

# L'Éveil Économique

ADMINISTRATION ET RÉDACTION

51, Rue Paul-Bert — Hanoi

Téléphone 119

On s'abonne sans frais dans  
tous les bureaux de Poste.

DE L'INDOCHINE

BULLETIN HEBDOMADAIRE

Directeur : H. CUCHEROUSET, Rédacteur en Chef

Abonnement :

	un an	6 mois
Indochine . . . . .	15 p.	8 p.
France et Colonies françaises . . . . .	au cours	
Etranger . . . . .	16 p.	8 p.50
Le Numéro . . . . .	30 cents	

## Sommaire

Le monopole des Transports Fluviaux du Mékong cherche à étrangler le commerce laotien. On demande la promulgation en Indochine de la loi du 7 Mars 1926 sur les sociétés à responsabilité limitée . . . . .  
Les élections du Tonkin . . . . .  
Les Chambres de Commerce protestent contre les opérations commerciales de l'Agindo . . . . .  
Vinh-Benthuy municipalité, voudrait un résident-maire . . . . .

UN GROUPEMENT  
Ch. DE COMMERCE  
DE HANOI  
BARBISIER  
Ch. DE COMMERCE  
DE SAIGON  
CATON

La Météorologie Agricole en Indochine . . . D'après P. CARTON  
Les plantes améliorantes . . . Henri LECOURT  
Le Mékong entre Vientiane à Xièng Seu. Pour débloquer Louang Prabang . . . . .  
Chronique Financière . . . . . X.  
Variétés : Robinson Crusoe, importateur l'Opium en Chine . . . . . DANIEL DE FOE  
Chez nos confrères . . . . .  
Informations diverses . . . . .

8503

## Le Monopole des Transports fluviaux du Mékong cherche à étrangler le commerce laotien

Vientiane le 2 Avril 1928

Les Commerçants de Vientiane  
à Monsieur le Résident supérieur  
au Laos

Monsieur le Résident supérieur,

Nous avons l'honneur de venir vous exposer la situation extrêmement grave, extrêmement critique, où vont se trouver les commerçants établis au Laos français du fait que la C.S.N.T. sans aucun avis préalable a, depuis le 8 Mars dernier, augmenté dans une proportion considérable, insensée, les tarifs des frêts commerciaux, déjà si lourds, entre Saïgon ou Pnom-Penh et les différentes places du Laos. — Cette augmentation atteint une moyenne d'environ 60 %.

Vous n'ignorez pas, Monsieur le Résident supérieur, les conditions particulièrement difficiles dans lesquelles se débat depuis plusieurs années, le commerce au Laos français.

C'était déjà tout un problème pour lui de lutter contre la production ou la fabrication étrangère, importée du Siam, qui, la plupart du temps, entre au Laos français sans payer aucun droit de douane.

Cette situation s'était un peu améliorée

au début de 1927, lorsque le Siam avait remonté son tarif douanier et que, pour la généralité des marchandises, les droits perçus à leur entrée à Bangkok passaient de 3 à 50%. Elle est redevenue très médiocre, du jour où fut appliquée, au Laos, comme dans toutes les autres parties de l'Union, la taxe d'importation de 2%. Cette nouvelle taxe frappait bien, il est vrai, les marchandises importés du Siam... mais par suite des moyens insuffisants dont dispose la Douane du Laos, les déclarations des Chinois importateurs par le Siam, souvent très fantaisistes, n'étaient pas facilement contrôlables. — De plus, cette insuffisance du cordon douanier rend trop facile l'entrée frauduleuse de quantités importantes de marchandises, puisque une fois entrée sur le territoire indochinois, rien ne distingue la marchandise ayant acquitté cette taxe de celle qui ne l'a pas payée.

Vous savez parfaitement, Monsieur le Résident supérieur que, bien que ne disposant que d'un budget peu considérable, le Siam pousse, avec une activité méritoire, la continuation de ses lignes de chemin de fer vers le fleuve, dans le but absolument évident, de drainer chez lui tout le commerce des rives du Mékong. Les routes allant de Korat à Nong-

khay, si elles ne sont pas encore parfaites, ont été beaucoup améliorées au cours de l'année dernière. De plus, un très gros effort a été fait en 1927 pour améliorer d'une façon saisissante la route terrestre Korat, Konken, Makheng, Nongkhay.

Cette amélioration de la route a amené un développement considérable des transports par camions automobiles de Korat à Nongkhay et vice versa.

