eau de 89 centimètres à 1 mètre, filant 10 nœuds) faisaient un service régulier sur la ligne. Malheureusement, on doit avouer avec honte, que la navigabilité des rivières tonkinoises est actuellement nettement moins bonne que lors de l'établissement du Protectorat.

La mission du commandant Decoux s'imposait donc.

Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 14 avril 1929)

Rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale ordinaire, exercice 1928.

Ce premier exercice ne comprend que le temps écoulé entre le 10 mars 1928, jour de la constitution de votre société, et le 31 décembre 1928, c'est-à-dire, 9 mois et 20 jours.

Ce premier exercice est marqué tout particulièrement par la progression rapide de tous les services de notre entreprise et, plus spécialement du compartiment Transport de marchandises et de personnes. Ce résultat n'a pu être obtenu que grâce aux mesures prises par votre conseil pour que les moyens d'action, mis à la disposition de la direction, répondent toujours aux besoins sans cesse croissants de l'exploitation.

C'est ainsi notamment qu'au lendemain même de la constitution de votre société, vos représentants se sont occupés de lever l'option que votre fondateur, M. F. Sauvage avait prise sur l'entreprise fluviale et maritime que l'armateur indigène Bach Thai Bui*, gérât depuis de nombreuses années dans le Nord de l'Indochine. Cette acquisition a été faite, moyennant paiement comptant d'une somme de 1.100.000 \$ 00 et d'une rente viagère mensuelle de 500 \$ 00. Il a été pourvu au règlement de ce prix par un découvert en Banque et une augmentation de capital de 2.000.000 fr. 00, souscrite et couverte avec une prime de 200 fr. 00 par action.

Bien que les conditions dans lesquelles a été effectuée cette dernière opération vous aient déjà été exposées lors de l'assemblée générale extraordinaire du 21 mai 1928, qui en a approuvé les modalités, nous croyons devoir vous rappeler que la prime de 200 fr., pour aussi inopportune qu'elle ait pu paraître, depuis lors, à certains, était justifiée tant par l'importance des services sociaux que par le caractère avantageux d'une opération qui tendait à nous laisser les coudées franches dans une bonne partie du pays où devait s'exercer notre action.

Depuis lors, d'ailleurs, ainsi que vous pourrez vous en rendre compte par l'examen du bilan que nous vous soumettons, les décisions prises par votre conseil à cette occasion se sont trouvées justifiées par les faits et les résultats obtenus.

Votre société a donc pris possession de l'entreprise Bach Thai Buoi le 1^{er} avril 1928, mais un examen attentif des éléments qui constituaient son matériel fluvial a amené votre conseil à y apporter, d'accord avec la commission de surveillance de la Navigation fluviale, des aménagements et des améliorations importantes qui furent jugés indispensables pour que la direction puisse tirer de ces moyens nouveaux de travail mis à sa disposition, toute leur utilisation possible.

Il nous paraît inutile de rentrer ici plus avant dans les détails de nos services ; qu'il nous soit seulement permis d'ajouter que les résultats, plus que satisfaisants, que nous vous présentons sont dus en grande partie à l'activité et au dévouement inlassables de la direction et du personnel.

Le bilan que nous soumettons à votre examen fait en effet ressortir un bénéfice de 293.060 \$ 23, ce qui représente au taux du 31 décembre 1928 (12 fr. 55) que nous vous proposons d'adopter pour le règlement des écritures de votre premier exercice, une somme de : 3.677.905 fr. 80, qu'il importe d'affecter à concurrence de : 890.259 fr. 85, à divers amortissements dont vous trouverez le détail dans le rapport de votre commissaire aux comptes. Cette écriture passée, il restera un disponible de : 2.787.646 fr. 03, représentant les bénéfices nets de l'exercice 1928.

Sur ces bénéfices ainsi déterminés, il conviendra de prélever, conformément l'article 48 des statuts :

- 1° — 5 % pour constituer le fonds de réserve prévu par la Loi, soit : 139.382 f. 30
- 2° — Une somme suffisante pour payer aux actions un intérêt de 8 % des sommes dont elles sont libérées et depuis leur libération, soit : 1.170.000 fr. 00.
- 3° — 10 % pour le conseil d'administration soit : 147.826 fr. 37 ⁷.

Quant au solde : 1.330.437 fr. 36, nous vous demandons de décider qu'il sera, à concurrence de : 1.000.000 fr., imputé à un fonds de réserve extraordinaire et pour le surplus : 330.437 fr.36, reporté à nouveau sur l'exercice suivant.

D'autre part, nous vous proposons d'affecter le montant de la prime à l'émission des 20.000 actions de l'augmentation de capital du 21 mai 1928, laquelle s'élève à : 4.000.000 de francs, soit au taux de 12 fr.55 : 318.725 \$ 10 :

- 1° — À l'extinction du compte Change qui figure au bilan pour 64.878 \$ 49
 - 2° — À l'extinction moins une piastre du compte Frais de Constitution de Société et d'Augmentation de capital pour 41.266 \$ 82
 - 3° — À la constitution d'une provision de change de 100.000 \$ 00
- Le solde 112.579 \$ 79

étant porté en amortissement supplémentaire du matériel flottant.

Si vous adoptez le règlement d'inventaire que nous venons de vous soumettre, les écritures seront passées ainsi qu'il vient d'être indiqué et le dividende de 6 fr. 50 par actions sera payé net d'impôts aux dates et dans les conditions qui seront ultérieurement fixées par votre conseil.

Le mandat de votre commissaire étant expiré, nous vous proposons de désigner, à nouveau, M. Maron pour faire, à l'assemblée générale de l'année prochaine, le rapport prévu par l'article 32 de vos statuts et de fixer à 500 \$ 00 la rémunération à laquelle il aura droit.

Enfin, votre ordre du jour comporte en outre, l'autorisation prévue par l'article 29 de vos statuts pour que vos administrateurs puissent prendre ou conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise, ou dans un marché fait avec la Société ou pour son compte au cours de l'exercice 1928, M. F. Sauvage n'a pas usé de l'autorisation que vous lui aviez accordée l'an dernier à cet effet.

⁷ N.D.L.R.— Le conseil d'administration a renoncé en 1928 à ses jetons de présence, soit 40.000 fr. ; il a bien fait ; sur les 330.437 fr. pris sur le dividende des actionnaires pour report à nouveau, le conseil aura, l'an prochain, son 10 %, soit 33.000 fr. ; comme quoi la vertu est toujours récompensée.

L'assemblée, où le grand nombre des personnes présentes et des actions représentées témoignait de l'intérêt que les actionnaires portent à l'affaire, a adopté les conclusions du conseil d'administration

Les élections municipales de Haïphong
(*L'Écho annamite*, 26 avril 1929)

Haïphong, le 25 avril 1929. — La première liste des candidats aux élections municipales comprend : MM. ... Bovis ⁸, directeur de la Société de transports maritimes et fluviaux de l'Indochine

NAISSANCE
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 octobre 1929)

Nous apprenons la naissance, survenue le 9 octobre 1929, à 11 heures, à la clinique Saint-Paul, de Rosy Félicienne Angèle Bovis, fille de M^{me} et M. *Augustin* Joseph Louis Bovis, directeur de la Maison Sauvage à Haïphong, croix de guerre.

Nous adressons nos biens sincères félicitations aux heureux parents et nos souhaits au bébé.

La vie militaire

Affectation spéciale
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 mars 1930)

Par décision du gouverneur général de l'Indochine du 15 janvier 1930, sont placés dans la position hors cadres (art. 18 de la loi du janvier 1925) et classés dans l'affectation spéciale (fonctions commerciales et industrielles), les officiers de réserve dont les noms suivent :

Infanterie métropolitaine

Bottard, Albert, capitaine, comptable à la Société des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine à Hanoï.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE
Avis de convocation
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 juin 1930)

Les actionnaires de la Société anonyme des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine, ancienne maison F. Sauvage, au capital de 18.000.000 de francs et dont le siège social est à Hanoï, quai Clemenceau, n° 138, sont convoqués par le conseil

⁸ Augustin Bovis (Roquebilière, 1894-Nice, 1952) : marié en 1927 à Antibes à une sœur de Fortuné Sauvage. Directeur des TMFI à Haïphong, puis Vinh. Chevalier de la Légion d'honneur en 1931 comme capitaine d'infanterie coloniale.

d'administration en assemblée générale extraordinaire au siège social à Hanoï, 138, quai Clemenceau, pour le 6 juin 1930 à onze heures du matin.

Ordre du jour

Modifications à apporter à l'article 48 des statuts.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale les propriétaires d'actions au porteur doivent déposer au siège social, cinq jours au moins avant la réunion, soit leurs titres, soit les récépissés en constatant le dépôt dans les agences de la Banque de l'Indochine ou de la Banque franco chinoise.

Haïphong DÉCÈS

(*L'Avenir du Tonkin*, 18 juillet 1930)

Nous apprenons avec regret le décès de M. Marcel Ernest Emmanuel Ripot, âgé de 48 ans, employé à la maison Sauvage, survenu le 18 Juillet 1930, à 3 heures 30, rue Sergent-Larrivé, n° 15.

Nous adressons à la famille du défunt, aux amis, nos sincères condoléances.

Concours d'architectes pour la construction d'un hôtel pour voyageurs à Haïphong (*L'Avenir du Tonkin*, 22 juillet 1930)

La Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine (Ancienne maison F. Sauvage), société anonyme au capital de 18.000.000 de francs, dont le siège social est à Hanoï, 138, quai Clemenceau, met en concours entre les architectes français et indigènes, un projet de construction, à Haïphong, d'un hôtel pour voyageurs, réalisant le maximum de confort et susceptible de satisfaire à toutes les exigences du tourisme local.

Les projets seront soumis à l'appréciation d'un jury composé de six membres, dont un architecte désigné par les concurrents eux-mêmes.

Il est prévu, l'allocation d'une prime de :

- 2.000 p 00 pour l'auteur du projet classé n° 1 ;
- de 1.000 p. 00 pour l'auteur du projet classé n° 2 ;
- de 500 p. 00 pour l'auteur du projet classé n° 3.

Les projets devront parvenir au siège social de la Société au plus tard le 25 septembre 1930.

Pour tous renseignements concernant les conditions de ce concours et l'établissement des projets, s'adresser, 138, quai Clemenceau, au siège social de la Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine.

Chronique de Haïphong (*L'Avenir du Tonkin*, 31 juillet 1930)

L'ÉCHOUE DU « FAI TSI LONG ». — La chaloupe *Fai-tsi-long*, de la maison Sauvage et C^{ie}, qui assurait le service tri-hebdomadaire sur Hongay, Port Wallut et Mui-Ngoc, a heurté un fond rocheux près de Port-Wallut, et une voie d'eau se déclara à la coque. Grâce au sang-froid du personnel, le *Fai-tsi-long* put être échoué

convenablement, et son renflouement sera effectué rapidement. Toutes les marchandises ont pu être retirées, et aucun accident de personne ne s'est produit.

CONSEIL DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF DE L'INDOCHINE À HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 septembre 1930)

Affaires en délibéré

2°) Instance Gouvernement général de l'Indochine contre Saurage (déchet de bouteilles à Hamrong)

Par requête introductive d'instance enregistrée au secrétariat du Conseil le 4 décembre 1928, M. Simon Lecoutre, contrôleur des Douanes et Régies de l'Indochine, agissant en qualité de représentant du Gouvernement général de l'Indochine, aux termes d'une décision en date du 25 août 1928 et taisant élection de domicile aux , mélancolie, puisque le petit bassin innocent, bureaux de la Direction des Douanes et Régies à Hanoï, expose au Conseil :

Que par lettre du 4 janvier 1926, M. Fortuné Sauvage, armateur, domicilié à Hanoï, 138, quai Clemenceau, demanda à l'administration des Douanes et Régies de lui expédier sur son atelier de Ham-Rong 190.000 bouteilles de 0 l.75.

Que l'administration des Douanes et Régies passa aussitôt commande de ces récipients à la Société française des Verreries de l'Indochine qui livra, le 4 février 1926, 204.110 bouteilles à l'atelier de Ham-Rong, conformément à la demande expresse de la maison Sauvage.

Qu'entre la demande et la livraison, l'entreprise Sauvage ne modifia ni annula sa demande.

Que, cependant, son représentant à Ham-Rong refusa verbalement le 4 février 1926 de prendre livraison des bouteilles qu'elle avait commandées et que lui livrait l'administration dans les ateliers de Ham-Rong, sous prétexte qu'elle disposait déjà dans ces ateliers d'un stock de 1.575.000 bouteilles environ.

Que ce prétexte est le seul invoqué pour motiver le refus de la fourniture.

Que devant ce refus, l'administration se vit contrainte et forcée d'entreposer les bouteilles dans un magasin de l'atelier d'embouteillage de Ham-Rong et ce à la connaissance du représentant de la maison Sauvage, directeur dudit atelier d'embouteillage.

Que l'entreprise Sauvage fut mise en demeure par le sous-directeur au Tonkin de prendre les bouteilles commandées par ses soins, par lettre n° 1366 5957 du 20 juillet 1927, mise en demeure qui lui fut rappelée par lettre, n° 1708-7315 du 31 juillet suivant. Elle ne fit aucune réponse.

Que finalement, elle ne prit livraison de 87.984 bouteilles qu'au 20 août et 29 septembre 1927 et de 104.291 bouteilles au 19 janvier 1928, seulement, soit un total de 192.275 bouteilles, toutes destinées à l'atelier de Ham-Rong.

Que sur les 204.110 bouteilles dont la livraison a été refusée a tort par l'entreprise Sauvage et dont l'administration s'est vue obligée d'assurer la garde et l'arrimage pendant plusieurs mois et ce, contrairement aux clauses du contrat du 12 novembre 1923 qui la lie avec M. Sauvage pour l'embouteillage et le transport des alcools au Tonkin et dans le Nord-Annam, 11.835 bouteilles ont été brisées et perdues, détruites par le raz-de-marée qui a sévi à Ham-Rong, de l'aveu même du directeur de la maison Sauvage,

Que l'administration demanda à la maison Sauvage, par lettre n° 1492 du 23 mars 1928, de la dédommager de la perte ainsi subie.

Que M. Sauvage refusa, par lettre n° 307 du 19 avril 1928, d'indemniser l'administration des pertes qu'elle avait subies par suite de sa carence.

Qu'en commandant des bouteilles dont il n'avait nul besoin, en refusant d'en assurer la garde et l'arrimage en temps opportun. M. Sauvage a méconnu les obligations qui résultent pour lui de son contrat avec l'administration, qu'il a ainsi commis une faute dans l'exécution dudit contrat.

Que cette faute a causé à l'administration un préjudice.

Que ce préjudice s'établit par la valeur des 11.835 bouteilles détruites (1.065 p. 15) et le montant de la perte subie par l'immobilisation du capital (18.369 p. 90) inutilement engagé pendant plusieurs mois pour l'achat des bouteilles refusées à la livraison, perte qu'il n'est pas exagéré d'évaluer à 1.650 p. en fixant à 6 % le rendement du capital immobilisé.

Que le préjudice total subi par l'administration se chiffre ainsi par 2.715 p. 15 qu'elle est en droit de réclamer à M. Sauvage.

C'est pourquoi, le requérant a demandé au Conseil de condamner le sieur Sauvage à payer au Gouvernement général de l'Indochine la somme de deux mille sept cent quinze piastres quinze cents, augmentée des intérêts de droit à compter du dépôt de sa requête.

Le sieur Sauvage Fortuné est condamné à payer au Gouvernement Général de l'Indochine à titre de dommages-intérêts une somme de 2.182 p. 50 et une autre somme de 935 p. 88.

Le sieur Sauvage Fortuné est aussi condamné à payer au Gouvernement Général de l'Indochine les intérêts de droits des dites sommes à compter du dépôt de la requête introductive d'instance (4 décembre 1928t).

Le sieur Sauvage Fortuné est condamné aux dépens.

Le surplus des conclusions du Gouvernement général de l'Indochine est rejeté.

Nécrologie (*La Volonté indochinoise*, 8 septembre 1930)

Lundi matin, à 7 h. 30 ont eu lieu les obsèques de M^{me} Georges Sauvage, directeur de la Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine.

La levée du corps a eu lieu à la clinique Saint-Paul où le décès s'est produit le samedi 6 septembre à vingt heures.

Malgré les circonstances qui, en raison du jour du décès, n'ont pas permis d'aviser à temps les nombreux amis de la famille, une assistance nombreuse avait tenu à apporter à M. G. Sauvage une marque de l'unanime sympathie dont il est entouré.

Le cercueil disparaissait sous les gerbes de fleurs, déposées par les amis et sous les couronnes offertes par la famille, les différents services ou agences de la Société, l'association des enfants du Nord de la France et de la Belgique.

Une messe funèbre a été célébrée à la chapelle de la clinique, par le R. P. Drouet, curé de Hanoi. À l'issue de la cérémonie religieuse, le cortège s'est dirigé vers le cimetière de la route de Hué.

Le deuil était conduit par M. G. Sauvage. accompagné de M^{me} et M. Bovis, belle-sœur et beau frère de la défunte. Tout le personnel européen et indigène de la société était présent. À sa tête avaient pris place MM. Boitard et Baron. Nous avons remarqué, dans l'assistance, de nombreuses dames, parmi lesquelles M^{lle} M. Baron, M^{mes} Huaux, Le Bougnec, etc. MM. Baffeuleuf, Bordas, Trojani, Lesca, Wilkin, P. Maron, Demolle, Tissot. F. Maron, Dorangeon, colonel Edel ⁹, Barondeau, notre directeur A. de Monpezat, R. Dabremont, Bardouillet, Kock Michaud, Guasco, Foursault, Thanon, Jean, P. Anziani, etc.

⁹ Paul Edel (1876-1938) : saint-cyrien, ancien chef du [service géographique de l'Indochine](#) (1924-1927). Voir encadré.

Nous renouvelons à M. G. Sauvage et à sa famille l'expression émue de notre vive sympathie.

TONKIN
Mariages

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 septembre 1930)

M. Rinot, 48 ans, employé de la maison Sauvage [et Mlle X].

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1^{er} octobre 1930)

La chaloupe « Fai tsi Long », de la maison Sauvage, s'est échouée près de Port-Wallut avec une voie d'eau. Elle a été renflouée quelques jours plus tard.

Emprunt du port autonome de Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 7 octobre 1930)

Le conseil d'administration du port autonome de Haïphong est autorisé par le gouvernement général à contracter, à un taux d'intérêt n'excédant pas 6,75 % l'an, un emprunt de deux cent mille piastres destiné à assurer le règlement à la Société des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine de l'indemnité à payer à cette Société en exécution du contrat du 5 avril 1930.

L'emprunt sera amorti en totalité, en douze annuités égales, à partir du 1^{er} janvier 1931 et sera garanti par l'inscription annuelle au budget ordinaire du Port d'une dépense obligatoire de 24.845 piastres 96.

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 novembre 1930)

M. Fortuné Sauvage avait, le 4 janvier 1926, demandé aux Douanes et Régies d'expédier sur son atelier de Ham-Rong 190.000 bouteilles de 0 l. 75.

Le 4 février, l'Administration livrait 204.110 bouteilles, mais le représentant de M. Sauvage à Ham-Rong refusait d'en prendre livraison, disant qu'il en avait encore 1.575.000 dans ses ateliers. Malgré plusieurs mises en demeure, il n'en prit livraison qu'en septembre 1927 et janvier 1928 ; mais, dans l'intervalle, le raz-de-marée avait détruit 11.835 bouteilles et l'Administration avait assuré les frais de garde et d'arrivage.

Le Conseil de contentieux a condamné M. Sauvage à payer aux Douanes et Régies la somme de 3.118 piastres, représentant la perte subie par suite de destruction de matériel et d'immobilisation de capital.

Conseil municipal de Haïphong

Le conseil municipal de Haïphong envisage de prolonger la rue Francis-Garnier jusqu'au quai de la Liberté et projette d'acheter à la Société des transports maritimes et fluviaux le terrain nécessaire. Bien que le reste de ses terrains doive augmenter

considérablement de valeur, la Société réclame 50.000 piastres pour 2.000 mq de mares nécessitant un fort remblaiement.

Le conseil municipal déplore une telle exagération, d'autant plus que la société vient de toucher 200.000 piastres du Port autonome de Haïphong, à qui elle a cédé le droit de passage quai de la Liberté.

Le conseil va introduire une instance d'expropriation.

En attendant, il offre à la Société des Transports maritimes 10.000 piastres ou les terrains de la rue Montignault, laquelle se trouvera sans usage une fois la rue Francis-Garnier prolongée.

NÉCROLOGIE

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 novembre 1930)

Nous apprenons avec regret la mort de M^{me} Georges Sauvage, femme du directeur des Transports maritimes et fluviaux.

Chronique de Hanoï

(*La Volonté indochinoise*, 14 novembre 1930, p. 6, col. 1)

Décès d'un Ancien Tonkinois

M. Adolphe Deschwanden ¹⁰, un des plus Anciens Tonkinois, vient de décéder à Haïphong, où ses obsèques ont eu lieu le 12 novembre, à 8 heures du matin.

M^{me} Deschwanden et ses enfants menaient le deuil.

M. l'administrateur-maire Servoise, le général Philippot, une délégation d'Anciens Tonkinois représentée par M. Paquin, une délégation d'Anciens Légionnaires représentée par M. Kosmar, M. G. Sauvage et un gros détachement du personnel des Transports maritimes et fluviaux, et un grand nombre de directeurs de maisons de commerce et d'amis personnels de la famille avaient tenu à rendre un dernier hommage en accompagnant le défunt jusqu'au cimetière.

M. le pasteur Calas* a procédé à la cérémonie religieuse et a prononcé une allocution émouvante.

Le directeur des Transports maritimes et fluviaux à Haïphong a rappelé les vertus du défunt, et M. Paquin, au nom des Anciens Tonkinois, a retracé la vie de cet Ancien Tonkinois qui laisse à tous ceux qui l'ont connu des regrets, et l'exemple d'une vie honnête et probe.