Il y a actuellement à Makheng plus de 40 camions Chevrolet, à Konken plus de 60, faisant continuellement le trajet dans les deux sens. Sur la pression des commerçants (chinois) usagers de la route, le Siam vient d'accorder un crédit de 50.000 ticaux pour l'amélioration de la seule partie vraiment difficile du parcours, entre Amp'heu-P'bon et Korat, et de toutes parts, au Siam, l'on nous donne la certitude que, grâce à cette piste, améliorée, la circulation des camions automobiles entre Nongkhay et Korat, et retour, pourra se continuer pratiquement pendant toute l'année.

Le développement de la circulation des automobiles de transport sur cette route amène, insensiblement mais régulièrement, par le jeu de la concurrence, un abaissement du prix des transports.

Actuellement, les marchandises sont transportées de Korat à Nongkhay pour 6 à 8 ticaux le picul de 60 kilos, 6 ticaux lorsque le chargement est important. Pour un tonnage garanti et continu, le prix de 5 ticaux serait dès maintenant très facilement obtenu et a même été proposé.

5 ticaux aux 60 k. les font environ 83.33 ticaux à la tonne, ce qui représente approximativement 72 \$ . Et cela quel que soit le volume des colis transportés. Nous sommes persuadés que ces prix diminueront encore sensiblement prochainement, et plus tard d'une façon considérable lorsque fonctionnera la ligne de chemin de fer jusqu'à Konken, dont tout le remblai est déjà fait et la voie déjà posée sur une certaine partie du parcours ! Le fret actuel Bangkok-Korat est de ticaux 15,60 par tonne et par wagon complet de 5 tonnes, soit environ 14 \$ 04. Et, pour l'ensemble du voyage Bangkok-Korat et Korat-Nongkhay, ticaux 89,04 à la tonne, cotation qui sera sensiblement abaissée d'ici la fin de l'année.

Par expérience, nous pouvons dire que les marchandises ainsi transportées arrivent à destination en parfait état, et dans un laps de temps extrêmement réduit (environ 6 jours de Bangkok à Nongkhay) avec une perte absolument insignifiante pour avaries ou casse. A ce propos nous insistons sur ce fait, que les lois régissant les transports au Siam sont telles, qu'il n'est presque point besoin pour le chargeur de se garantir en contractant une assurance, puisque le transporteur est légalement responsable des marchandises qui lui ont été confiées.

Il n'en est absolument pas de même avec les transports par la C. S. N. T. Les marchandises qui lui sont confiées, à Saïgon ou à Phnom-Penh, arrivent à Vientiane dans un état lamentable et sont régulièrement pillées en cours de route sans que, pratiquement, les intéressés aient le moindre recours.

Veillez bien remarquer, Monsieur le Résident supérieur, que les marchandises transportées de Korat à Nonkhay sont d'importation étrangère, de fabrication japonaise, chinoise, allemande, anglaise, tchécoslovaque, etc, lesquelles, dans la grande majorité des cas sont infiniment meilleur marché que la fabrication française. Mais, en dehors de cela, il ne faut surtout pas perdre de vue que, dans notre Laos, à population européenne très faible, le gros des acheteurs est

constitué par sa population indigène pauvre, aux moyens d'achats limités. Pour amener l'indigène à acheter les produits manufacturés français et indochinois tels que : savon, pétrole, cigarettes, nuoc-mam etc. il faut que le prix de ces marchandises ne dépasse pas celui de ses possibilités d'achat, autrement il s'abstiendra.

L'Indigène peut très bien se passer de savon, s'il lui est vendu à un prix qu'il considère au dessus de ses moyens ; il s'en passait autrefois. Il peut, de même, se passer d'acheter du lait condensé, auquel il ne s'est mis que tout dernièrement. Il en est de même pour le pétrole qui, s'il lui revenait trop cher, en admettant, ce qui est inexact, qu'il ne puisse en avoir à meilleur compte au Siam, l'amènerait à retourner à l'emploi des torches de résine primitives.

De même pour les cigarettes et tabacs importés d'Algérie, lorsque le prix ne lui permettra plus de les fumer il retournera à son tabac laotien.

Pour les allumettes, l'augmentation formidable des transports par la voie fluviale, annule tous les efforts faits dernièrement pour implanter au Laos français la fabrication indochinoise, qui a à soutenir une lutte très dure contre la fabrication japonaise, chinoise et tchécoslovaque.

Et il en va de même pour beaucoup d'autres articles, tels que farine, métallurgie, conserves alimentaires, produits chimiques etc.....

Pour le nuoc-mam d'Indochine le nouveau prix, conséquence de l'augmentation du fret, va en rendre l'importation très difficile et favorisera la fabrication siamoise de Pon-pis say

Monsieur le Résident Supérieur, nous n'avons cessé, depuis de nombreuses années, de demander une réduction des tarifs commerciaux de transports de la C. S. N. T. (alors Messageries Fluviales) parce que ces frets, déjà prohibitifs, nuisaient énormément au développement combien difficile, de cette partie de l'Union indochinoise.