La Volonté présente à M^{me} Deschwanden et à sa famille, ses meilleurs sentiments de sympathie et ses condoléances attristées.

AU PALAIS

Tribunal mixte de commerce de Hanoï
Audience du samedi 27 décembre 1930
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 décembre 1930)

.....

¹⁰ Ancien légionnaire suisse, fondateur en 1912 des Messageries fluviales du Tonkin.

— « S. T. M. F. I. contre Directeur des Finances ». La S. T. M. F. I. fait opposition à une contrainte de paiement de la somme de 1.000 p. 38, en supplément de droit d'enregistrement que ce service estime être due. Le tribunal décide de recourir à une expertise dont les frais seront supportés par la société et qu'elle confie à M. Charles Cormerais ¹¹, ingénieur des Arts et métiers à Haïphong.

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 janvier 1931)

Décès : Adolphe Deschwanden, 67 ans, employé des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine, arrivé au Tonkin comme légionnaire en 1883.

TONKIN

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 20 janvier 1931)

Sont arrivés à la colonie :
Scalla, directeur de la maison Sauvage...

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 avril 1931)

Le Comité général du tourisme s'est réuni du 8 au 11 mars pour discuter de l'organisation du tourisme et du projet de crédit hôtelier.

L'administration a reçu 18 demandes de crédit dont 5 furent rejetées et 13 retenues. Les principales sont les suivantes :

.....
Société des Transports maritimes et fluviaux (pour construire un hôtel à Haïphong)
250.000 p.

.....

Société des Transports maritimes et fluviaux
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 28 juin 1931)

C'est chaque année en mai ou juin qu'a lieu, au siège social, à Hanoï, la réunion ordinaire de cette société.

Or les actionnaires locaux ont été très surpris de lire dans les journaux une convocation à Paris, 30, bd. Malesherbes, pour une assemblée générale extraordinaire. Quant à rassemblée ordinaire, la direction locale n'a encore reçu de Paris aucune instruction à ce sujet.

Cela demanderait, des explications mais précisément, ceux qui pourraient les fournir sont à Paris dans ces confortables bureaux du bd Malesherbes où M. Sauvage et ses collègues trouvent qu'il fait moins chaud en juin qu'à Hanoï. Là aussi, deux ex-hauts fonctionnaires des douanes venaient fumer de temps en temps un cigare et toucher leur mensualité de 5.000 fr., agréable complément à leur retraite. M. Sauvage, lui, avait

¹¹ Charles Cormerais, des Ateliers maritimes de Haïphong.

du travail, inutile d'ailleurs, la société n'ayant rien à faire à Paris que de faire semblant d'y faire quelque chose ; pour cela, il touche 20.000 fr. par mois et M. Baffeuf, conseiller juridique, en touche, croyons-nous, 10 000. À ces 30.000 fr., ajoutez la dame dactylographe et le planton, loyer, impôts, chauffage, éclairage, échanges d'inutiles télégrammes avec Hanoï et, chaque année, voyage en Indochine de l'un ou l'autre de ces messieurs en famille, en cabine de luxe, et nous arrivons vite à 600.000 fr. au moins par an, sur lesquels on pourrait en économiser 600.000. Cela permettrait déjà de servir un supplément de dividende de 3 fr. 33 par, action, ce qui ne serait pas à dédaigner pour les actionnaires qui ne sont pas entretenus aux frais de la société.

Le conseil, d'ailleurs, se sent si bien en faute, qu'il vient de supprimer, à dater du 1^{er} mai, leurs pensions de 60.000 fr. par an à MM. S. et R. Rien que ce petit sacrifice imposé à ces messieurs signifiera 66 fr. par an à tout propriétaire de cent actions. C'est déjà un commencement ; mais il s'agit d'aboutir à la suppression de la direction à Paris et de tous les salaires ou honoraires qui ne sont pas effectivement gagnés au Tonkin. Dans ce but, nous suggérons que la minorité créée à Hanoï un syndicat pour la défense de ses intérêts.

Or, ce qui se passé à la Société des Transports maritimes et fluviaux, qui a eu longtemps l'excuse de la nécessité d'une ambassade à Paris, quand le directeur des douanes siégeait à Paris, se passe pour bien d'autres sociétés indochinoises qui n'ont pas d'autre excuse que le désir de leurs directeurs de se récompenser de leurs efforts passés par une petite vie bien tranquille à Paris.

Nous avons pu nous rendre compte que beaucoup de ces sociétés ont plus de monde à Paris pour une soi-disant [prétendue] besogne de contrôle, qu'à la colonie pour assurer la marche de l'affaire.

Cet absentéisme de leurs dirigeants est un immense danger pour les affaires indochinoises qui, au temps de la grande prospérité ont pu s'offrir ce luxé, quitte à réduire considérablement le dividende, mais qui, s'ils ne suppriment pas aujourd'hui cette dépense, en crèveront

Au tribunal mixte de commerce d'Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 8 août 1931)

[...] On comptait quatre candidats : M. Bovis, directeur de la Société des Transports maritimes et fluviaux [...].

La Société des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine
par H.C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 4 octobre 1931)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 5 septembre au siège social à Hanoï, pour l'examen de l'exercice 1930. Mieux vaut tard que jamais et d'autres sociétés au Tonkin en prennent encore plus à leur aise avec les délais, sans avoir la même excuse : 95 pour cent des actionnaires et la direction générale à Paris. [...]

Il est évident que si le gouvernement général de l'Indochine avait son siège véritable en Indochine, avec son directeur des Finances et celui des douanes en Indochine et non pas, six mois par an à Paris, sans parler de son ambassade de la rue de La-Boétie, les grandes sociétés indochinoises n'auraient pas eu la même excuse que les chevaliers romains pour diriger les affaires coloniales de la capitale, à grands frais, comme l'on sait, à frais excessifs même, parfois.

Quant à la Société des Transports maritimes et fluviaux elle a une autre caractéristique. C'est d'être, en somme, la propriété d'un seul actionnaire, à concurrence de 90 pour cent des actions, les quelques actionnaires restant, et, qui ont payé très cher ce privilège, n'ont, donc grâce au principe démocratique de la loi du nombre, pas voix au chapitre, et Me [Antoine] Baffeuf, qui est, en quelque sorte, l'intendant de M. Sauvage et que celui-ci a délégué pour venir au Tonkin inspecter l'entreprise, et accomplir le rite de l'assemblée annuelle, semble bien, en bon démocrate, avoir peu de respect pour une si infime minorité. À dix heures sonnantes, il prétend ouvrir la séance immédiatement, bien qu'on lui signale que deux actionnaires sont attendus, et que, sans doute, ils sont retardés par le violent orage qui sévit en ce moment ; enfin il consent à les attendre ; ils arrivent avec dix minutes de retard. M. le président leur rappelle d'abord qu'une minorité de cinq pour cent est inexistante. C'est ce que n'admet pas un premier actionnaire grincheux. « Si nous sommes la minorité, nous représentons tout de même la conscience publique », M. le président n'admet pas cette théorie, n'admet surtout pas cette expression et prévient l'opposition que l'ordre du jour ne parle que de l'exercice 1930 et qu'il ne dira rien de l'exercice 1931 sur lequel, il sait, on se doute, qu'on veut l'interpeller.

Le rapport de 1930, qu'il lit ensuite, est d'ailleurs tout à fait encourageant et situe la société parmi les plus solides d'Indochine.

M. Maron, commissaire aux comptes, lit ensuite son rapport, qui conclut à la distribution d'un dividende de 5 % et n'est pas peu stupéfait de voir l'opposition conclure, de l'examen même des chiffres, qu'il n'y a pas possibilité de distribuer un dividende. Dans le feu de la discussion, le mot de dividende fictif soulève une protestation très vive de M. le président, qui, d'ailleurs, n'a pas de peine à obtenir une autre formule.

Le procès-verbal portera que, vu la situation générale des affaires et l'état de la trésorerie de la société, les actionnaires dissidents estiment qu'il n'y a pas lieu à dividende. Le Président reconnaît d'ailleurs que ce dividende ne pourra pas être distribué avant quelques mois.

Un second actionnaire grincheux lit alors une lettre d'un de ses mandants au sujet de bruits qui courent à Paris d'un gros emprunt contracté récemment par la société à la Banque et qui risquerait de permettre à celle-ci de mettre la société en fâcheuse posture. Les autres actionnaires indépendants manifestent les mêmes appréhensions. M. Baffeuf déclare qu'il ne répondra en séance à aucune question concernant l'exercice en cours, mais donnera volontiers des éclaircissements hors séance.

La clôture prononcée, il explique qu'en effet, la société a emprunté à la Banque, sur hypothèque de tous ses biens, une somme de sept millions, destinée, dit-il, à permettre à un actionnaire de ne pas jeter sur le marché un gros paquet d'actions, ce qui aurait provoqué l'avalissement des cours. L'affaire serait très bonne pour la société, vu la différence entre l'intérêt qu'elle paie à la banque et celui qu'elle perçoit dudit actionnaire. D'ailleurs, des arrangements sont conclus avec la banque, qui excluent toute possibilité pour celle-ci de jamais abuser de la situation.

Les actionnaires, satisfaits ou pas de cette explication, tout au moins assez curieuse, ont remercié Me Baffeuf et l'on s'est séparé dans une atmosphère beaucoup moins nerveuse qu'au début.

Il est certain que dans un cas comme celui-ci, les actionnaires n'ont qu'à se fier au bon jugement de celui qui, maître de 95 % des actions, avec celles de ses amis, est en fait le maître de la situation, sauf ce droit des minorités, évoqué en séance, avec juste raison selon nous.

Il est certain, d'autre part, que l'affaire en elle-même marche très bien, n'a rien à redouter d'un non renouvellement, problématique d'ailleurs, du contrat de transport d'alcool, et a réussi à compenser par d'autres contrats avec des particuliers la perte éventuelle du client administratif.

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 octobre 1931)

La chaloupe « Hong-Bang », de la maison Sauvage, qui assurait le service entre Nam-Dinh et Lac-Quan, a étalé par suite d'un fort coup de vent à 4 km, de Nam-Dinh ; quatre passagers furent noyés.

Société des Transports maritimes et fluviaux (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 17 janvier 1932)

À l'assemblée générale des actionnaires du 5 septembre dernier, le principe de la distribution d'un dividende de 5 % pour l'exercice 1930 avait été repoussé par une minorité d'actionnaires qui estimaient que la situation financière, telle qu'elle ressortait des comptes, ne justifiait pas cette mesure. Le dividende fut néanmoins voté par la majorité, presque entièrement représentée par le président, mais avec cette réserve qu'une réunion ultérieure du conseil d'administration fixerait la date de la mise en paiement du dividende. Nous voici maintenant en 1932 et le conseil n'a encore pris aucune décision à cet égard ; bien mieux, nous croyons savoir que le dividende ne sera pas distribué du tout. Alors à quoi rime le vote du 5 septembre ?

Il nous semble qu'aucun dividende ne devrait pouvoir être voté, sauf si les fonds affectés à sa distribution sont disponibles, soit en banque soit dans les coffres de la Société !

En effet, un capitaliste qui, à la vue de ce dividende voté à une immense majorité, aurait acheté un gros paquet d'actions dans l'espoir de toucher ce 5 % avant la fin de l'année se trouverait fort déçu.

Au conseil municipal d'Haïphong (*Les Annales coloniales*, 19 janvier 1932)

Le conseil municipal s'est réuni à la mairie, sous la présidence de l'administrateur-maire, M. Servoise.

Voici l'ordre du jour qui fut discuté : Proposition de la Société des Transports maritimes et fluviaux concernant le prolongement de la rue Francis-Garnier.

Au conseil municipal d'Haïphong (*Les Annales coloniales*, 26 janvier 1932)

Sur proposition de la commission des Travaux, le conseil a donné un avis favorable à la proposition faite par la Société des transports maritimes et fluviaux relativement au prolongement de la rue Francis-Garnier. [...]

Sur proposition de la commission des Travaux, le conseil a renvoyé le cahier des charges pour le service de l'exploitation des eaux à une sous-commission composée de MM. Caron, Robert et Sy-Ky.

En raison des charges qui incombent déjà au budget municipal des travaux d'adduction d'eau, l'assemblée se voit dans l'obligation de refuser la proposition de la Société des Transports maritimes et fluviaux. [...]

À la chambre de commerce de Hanoï
(*Les Annales coloniales*, 20 février 1932)

Sur la convocation de son président, M. A. Perroud, la chambre de commerce de Hanoï s'est réunie fin décembre. [...]

Prenant connaissance d'une lettre du sous-directeur des Douanes et d'un rapport de l'inspecteur des Douanes et régies chef de la 2^e circonscription à Hanoï, la Chambre estime sans inconvénient la création proposée par la Société des transports maritimes et fluviaux à Hanoï, d'un magasin flottant, qui permettrait aux destinataires de marchandises acheminées par les navires de cette société, de réaliser sur les frais de transport et de manutention une certaine économie. [...]

Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine
(*L'Eveil économique de l'Indochine*, 23 octobre 1932)

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le 29 courant. M. Sauvage, le roi fainéant de cette importante affaire, est, une fois de plus, resté à Paris et a chargé M. Baffeuf, de venir le représenter au Tonkin pour cette formalité.

La tâche de l'ancien avocat hanoïen qui est, en fait, le véritable animateur de cette société, ne sera pas facile et il n'aura pas de trop de toute son intelligence, qui est grande, et de toute son habileté, pour convaincre les actionnaires dissidents qu'ils n'ont aucun intérêt à mettre la société en péril.

Ces actionnaires se sont entendu dire, l'an dernier, qu'en vertu des principes démocratiques, n'ayant que 10 % des actions, ils n'avaient qu'à accepter tout ce que décidait la majorité, c'est-à-dire M. Sauvage, représenté par M. Baffeuf. Celui-ci est trop bon juriste pour ignorer que le plus petit actionnaire a quand même des droits, sans quoi une assemblée générale annuelle serait inutile.

Nous croyons savoir que les actionnaires habitant Paris se sont groupés et ont choisi un avocat et que ceux du Tonkin se disposent à en faire autant ; en tout cas, ils se proposent de ne pas rester muets à l'assemblée mais de demander des comptes à M. Sauvage. Celui-ci fera bien de jeter du lest, beaucoup de lest, s'il veut que, de leur côté, les petits actionnaires ne sacrifient leur intérêt à une vengeance. Ce serait évidemment très maladroit de leur part, car ils mettraient en péril une affaire dont la situation est loin d'être désespérée, mais ils veulent des comptes sincères basés sur des réalités, les dures réalités d'aujourd'hui. Ils refusent de participer, pour si peu que ce soit, aux dettes personnelles du président ; ils veulent des explications nettes à ce sujet.

Ils n'ignorent pas que le matériel flottant, qui figure pour 4.701.461 \$ dans le précédent bilan, ne vaudrait pas aujourd'hui la moitié et cela les inquiète pour d'autres estimations.

Nous estimons que malgré la crise, malgré la **cessation prochaine du contrat d'embouteillage et du transport d'alcool**, l'affaire est encore parfaitement viable et que M. Baffeuf est parfaitement capable de la bien diriger ; seulement, il faut que M. Sauvage jette du lest, s'il veut calmer certains actionnaires qui sont parfaitement capables de casser les vitres. **Nous ne parlons pas ici de ceux dont la situation, dans une**

société que, comme fonctionnaires, ils avaient eu à contrôler, est de nature à faire tiquer.

Ceux-là ne nous intéressent pas.

CHRONIQUE FINANCIÈRE

Société des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 13 novembre 1932)

L'assemblée du 29 octobre 1932 a été ce que nous avions prédit qu'elle serait : extrêmement mouvementée, sans toutefois dégénérer en tempête, et le résultat a été ce que nous avons suggéré.

M. Sauvage semble bien s'être rendu compte que, lorsqu'on a 90 % des actions d'une grosse affaire, on est un homme cent fois moins indépendant que le seul propriétaire de la plus petite affaire.

Le bougnat qui vend des marrons chauds dans sa petite boutique d'un mètre carré est socialement plus qu'un Octave Homberg, car il n'a de comptes à rendre à personne.

Le différend qui, depuis un an, dresse contre M. Sauvage, propriétaire de l'immense majorité des actions de la Société des Transports maritimes et fluviaux, un groupe de petits actionnaires, n'a rien à voir avec la solidité, ni même d'une façon générale, avec la gestion commerciale et industrielle de l'affaire.

Disons cela tout de suite pour décourager ces braves gens, toujours prêts à se réjouir des malheurs d'autrui, qui, à chaque affaire qui tombe, poussent un cri de triomphe ; comme si cela les enrichissait ! L'affaire dite : « **Maison F. Sauvage** », est encore solide.

Il s'agit somme toute d'une querelle entre le gros actionnaire, qui se paie la tête des petits actionnaires, et ceux-ci, qui n'admettent pas qu'on se paie leur tête.

Autrement dit, cette assemblée a été un bon lavage de linge sale en famille.

Il est évident que si le parti « Nonante pour cent » avait voulu persister à ne tenir aucun compte des observations du parti « Dix pour cent », celui-ci aurait pu casser quelques vitres.

En somme, que reproche celui-ci à M. Sauvage ?

Il lui reproche :

1° — Une irrégularité lors de l'augmentation de capital de la société, irrégularité grâce à laquelle ils ont, eux, en toute confiance, apporté leurs petites économies là où MM. Sauvage et consorts apportaient un tour de passe-passe, d'ailleurs assez commun à l'époque de la grande folie.

2° — La mirifique spéculation que le tour de passe-passe eût permis de réaliser, n'ayant pas réussi, la récolte des poires étant à cette époque déjà trop avancée, M. **Fortuné Sauvage** s'est trouvé rester avec une dette personnelle (ou pas personnelle, ça c'est son affaire) de quatre millions à la Banque de l'Indochine.

Celle-ci, pour des raisons que nous n'approfondirons pas, s'arrangea, pour avoir comme débiteur non pas M. Sauvage, possesseur de 90 actions sur cent, mais la Société elle-même, avec une bonne hypothèque sur tous ses biens. Aussitôt dit aussitôt fait. **Le conseil d'administration (en fait M. Sauvage) prêta les quatre millions à M. Sauvage (personne privée), sur nantissement de la plus grosse partie de ses actions à la société, celle-ci ayant emprunté ces quatre millions à la Banque de l'Indochine sur nantissement de biens sociaux évalués douze millions**

Et voilà tout. M. Sauvage paie 8 % à la Société, qui paie 8 % à la Banque.

Les 8 % de M. Sauvage font 320.000 fr. Pour compenser cela, M. Sauvage s'alloue, comme liste civile, à titre de Roi, 360.000 fr., avec 180.000 fr. à son maire du Palais [**Baffeleuf**], et 60.000 à chacun de ses eunuques [**les autres administrateurs**].

Voilà une Cour qui, avec quelques autres frais résultant du séjour à Paris et avec les jetons de présence, revenait, si les choses avaient continué sans protestations, à près de 800.000 francs, (soit près de 5 % du capital social).

Devant les protestations des petits actionnaires, les frais ont été déjà quelque peu réduits, et, pour l'année 1931, qui a donné 311.648 francs de bénéfice nets, le conseil d'administration a encore empoché plus de 400.000 fr. plus frais divers.

Les choses sont un peu plus compliquées, mais il serait peut-être indiscret de sonder les reins et les cœurs. M. Sauvage en avouant, dans le rapport du conseil d'administration, que la fameuse dette est sa dette personnelle, a, d'une façon d'ailleurs assez chevaleresque, simplifié la question. Car, en somme, chacun sait qu'au début, quand il y avait espoir d'enrichissement il n'y avait pas M. Sauvage tout seul ; il y avait un Syndicat.

Les petits actionnaires avaient, l'an dernier, déjà manifesté quelque curiosité, au sujet de cette affaire de prêt mais le très habile « maire du Palais B[affeleuf], qui vient chaque année, avec les pouvoirs de tout le conseil d'administration resté à Paname, présider à Hanoï la « formalité » de l'assemblée générale, avait réussi à remettre les explications à l'année suivante.

Seulement, voici qu'un groupe des petits actionnaires porte à Paris la question sur le terrain judiciaire et se base, en particulier, sur ce que le conseil d'administration, en empruntant sur les biens de la Société pour prêter à M. Sauvage, sur ses actions, de quoi payer une dette personnelle, cela sans consulter l'assemblée générale, a fait une opération irrégulière et qui, au surplus, ne rentre pas dans l'objet de la société ; le groupe demande que soit prononcé contre la Banque et contre le conseil d'administration la nullité de cette au moins curieuse opération.

Tel est le principal grief des petits actionnaires.

Ils n'en ont pas moins énoncé quelques autres :

1.— Le conseil s'est payé leur tête en déclarant dans le rapport que c'était pour se ranger à leurs observations de l'an dernier que le maire du Palais [Baffeleuf], n'avait pas distribué le dividende de 1930. En fait, ces actionnaires avaient voté, toujours par 10 voix contre 90, que la situation financière ne permettait pas un dividende, et le maire du Palais avait répondu : « Moi, Nonante pour cent, je passe outre et je vote. »

La vérité est que c'est la Banque qui, se trouvant, grâce au prêt Sauvage, créancière de sept millions au lieu de trois, et craignant qu'avec la crise son gage ne suffise pas au cas où elle voudrait tordre le cou à la société, s'opposa au paiement du dividende.

2. — Le conseil a trop eu confiance dans la bienveillance de la Banque ; car si celle-ci a fait faire pour son compte, par un expert, une évaluation serrée de la flottille, qui arrive à un chiffre inférieur au total de sa créance, c'est qu'elle a une arrière-pensée. Elle a bien, à ce que dit M. Baffeleuf, accordé un crédit à long terme. C'est bien gentil, d'autant plus que les crédits à long terme ne sont guère dans les habitudes de la Banque privilégiée, mais il serait beaucoup plus sûr pour la Société de n'avoir à répondre que de sa dette propre, inférieure à la moitié de l'évaluation du féroce expert, et au quart de l'hypothèque totale.

Que M. Sauvage paie sa dette et jamais la Banque n'aura plus la tentation de tordre le cou à la Société.

3. — Les petits actionnaires regrettent que, depuis plus deux ans, M. Sauvage vive à Paris sans même venir présider l'assemblée. Ils estiment parfaitement inutile un bureau à Paris et excessives les dépenses d'administration.

M. Baffeleuf a eu fort à faire pour soutenir la discussion pendant trois heures d'horloge. Il avait bien pris la précaution de convoquer l'assemblée par le *Journal officiel* seulement, et pour onze heures ; mais à Hanoï, chacun lit l'*Officiel* et toute l'opposition était là..., et ayant eu la précaution de casser la croûte avant de venir, elle tint vaillamment le coup jusqu'à 14 heures 1/2.

M. Baffeleuf, sur la grande habileté duquel *l'Éveil* avait dit qu'il fallait compter, ne nous a pas déçu. Il a annoncé que M. Sauvage, comme *l'Éveil* l'avait suggéré, jetterait du lest, beaucoup de lest, vendrait ses actions à vil prix s'il le fallait pour se libérer envers la Banque.

Nous comptons sur lui pour que cette promesse soit tenue, les quatre millions remboursés et la Société dégagée de son aval vis-à-vis de la Banque ; mais nous sommes persuadé que M. Sauvage vendra ses actions mieux qu'à vil prix, car dégagée de ce danger qu'offre une dette excessive à la Banque, la société se trouvera dans une bonne situation. À 40 francs l'action, il suffirait, avec ce qui a déjà été remboursé, d'en vendre 90.000.

M. Sauvage resterait encore un gros actionnaire. Et si, après cela, il voulait bien revenir diriger lui-même, avec une demi-douzaine seulement de collaborateurs européens, son affaire débarrassée (nous disons bien : débarrassée) du monopole d'embouteillage et de transport d'alcool, il y aurait encore de beaux jours pour la Maison.

Le monopole d'embouteillage et de transport d'alcool s'est en effet révélé un leurre. Avantageux au temps de la grande prospérité, la société y perd de l'argent depuis 18 mois ; et sans monopole, elle n'en aura pas moins encore une certaine quantité d'alcool à transporter sous le régime de la libre concurrence.

Les autres transports ont, malgré la crise, donné 10 % de recettes de plus que l'année précédente et tout laisse à prévoir au Tonkin, avec la mise en train de plusieurs importants réseaux d'irrigation et une amélioration notable des voies fluviales, un mouvement de marchandises plus considérable que les années précédentes.

On peut donc espérer que, sans même aller devant les tribunaux et engraisser les gens de justice, les différends entre M. Sauvage et les petits actionnaires se régleront et que la bonne marche de la société n'en souffrira pas ! Néanmoins, nous croyons savoir que les petits actionnaires vont former un syndicat de défense avec le groupe déjà constitué à Paris.

Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine
Rapport du conseil d'administration
à l'assemblée générale ordinaire du 29 octobre 1932
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 13 novembre 1932)

Les comptes de l'exercice 1931 que nous soumettons à votre examen et à votre approbation reflètent, dans le cadre particulier des opérations de la Société, le caractère anormal des événements qui ont pesé sur la vie économique et financière de l'Indochine au cours de la dernière année.

Nos recettes brutes d'exploitation ont, en effet, été lourdement influencées, non seulement par les effets déprimants de la crise mondiale, mais encore par les conséquences de l'agitation soulevée et entretenue autour de certains revenus fiscaux de la Colonie. Et c'est ainsi que nous avons à enregistrer aujourd'hui dans leur ensemble, pour l'exercice 1931, une moins-value de près de 33 % comparativement aux résultats des exercices précédents.

Pour les seuls services « Embouteillage » et « Transports des alcools indigènes » nos recettes sont tombées de :

Embouteillage : 1.517.376 fr. 90 en 1930
à 859.391 fr. 80 en 1931
Transports : 5.010.489 fr. 40 en 1930
à 3.199.960 fr. 50 en 1931

Cette chute a été consécutive à une régression rapide de la consommation de l'alcool de la Régie sous l'influence tant de la diminution de la capacité d'achat de la population indigène que d'un ensemble d'impondérables d'un caractère plus spécial qui semblent avoir déterminé dans la fiscalité indochinoise une évolution qui cherche encore à se fixer ¹².

Quant aux services « Transports Passagers et marchandises » ils ont mieux supporté les effets de la crise qui paraissent n'avoir que faiblement affecté nos recettes Transit, lesquelles se sont soldées en 1931 par une plus-value de 10 % comparativement à celles de l'exercice 1930.

Pour atténuer, dans la mesure du possible, les conséquences d'une telle situation, nous avons, dès ses premières manifestations, pris toutes dispositions utiles et effectué dans l'ensemble des services les réductions de dépenses compatibles avec leur bonne marche.

Nos frais généraux et charges de personnel, notamment, ont fait l'objet de compressions sévères ¹³. Une surveillance et un contrôle plus étroit de nos dépenses de matières consommables, de combustibles, d'entretien et réparation du matériel flottant, nous ont permis de réduire celles-ci dans les proportions nécessitées par les circonstances.

Mais si l'ensemble des économies ainsi réalisées a compensé, dans une notable mesure, les moins-values constatées dans le rendement de nos divers services, il n'en reste pas moins que les conditions particulièrement défavorables dans lesquelles s'est exécuté l'exercice 1931 ont eu sur son solde bénéficiaire des résultats déplorable.

Les bénéfices nets de l'exercice 1931 s'élèvent, en effet, après amortissement de 1.038.459 fr. 80, à 311.648 fr. 98 contre 1.438.282 fr. 31 en 1930.

Nous vous proposons de reporter purement et simplement ce solde bénéficiaire, après prélèvement de 5 % pour la réserve légale.

Si vous approuvez cette proposition, les écritures seront arrêtées en conséquence.

Toutefois, avant de passer à la lecture du rapport du Commissaire aux comptes et au vote des résolutions que nous soumettons à votre agrément, nous croyons devoir retenir plus spécialement votre attention sur deux postes du Passif du bilan qui vous est présenté :

1°) — Banque de l'Indochine : 6.999.686 fr. 00

2°) — Dividende exercice 1930.: 900.000 fr.

¹² N.D.L.R. — Cette phrase quelque peu alambiquée veut sans doute dire que, jusqu'à ces temps derniers, l'Administration ne savait pas bien ce qu'elle voulait. C'est bien aussi notre avis ; à moins que M. le Gouverneur général n'ait voulu duper la population annamite en l'amenant à croire qu'il préparait la suppression d'un monopole impopulaire. Seulement les moyens employés pour flatter les espérances des Annamites ont eu pour résultat de désorganiser la vente par la suppression des débitants généraux et d'encourager la contrebande par l'élévation du prix de l'alcool concomitante avec un régime de tolérance excessive.

Résultat : la consommation de l'alcool du monopole d'État a baissé dans de telles proportions que la principale des trois distilleries a dû fermer. L'entreprise d'embouteillage et de transport voyait naturellement ses recettes baisser dans les mêmes proportions alors que les frais généraux restaient les mêmes. La Société ne pouvait chercher un dédommagement dans le transport de l'alcool de contrebande. En s'en abstenant, elle observait ses obligations mais l'Administration n'observait pas les siennes en tolérant, encourageant presque cette contrebande.

L'Administration devrait tenir compte de cela dans le règlement du litige soulevé par elle et qui retarde, d'une façon dangereuse pour la Société, le paiement de sommes importantes.

¹³ N.D.L.R. — Ces compressions portent surtout sur les employés. On aurait réalisé une économie beaucoup plus considérable par la suppression du bureau à Paris et des soldes excessives qu'entraîne le fait que la direction est à Paris et que M. Sauvage se fait assister par M. Baffeuf. L'un des deux est inutile.

1°) Banque de l'Indochine. En avril 1931, en suite d'accords intervenus avec la Banque de l'Indochine et M. F. Sauvage, le découvert de notre société vis-à-vis de cet établissement de crédit s'est trouvé porté de 309.453 \$ 73 à 779.465 \$ 10 par l'effet d'une nouvelle avance en compte courant de 410.011 \$ 37.

Le montant de cette nouvelle avance a fait l'objet d'un prêt de la société à M. F. Sauvage pour permettre à ce dernier de rembourser à la Banque de l'Indochine le montant d'un découvert personnel. En contrepartie de cette opération, M. F. Sauvage a consenti à se porter caution solidaire auprès de la Banque de l'Indochine du montant total du découvert de la société, 779.465 \$ 10, et à fournir les sûretés qu'exigeait cet établissement de crédit pour le renouvellement des avances consenties à la société en vue du [rachat de l'entreprise Bach Thai Buoi](#) ¹⁴.

Le prêt de 410.011 \$ 37, après compensation avec le montant des dépôts importants que M. F. Sauvage avait laissés à la Société depuis sa constitution, s'est trouvé réduit à 336.225 \$ 53 en fin d'exercice. Ce solde débiteur est couvert par un dépôt, tant dans les caisses de la Société que de la Banque de l'Indochine, de 130.000 actions de la Société des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine. Il porte intérêt à 8 % l'an, payable par semestre, et est remboursable dès que la caution personnelle et solidaire donnée par M. F. Sauvage pour la dette de la Société sera libérée.

Nous vous demandons de vouloir bien ratifier la décision prise à cette occasion par votre conseil.

2°) Dividende exercice 1930 — En vue de tenir compte des observations formulées par certains d'entre vous, lors de la dernière assemblée générale, à l'occasion de la fixation du dividende à répartir pour l'exercice 1930, le conseil a retardé jusqu'à ce jour sa mise en paiement ¹⁵.

Entre-temps, la situation économique de la Colonie, loin de marquer la moindre amélioration ou de demeurer simplement étale, s'est encore aggravée, et les possibilités de trésorerie de la société se sont faites de plus en plus étroites, en raison notamment des engagements que nous avons pris vis-à-vis de la Banque de l'Indochine pour l'amortissement de notre découvert.

C'est dans ces conditions que nous venons vous demander d'autoriser votre conseil à surseoir au paiement des dividendes de l'exercice 1930 en lui laissant le soin d'en fixer la date au jour où les disponibilités de la trésorerie le lui permettront.

Vous aurez ensuite à procéder à la nomination d'un ou deux Commissaires chargés de vérifier les comptes de l'exercice en cours et à fixer leurs émoluments. Nous vous rappelons que M. Maron, commissaire sortant, est rééligible.

Enfin, nous vous faisons connaître qu'exception faite du prêt F. Sauvage, aucun de vos administrateurs n'a été amené, au cours de l'exercice 1931, à user de l'autorisation qui leur a été accordée par la dernière assemblée générale en conformité de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867. Nous vous demandons de vouloir bien leur renouveler cette autorisation pour l'exercice en cours.

Le conseil d'administration

1933 (août) : victoire en appel contre les [Charbonnages de Ninh-binh](#)

¹⁴ N.D.L.R. — Ainsi la Société cautionne M. Sauvage et M. Sauvage recautionne la Société ; c'est amusant. En ce qui concerne ce prêt, voir notre précédente chronique.

¹⁵ N.D.L.R. Ça c'est le comble. Ce qu'il s'en fichait, le conseil, des observations formulées par « certains d'entre vous ». Seulement, il s'est trouvé quelqu'un dont les observations ont eu plus de poids.

Les Charbonnages de Ninh-Binh
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 13 novembre 1932)

[...] Un syndicat [d'actionnaires] est d'ailleurs en formation pour la Mine Armorique, un autre, avec beaucoup plus de chance de succès, pour la Société des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine. [...]

L'Éveil de l'Indochine
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 décembre 1932)

6 novembre : Compte-rendu de l'assemblée du 29 octobre de la société des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine où M. Baffeleuf dut, pendant plus de trois heures, faire face aux petits actionnaires.

AU PALAIS
Cour d'appel (Chambre civile et commerciale)
Audience du vendredi 9 décembre 1932
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 décembre 1932)

.....
1°) Jules Grimal contre Société des Transports maritimes et fluviaux
La Cour déclaré recevable en la forme l'appel interjeté par Grimal et l'appel incident formé par la Société anonyme des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine contre le jugement du tribunal de commerce de Hanoï du 7 novembre 1931 ; confirme le dit jugement en ce qu'il a déclaré Grimal non fondé en sa demande concernant une indemnité supplémentaire de préavis, en remboursement de son cautionnement et paiement d'une indemnité pour rupture abusive ; l'infirme pour le surplus, dit et juge n'y avoir lieu pour la dite Société à restituer à Grimal les mensualités versées par celui-ci en remboursement du prix de son voyage de retour. Déclare Grimal non fondé en ses demandes, fins et conclusions, l'en déboute, ordonne la restitution de l'amende consignée, condamne Grimal en tous les dépens de première instance et d'appel lesquels seront recouvrés conformément aux règles sur l'assistance judiciaire, prononce la distraction des dits dépens au profit de M^e Piton et Bordaz, avocats, aux offres de droit ; ordonne l'enregistrement des pièces versées au présent arrêt et non encore enregistrées.

Après une tentative infructueuse de conciliation devant la Commission instituée par arrêté du 30 août 1930, Grimal assigna la Société en paiement : 1° de la somme de 570 piastres représentant deux mois d'indemnités de préavis ; 2° de la somme de 180 p. qui lui aurait été indûment retenue ; 3°. de la somme de 2.287 francs représentant le cautionnement versé à Marseille ; 4° de la somme de 3 000 p. à titre de dommages-intérêts pour congédient abusif.

Le 7 novembre 1931, le tribunal civil de Hanoi, condamnait la Société des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine à payer à Grimal la somme de 180 p. outre les intérêts légaux à 8 % l'an à compter du 23 juillet 1931 jusqu'à parfait paiement et déboutait Grimal de sa demande 1° d'indemnité de préavis pour licenciement ; 2° de remboursement de consignation de cautionnement de rapatriement en France ; 3° en paiement de 300 p. de dommages-intérêts pour licenciement abusif.

AU PALAIS
Cour d'appel (Chambre civile et commerciale)
Audience du vendredi 24 février 1933
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 février 1933)

.....
Les arrêts suivants seront ensuite rendus ;

1°) Société des transports maritimes et fluviaux contre Clément. — La Cour confirme le jugement du tribunal résidentiel de Langson du 21 mars 1931 ; déclare la Société des Transports maritimes et fluviaux non fondée en ses demandes, fins et conclusions ; l'en déboute ; ordonne la confiscation de l'amende consignée, condamne la dite Société en tous les dépens de première instance et d'appel dont distraction au profit de M^e Pascalis et Mayet, avocats, aux offres de droit ; ordonne l'enregistrement des pièces visées au présent arrêt et non encore enregistrée.

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

Sauvage Alain, fils du directeur des Transports maritimes et fluviaux

[La Banque de l'Indochine sur la sellette]
(*L'Éveil de l'Indochine*, 7 janvier 1934)

[...] Elle a fait, pour arriver à son but de mainmise sur les affaires indochinoises, des choses qu'il faudrait maintenant, bien de la bonne volonté pour estimer correctes et nous lui souhaitons de n'avoir jamais à s'expliquer sur son rôle, par exemple, dans les affaires de la Souchère, en Cochinchine, et des Transports maritimes et fluviaux, au Tonkin. [...]

LE NAUFRAGE DE LA CHALOUPE « PHI HO »
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 février 1934)

La chaloupe *Phi-Hô*, de la Société des transports maritimes en fluviaux, partie d'Haïphong le 31 à destination de Benthuy a, par suite d'un brouillard intense, donné sur des rochers en face de Cua Lo, près Benthuy, dans la matinée de jeudi, et a été coupée en deux. Tout l'équipage et les passagers ont été sauvés.

M. Bovis, représentant de la Société à Benthuy, s'est rendu immédiatement sur le lieu du naufrage.

La chaloupe était assurée. On ignore encore la valeur exacte de la cargaison.

Piastres disparues :
les représentants de l'Administration ont-ils trompé le Grand Conseil ?
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 juillet 1934)

[...] Dans *le Colon français* du 15 juillet, Tirard concluait : [...] En présence de la déclaration de M. Graffeuil, je vais poser une question : la somme de 384.000 \$ n'a-t-elle pas été payée au transporteur des bouteilles vides pour éteindre son action en Justice à propos du litige des caisses, et ne serait-ce pas la Banque de l'Indochine qui aurait reçu la dite somme ? La parole est à M. Graffeuil. »

Ici, Tirard fait allusion au procès que, devant l'insigne mauvaise foi de M. Diethelm, directeur des Finances et des Douanes, refusant d'admettre les erreurs et négligences graves de la plupart des receveurs provinciaux quand ils prirent la suite des débiteurs généraux d'alcool, la Société des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine a été obligée d'intenter à l'Administration. Les moyens invoqués par la Douane en réponse aux mémoires précis, nets, irréfutables de la Société ne peuvent être qualifiés que de deux épithètes au choix : ridicules ou insolents.

En fait, M. Diethelm s'est cyniquement réclamé de la jurisprudence bolcheviste : « Le droit, je ne le reconnais pas à de simples sujets ; la loi c'est ma volonté ».

Louis XIV, quand il disait : « L'État, c'est moi », entendait : Je prends, moi, la responsabilité des actes de mes fonctionnaires. » Ainsi le moindre manant savait à qui s'adresser quand il se croyait victime de l'Administration. Il faisait un procès au roi. Et il y avait des juges qui souvent prononçaient contre le roi.

Mais M. Diethelm, quand il disait : « La loi, c'est moi et je fais ce que je veux » était un simple pedzouille irresponsable ; après lui, ses successeurs vont, d'irresponsable en irresponsable, faire traîner l'affaire jusqu'à ce que, dans dix ou quinze ans, un arrêt du Conseil d'État condamne le contribuable indochinois à payer vingt fois ce qu'aurait coûté au début une honnête transaction. [...]

La leçon aurait-elle servi ? Serait-ce vrai, ce que dit Tirard, que l'Administration aurait transigé pour que, dans huit ou dix ans, le conseil d'État n'alloue pas 1.000.000 \$ ou davantage à la Société des Transports maritimes et fluviaux ? Celle-ci, il est vrai, a un créancier puissant : la Banque de l'Indochine, qui s'était fort réjouie l'an dernier de voir par le dossier que son débiteur était sûr de gagner finalement... à condition de vivre jusque-là.

Si Tirard est bien renseigné, tant mieux pour la Banque de l'Indochine et, après elle, s'il en reste, pour les actionnaires.

Les contribuables pourront remercier M. Diethelm et M. Pasquier pour cette nouvelle saignée. Mais M. Pasquier est mort et M. Diethelm s'en f...t, car il a quitté l'Administration et il est irresponsable. Il n'est pas un roi, lui !

NAISSANCE (*Chantecler*, 11 octobre 1934)

Nous apprenons avec plaisir la naissance survenue à Haiphong le 7 au n° 2 rue Francis-Garnier à 17 heures, de Alice Lucie Raymonde, fille de M. Félix Antoine Billard, agent des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine, et de M^{me} née Prado.

Nos souhaits de bonheur au bébé.

CONSEILLERS PROVINCIAUX (*L'Avenir du Tonkin*, 4 décembre 1934)

Sont nommés conseillers provinciaux pour la période 1934 1938 :

Membres français

Province de Nam-Dinh : MM. Vignal Eugène, employé à la Sfate de Nam-Dinh, membre titulaire ; Tollemer Pierre, représentant de la Société de Transports maritimes et fluviaux à Nam-Dinh, membre titulaire ; Daubas, Jean, négociant à Nam-Dinh, membre suppléant.

LISTE PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE DES MEMBRES ACTIFS DE
L'ASSOCIATION TONKINOISE DES ANCIENS COMBATTANTS (ATAC) (1935)

Nº matricule	Nom et prénom	Profession	Adresse
930 Bovis (Augustin)	Agence Transports maritimes et fluviaux de l'IC [TMFIC*]		
Vinh			
825 Sauvage (Georges)	Entreprise Sauvage Armateur		128, route du Grand-Bouddha, Hanoï

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mai 1935)

Sur le fleuve. — Hier, vers 10 h., un abordage s'est produit à hauteur du village de Co xu nam entre les chaloupes « Po-On », appartenant à un armateur chinois de Haiphong nommé Thai, et le « Dragon », de la Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine.

Pas d'accident de personne ; dégâts matériels assez importants à la chaloupe « Dragon. » Un arrangement à l'amiable est intervenu entre les parties.

Mariage
(*La Volonté indochinoise*, 27 mai 1935)
(*Chantecler*, 2 juin 1935, p. 6)

Lundi 3 juin, à 17 heures, sera célébré à la mairie de Haïphong le mariage de M. Hilaire Louis François Mathurin Courqueux, capitaine de la marine marchande, avec M^{lle} Cazaux, tous deux domiciliés à Haïphong.

Les témoins seront : MM. Jean Maurice Dancette, chef du service technique de la Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine ¹⁶, et Henri Legrand, mécanicien des flottilles des Douanes et régies.

Charbonnages de Tuyên-Quang
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 22 juin 1935)

Le bénéfice de l'exercice 1934 est inférieur à celui de l'exercice précédent qui s'était élevé à 560.205 fr.

La Société des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine, dans laquelle le conseil à l'intention de prendre une participation, est, d'une part, le plus important client de

¹⁶ Dancette : futur créateur de l'[Atelier général de constructions mécaniques](#) de Haïphong.

Tuyên-Quang, car elle lui achète annuellement près de la moitié de la production, et, d'autre part, assure les livraisons des produits de la société.

Charbonnages de Tuyên-Quang*
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 31 août 1935)

Les principaux clients de la société ont été la « Société de Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine »....

1935 (septembre) : CAPITAL RÉDUIT DE 18 À 9 MF
SIÈGE TRANSFÉRÉ DE HANOÏ À HAÏPHONG

ANNAM
HUÉ
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juillet 1936)

Nos hôtes. — On signale le passage dans la ville impériale de M. et M^{me} Bovis, de Vinh. Ils ont profité de leur séjour dans la capitale pour visiter le palais Impérial et la plaine des Tombeaux.

Autour de la campagne électorale
« Le Courrier du candidat »
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} août 1936)

M. A. Bovis, de Bêth-Thuy, chevalier de la Légion d'honneur ; ancien combattant ; croix de guerre, licencié ès sciences, annonce dans le n° 1 du « Courrier du candidat » publication mensuelle à service gratuit, qu'il pose sa candidature à la délégation de l'Annam au Conseil supérieur de la France d'outre-mer.

ANNAM
La campagne électorale
par L. MAZEL
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 août 1936)

C'est la lutte finale... Cette lutte fut de courte durée. Nous voulons parler de la compétition Rigaux ¹⁷-Bovis qui semblait devoir mettre aux prises jusqu'au scrutin du 4 octobre prochain les deux seuls candidats (connus à ce jour) à la délégation de l'Annam.

Tandis que M. Rigaux tenait à Vinh, le 24 courant, une réunion qui lui valut un franc succès, son adversaire, M. Bovis, l'interpellait sur différents points de son programme. Soit par manque d'habitude des réunions publiques ou par une insuffisante préparation

¹⁷ Marcel Rigaux : des Chaux hydrauliques du Lang-Tho.

au combat, M. Bovis, calme à son ordinaire, n'observa pas la mesure qui se doit dans un échange d'idées, d'opinions, de doctrine ou de programme. Mal lui en prit, car la clarté de son exposé en fut altérée.

Son concurrent, M. Rigaux, lui opposa une défense de sang froid prouvant sa maîtrise de lui-même. Avec méthode et clarté il sut, non sans habileté, mais sans méchanceté, répondre, comme on dit couramment, du tac au lac. L'auditoire fut rapidement et nettement conquis par M. Rigaux, tandis que M. Bovis, non dépourvu de jugement, considérait la partie comme perdue.

Et dès le lendemain, il conviait aimablement à un apéritif à la Taverne Impériale les électeurs présents à la réunion de la veille pour leur annoncer qu'il se retirait de la lutte. Très loyalement, il reconnut qu'il n'avait pas été lui-même, et chacun lui sut gré de sa décision qui ne le diminuait en rien, au contraire.

Quant à M. Rigaux, le voilà seul dans la lice. Il n'en continuera pas moins à exposer son programme qui, d'ailleurs, ne se différencie guère de celui de M. Bovis.

Le délégué sortant, rentré de France ragaillardi, a donné l'impression que ses facultés physiques et cérébrales, contrairement à la loi naturelle, se fortifient en vieillissant. Les adversaires éventuels que des velléités tardives de candidature mettraient en sa présence auraient affaire à forte partie.

Quoi qu'il en soit, on peut considérer d'ores et déjà que le Délégué sortant sera aussi le délégué entrant.

CONSEIL SUPÉRIEUR DES COLONIES
Réunion électorale privée à Haïphong
(*Chantecler*, 24 septembre 1936, p. 4)

La réunion privée au cours de laquelle M. André Caffa, candidat, devait exposer son programme devant les électeurs de Haïphong a eu lieu hier dimanche à onze heures du matin à l'hôtel du Commerce. De nombreux électeurs avaient répondu à cette convocation ainsi que M^e Baffeuf.

.....
M. Brochard, avec une sincérité louable, déclara notamment qu'en s'élevant contre la candidature de M. Baffeuf, il entendait avant tout défendre ses intérêts particuliers gravement atteints par les accords intervenus entre les compagnies de navigation et la Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine pour le transit direct sur Hanoï des marchandises à destination de cette ville.

Plusieurs membres de l'assemblée firent alors remarquer qu'il s'agissait là de faits de concurrence commerciale qui n'avaient aucun rapport avec la défense des intérêts généraux de la colonie, et après quelques précisions concernant les avantages que les usagers et consommateurs locaux tiraient de l'utilisation du transit direct, la discussion, sur l'initiative de M. Caffa, dévia vers un sujet qui ne fut pas sans surprendre son adversaire.

.....
[Au final, Caffa arrive en tête à l'issue du 1^{er} tour devant Varenne et Baffeuf mais s'incline au second devant l'ancien gouverneur général socialiste.]

Commission pour l'adaptation des lois sociales à l'Indochine
(*Chantecler*, 15 octobre 1936, p. 2)

La CCI de Hanoï propose :

— pour le commerce et l'industrie :
Baffleuf, adm.-dir. Transp. mmes et fluviaux, des Charbonnages de Tuyên-Quang,
de la Manufacture de boutons

Témoignage officiel .de satisfaction
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 novembre 1936)

Un témoignage opticien de satisfaction est accordé à M. Tran van Than, matelot de la chaloupe « Phu Lu » de la Compagnie de navigation Sauvage, pour le courage et le dévouement dont il a fait preuve au cours du sauvetage d'une personne en train de se noyer.

Société des charbonnages de Tuyên-Quang
Assemblée ordinaire tenue à Hanoï le 30 juillet 1936
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 19 décembre 1936)

[...] Usant de l'autorisation que nous avait donnée l'assemblée générale du 29 juin 1935, votre conseil s'est entremis auprès de M. Fortuné Sauvage, votre président, pour l'acquisition au pair 50 fr. de dix mille actions de la Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine. Toutefois, pour tenir compte les objections formulées par l'un d'entre vous, cette opération a été réalisée sous condition suspensive de ratification par vous lors de la présente assemblée. Il vous appartiendra en conséquence de décider à cette occasion de la suite définitive à donner à la résolution que, l'an dernier, vous aviez votée à ce sujet par 642 voix contre 17.



Coll. Olivier Galand

TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX DE L'INDOCHINE
Ancienne maison F. Sauvage
S.A. au capital de 18.000.000.000 de fr.
divisé en 180.000 actions de 100 piastres chacune

Capital réduit à 9.000.000 de francs par délibérations de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires en date des 2 septembre 1933 et 27 septembre 1935 et divisé en 90.000 actions de cent francs numérotées de 50.001 à 140.000.

Constituée le 10 mars 1928

Statuts déposés chez M^e Charles Tabouillot, greffier notaire à Nam-Dinh

Siège social à Hanoï
Transféré à Haïphong le 28 septembre 1935

Droit de timbre acquitté par abonnement.

Avis d'autorisation inséré au J.O. de l'Indochine du 11 avril 1928.
7 février 1937

ACTION DE CENT FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée
Haïphong, le 20 octobre 1949

Un administrateur (à gauche) : F. Sauvage.

Un administrateur (à droite) :

Hanoï, le 15 octobre 1928

Hanoï, le 15 février 1937

Modèle déposé

d'Assurances, Paris

Imp. de la Banque et des Cies

Chronique des Provinces

Haiphong

(*La Volonté indochinoise*, 23 février 1937)

Les grèves continuent

Depuis quelques jours, M. l'administrateur-maire et les commissaires de la Sûreté et de la Police urbaine de la ville de Haïphong s'occupent tous les jours de conflits entre ouvriers et patrons de certains établissements de commerce de la place.

.....

À la Société des Transports maritimes et fluviaux (Ex Etablissements Sauvage)

Presque tous les mécaniciens, les graisseurs et les matelots des chaloupes de la Société des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine (ex-Établissements Sauvage) à Haïphong se sont mis en grève hier matin. Ils se sont rendus au bureau de la dite société, quai Pasquier, pour réclamer les arriérés de leurs salaires (Décembre et janvier) et demander une augmentation de salaire et l'application des lois sociales. La Direction leur a payé tous les salaires arriérés, puis elle les a mis tous à la porte. Les grévistes restent intransigeants. Il se sont rendus, en effet, à la mairie et au commissariat pour prier les autorités d'intervenir auprès de la société.

NORD-ANNAM

VINH-BENTHUY

Un départ regretté

(*L'Avenir du Tonkin*, 7 avril 1937)

C'est celui de M. Bovis, qui dirige, depuis plusieurs années, l'agence de la Société des transports Sauvage et Cie à Benthuy.

Notre sympathique compatriote, candidat au concours pour l'emploi de secrétaire archiviste de la Chambre de commerce de Hanoï, ayant satisfait brillamment aux épreuves, va prendre ses nouvelles fonctions. Il a quitté Vinh le 5 avril.

D'un commerce des plus agréables, amène à souhait, doué d'une propension naturelle à rendre service, M. Bovis possède, en outre, une culture générale étendue qui fait de lui un homme qu'on a toujours plaisir à rencontrer. Nous ne doutons pas que ses solides qualités et sa compétente éprouvée des questions économiques seront appréciées comme il convient au Tonkin.

En applaudissant à son succès, nous ne lui cèlerons pas nos sincères regrets de le voir s'éloigner, lui, sa très aimable femme et leur gracieuse fillette. Leur séjour à Vinh-Benthy n'a jamais donné lieu qu'à de flatteuses appréciations.

Au cours d'un apéritif d'adieu à la Taverne Impériale, M. Vanderhasselt a adressé à M. Bovis les sincères regrets et les cordialités de tous ceux qui l'entouraient.

N° 2627

Par arrêté du résident supérieur au Tonkin du 27 août 1937

(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1937, p. 4756-4757)

Sont prorogées pour une nouvelle durée de cinq ans à compter du 1^{er} juillet 1937 :

1°) l'autorisation de conserver et d'utiliser sur la rive droite du Sông Tam-bac à Haïphong, au droit du marché, un appontement et un abri couvert en béton armé ; un pieu d'amarrage et une ligne électrique, primitivement accordée à M. [Paquin](#) en vertu de l'arrêté du 28 novembre 1921, transférée une première fois à M. [Bach-thai-Buoi](#) par arrêté du 5 novembre 1928, ensuite à la Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine par arrêté du 11 avril 1929 et prorogée une première fois pour une période de cinq ans par arrêté du 2 août 1932 ;

2°) l'autorisation d'installer une conduite d'eau partant du marché, traversant le quai aboutissant à l'appontement, accordée à la Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine par arrêté du 2 août 1932 susvisé.

La Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine versera à la caisse du Port autonome de Haiphong, une redevance annuelle de 250 \$ 00 pour occupation temporaire du domaine public, qui sera payable par semestre et d'avance à compter du 1^{er} juillet 1937.

Toutes les autres clauses, conditions, et réserves des arrêtés des 5 novembre 1928 et 2 août 1932 susvisés restent entièrement applicables à la présente autorisation.

MARIAGE

(*Chantecler*, 9 janvier 1938, p. 6)

Jean-Maurice Dancette, chef des ateliers des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine, avec M^{lle} Perrenoud.

COUR CRIMINELLE DE HANOI SESSION POUR LE 1^{er} TRIMESTRE DE L'ANNÉE 1938 AUDIENCE DU VENDREDI 11 MARS 1938 (*L'Avenir du Tonkin*, 11 mars 1938)

Faux et détournement

La tâche de la Cour pour aujourd'hui est loin d'être terminée ; une affaire de faux et détournement en laquelle est impliqué le jeune secrétaire Nguyen-Lê, âgé de 20 ans originaire de Trang-Da, aura encore à retenir longuement son attention. La S.T.M.F.I.C. s'est constituée partie civile et M^e Bordaz la représentera à la barre, tandis que M^e Aquarone, de l'étude Pascalis et Mayet, défendra Lê.

Des témoins ont été cités ; M. Bellengé, M. Laurent ¹⁸, M. Tran-v-Lau, M. Obrecht Jacques.

Les sommes détournées à l'aide de multiples faux (137) ne sont pas bien élevées 60 p. et 0 p.27, elles ont été dépensées, dira le prévenu, avec des chanteuses.

H. de M. [\[Massiac\]](#)

¹⁸ Qui pourraient ne faire qu'un, Laurent Bellangé étant le directeur des Charbonnages de Tuyên-Quang (même groupe).

Tribunal mixte de commerce de Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 août 1938)

Audience de vacation du samedi 6 août 1938

M. le président Noël est assisté de MM. Domart et Sallé, juges consulaires.

Greffier : M^e Lacoste.

Les jugements suivants seront rendus :

.....

2° Sauvage contre Société des transports maritimes et fluviaux.

Le tribunal condamne la Société à payer à son ancien administrateur Sauvage la somme le 13.493 francs, reliquat des tantièmes dus pour 1929.

Donne acte à Scalla de ses réserves en ce qui concerne les tantièmes des exercices ultérieurs. Condamne la Société aux dépens dont distraction au profit de M^{es} Pascalis et Mayet.

Liste électorale des élections des délégués au
Conseil français des intérêts économiques et financiers du Tonkin
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1939, p. 2091-2358)

PROVINCE DE NAMDINH

114 Tollemere Pierre Représentant de la maison Sauvage 34 ans Namdinh

PROVINCE DE HAIPHONG

51 Bottard Albert Comptable à la Société des Transports maritimes et fluviaux [de l'Indochine] 62 ans Haïphong

70 Budelot Adrien Agent de la maison Sauvage 58 an Haïphong

133 Dancette Jean Directeur de la maison Sauvage 36 ans Haïphong

300 Lacroix Louis Agent de la maison Sauvage 37 ans Haïphong

511 Sauvage Georges Directeur de la Soc. des Transports maritimes et fluviaux [de l'Indochine] 45 ans Haïphong

VILLE DE HANOI

60 Baffeuf Jean François Jules Employé Société des Transports maritimes et fluviaux 28 ans 158, quai Clemenceau

Charbonnages de Tuyên-Quang*
Assemblée ordinaire tenue à Hanoï le 29 juin 1939
Rapport du conseil d'administration
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 9 septembre 1939)

[...] Au cours de l'année 1938, nous avons vendu 3.472 t. 500 de charbon à la Société des Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine [Sauvage] pour la somme de 29.783 p. 12 et que cette dernier a non seulement effectué pour le compte de notre société diverses opérations de transit et de transport de marchandises pour un montant de 830,16 p., mais encore, assuré l'évacuation sur le Delta, et diverses destinations, de 12.529 t. 884 de charbon pour la somme de 30.654 p. 18. [...]

AVIS DE DÉCÈS
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 janvier 1940)

Madame Veuve SCALLA ;
Monsieur et Madame Pierre SCALLA ;
et leur fils Michel SCALLA ;
Monsieur et Madame Henri SCALLA, et leurs fils ;
Madame Veuve LESCOUZIÈRES ;
Monsieur Gaston LESCOUZIÈRES ;
Madame Veuve PLAGNE et ses fils et fille ;
Madame et monsieur Pierre CABROL ;
Madame et Monsieur Louis CABROL ;
Monsieur Henri CABROL,
les parents, alliés et amis, ont la profonde douleur de vous faire part de la perte
cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de :
Monsieur PAUL SCALLA,
directeur honoraire des Douanes et Régies de l'Indochine française en retraite,
chevalier de la Légion d'honneur
décédé le 10 janvier 1940 à Narbonne (Aude), 3, rue Diderot, dans sa 74^e année.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HAIPHONG (TONKIN)
LISTE DÉFINITIVE DES ÉLECTEURS FRANÇAIS
Année 1940
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1^{er} avril 1940, pp. 503-509)

VILLE DE HAÏPHONG
10 Bottard Albert Directeur de la Sté des transports maritime et fluviaux

PROVINCE DE NAMDINH
124 Sauvage Georges Directeur de la Sté des Transports maritimes et fluviaux

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HANOÏ (TONKIN)
LISTE DÉFINITIVE DES ÉLECTEURS FRANÇAIS
ANNÉE 1940
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1^{er} avril 1940, pp. 474-484)

159 Sté des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine (M. Sauvage) Transports
maritimes transit par terre 158, quai Clemenceau Hanoï

La vie judiciaire
Prestation de serment des membres de la commission de conciliation
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mars 1941)

Mounard, de la maison Sauvage

SOCIÉTÉ ANONYME DE TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX DE L'INDOCHINE

(Ancienne maison F. Sauvage)

Société anonyme fondée en 1928

(*Bulletin économique de l'Indochine*, 1943, fascicule 2)

Objet : exploitation des services maritimes et fluviaux suivants :

Hongay-Haïphong à Namdinh

Port Redon-Haïphong à Hanoï

Maokhê-Haïphong à Hanoï

Hanoï, Sontay, Vietri, Tuyên-quang, Hoa-binh, Chobo.

Siège social : 24, rue Harmand, Haïphong.

Capital social : 9.000.000 fr., divisé en 90.000 actions de 100 fr.

À l'origine, 16.000.000 fr. en 160.000 actions de 100 fr.

Porté en 1928 à 18.000.000 fr. par création de 20.000 actions de 100 fr. émises à 300 fr.

Réduit en 1935 à 9.000.000 fr.

Conseil d'administration : MM. F. SAUVAGE, président, administrateur délégué ; FIQUET, BOTTARD.

Année sociale : close le 31 décembre.

Assemblée générale : généralement septembre ou octobre.

Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, 8 % d'intérêt aux actions. Une somme fixée par l'assemblée générale sera mise à la disposition du conseil d'administration (gratifications, rémunérations diverses, etc.) ; 10 % au conseil ; le solde aux actionnaires.

Inscription à la cote : marché local.

Exercices	Bénéfice	Divid. brut total	divid. brut par act.
	milliers de fr.		fr.
1937	178	—	—
1938	215	—	—
1939	439	—	—
1940	1.495	—	—
1941	—	—	—
1942	785	630	7

AEC 1951-41 — Transports maritimes et fluviaux de l'Indochine,

Siège social : 23, rue Harmand, HAIPHONG (Tonkin).



Coll. Peter Seidel

TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX DE L'INDOCHINE
Ancienne maison F. Sauvage
S.A. au capital de 9.000.000.000 piastres
divisé en 90.000 actions de 100 piastres chacune
Statuts déposés chez M^e Charles Tabouillot, greffier notaire à Nam-Dinh
Siège social à Haïphong.

Droit de timbre acquitté par abonnement.

Avis d'autorisation inséré au J.O. de l'Indochine du 21 avril 1951.

Insertion D. 255

ACTION DE CENT PIASTRES AU PORTEUR
entièrement libérée

Haïphong, le 20 octobre 1949

Un administrateur (à gauche) : F. Sauvage.

Un administrateur (à droite) : Bottard

Imprimerie française d'outre-mer, Saïgon

La mort de M. Sauvage
(*L'Entente*, 24 octobre 1952)

Cette disparition d'un très ancien Haïphonnais et Tonkinois a été aussitôt apprise et, comme on pouvait s'y attendre, douloureusement commentée. On évoquait d'instinct, dans tous les milieux où il fut connu, l'esprit laborieux et persévérant, la grande simplicité faite de courtoisie et de distinction, la générosité et la bonté naturelles de cet homme de bien, de savoir et d'expérience.

M. Fortuné Sauvage nous avait quittés il y a quelques mois à peine avec l'espoir d'un retour prochain. Comme nous l'avons annoncé, il est décédé, lundi dernier à Nice, des suites d'un mal qui le tenaillait depuis longtemps déjà. Il allait avoir 72 ans. Il était arrivé en Indochine dès 1901. Plus de cinquante années de présence le classaient parmi les plus anciens Français d'ici.

Peu après son arrivée du Tonkin, il dirigea son activité vers les affaires de transports. La société de navigation fluviale qu'il créa et porte encore son nom, se révéla aussitôt prospère. En 1918, M. Sauvage devenait acquéreur de la flottille appartenant à l'Union commerciale indochinoise et africaine qui, en 1924, se compléta de l'acquisition de deux petits cargos. Propriétaire d'une vingtaine de chaloupes et remorqueurs, de jonques, de chalands, de pontons et d'un imposant matériel d'outillage, la Société eut bientôt, au Tonkin, de nombreuses agences et destinations. Par la suite, l'exploitation devait être, comme d'autres, sérieusement entravée et éprouvée par les événements de la dernière **décennie**.

Dans tous ces travaux, M. Bottard, ancien d'ici également, avait été compagnon fidèle et l'homme de confiance de M. Sauvage.

M. Fortuné Sauvage s'intéressa vivement à l'**institut du radium**, créé en 1923 à Hanoï par le docteur **Le Roy** des Barres. À la suite de son fondateur et avant M. Samuel Long, il présida l'institut et réussit, par sa ténacité, entre 1941 et 1945, à préserver et à maintenir l'existence légale de cette œuvre, parmi les plus belles œuvres françaises privées de ce pays.

Ajoutons que M. Fortuné Sauvage était membre correspondant de la chambre de commerce de Haïphong et que ses hauts mérites avaient été officiellement reconnus récemment par une croix de chevalier de la Légion d'honneur.

En la douloureuse circonstance, nous prions M^{me} Sauvage, sa famille et la Direction des Ets Sauvage d'agréer nos vives et sincères condoléances. *L'Entente*.

Remerciements
(*L'Entente*, 5 novembre 1952)

La direction et le personnel de la SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX DE L'INDOCHINE remercient sincèrement toutes les personnes qui leur ont témoigné leur sympathie dans la perte qu'ils viennent d'éprouver en la personne de :

monsieur Fortuné SAUVAGE
président du conseil d'administration de la société.

Madame veuve Fortuné SAUVAGE
Le docteur et madame CARPENTIER, née Sauvage
Monsieur Raymond SAUVAGE
Madame BOVIS, née SAUVAGE
Les familles ROUSSET, SCOFFIER et GERVASY

remercient les personnes qui leur ont témoigné leur sympathie à l'occasion du décès
de

monsieur Fortuné SAUVAGE
armateur,
chevalier de la Légion d'honneur



Coll. Olivier Galand

TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX DE L'INDOCHINE

Idem

Société des Transports maritimes
et fluviaux de l'Indochine
S.A. au capital de 9 millions de francs
divisé en 90.000 actions de 1.000 francs

Siège social transféré
27, boulevard Malesherbes à Paris
Décision assemblées générales
extraordinaires des 28 octobre 1957 (sic) et
17 décembre 1954