Nous espérons qu'en compensation du renouvellement du contrat de la C. S. N. T. avec le gouvernement de l'Indochine à des conditions absolument désastreuses pour les finances de la Colonie, une diminution très sensible des frets allait s'ensuivre.

L'augmentation formidable que vient

d'apporter la C. S. N. T. à ses tarifs commerciaux de transport nous surprend comme un coup de foudre et nous laisse absolument désemparés.

C'est un renchérissement très sensible de la vie pour la population européenne et indigène du Laos.

C'est le coup de grâce porté à notre commerce, qui avait déjà tant de difficultés à surmonter.

C'est un recul, sans conteste, de plus de dix années dans la voie de développement de ce pays. Et pourtant, Monsieur le Gouverneur Général Varenne, lors de son passage à Vientiane, avait reconnu que, plus que toutes les autres parties de l'Union, le Laos avait bien besoin d'être appuyé et aidé. — Nous ne pensons pas qu'il envisageait une aide du genre de celle que vient de donner au Laos la C. S. N. T.

C'est, plus que jamais, abandonner au Siam les possibilités de travailler dans ce pays.

Et nous craignons, Monsieur le Résident supérieur, si le nouveau tarif du fret de la C. S. N. T. n'est pas rapporté, l'obligation pour plusieurs d'entre nous, de fermer nos maisons et d'aller nous installer ailleurs.

Cette éventualité n'est pas seulement à redouter en ce qui concerne les firmes établies au Laos et ayant pour but essentiel l'importation. Celles dont la raison d'être primordiale est l'exportation se trouvent aussi durement atteintes bien que les frets « exports » n'aient été majorés que dans de moindres proportions.

Ces affaires avaient dû en effet, pour la plupart, créer à côté de leur branche principale, un département « importation » afin d'alléger les charges de trésorerie de leur entreprise. La réalisation des marchandises exportées ne peut être faite, par suite de la durée de leur acheminement vers le marché européen, qu'après de longs mois ; la firme intéressée n'en doit pas moins renouveler continuellement sa puissance d'achat — faute de quoi elle périrait rapidement.

Pour qu'une affaire de ce genre, même d'envergure seulement moyenne, soit viable, elle devait donc disposer de capitaux liquides extrêmement importants — et c'est ainsi que les encaisses provenant des ventes du département « importation » devaient lui constituer un gros appoint. L'économie tout entière de l'entreprise se trouvant bouleversée par la suppression du soutien « ventes import », la

# TUYAUX STACINDO

Egouts - Descentes d'eau - Canalisations pour toutes pressions - Poteaux Démontables

HAIPHONG - SAIGON

conclusion logique est la suivante : transporter l'affaire en pays plus propice ; en l'occurrence il n'en est qu'un, encore le Siam.

Et c'est pourquoi, Monsieur le Résident Supérieur, nous venons, avec la plus vive instance, vous prier de vouloir bien vous faire, auprès du Gouvernement Général de l'Indochine à Hanoï, le porte-parole de notre protestation la plus énergique pour que la C.S.N.T. (1) — qui a le monopole de fait des transports de Saïgon au Laos, qui bénéficie

(1) Ces lettres (Commerce Soumis Nouvelles Tracasseries) sont le pseudonyme de la Cie des Messageries Fluviales.

d'une subvention gouvernementale, si formidable qu'elle lui permettrait, le cas échéant, de faire voyager ses chaloupes à vide, tout en gagnant encore de l'argent : et par conséquent de couler rapidement toute concurrence qui essaierait de se monter (nous en avons eu déjà un exemple au Laos, il y a plusieurs années) — rapporte dans un bref délai, dans le plus bref délai possible, car la chose est urgente, son nouveau tarif de fret, qu'elle vient si malencontreusement, si malheureusement pour notre Laos, de mettre en vigueur.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Résident Supérieur, l'assurance de nos

sentiments respectueux et dévoués.

Les signataires :

COMPAGNIE COLONIALE DU LAOS	
COMPAGNIE GÉNÉRALE INDUSTRIELLE	
DENIS FRÈRES D'INDOCHINE	
CAT-THINH (Bazar Tonkinois),	ALLARD
DÔ-DINH TAO,	LACROIX
DÔNG NHAN-ĐUONG,	DY-TY
HA-SING,	KHAI-KY
KONG-SENG,	NGHIA-NUONG
PHUNG-CHIEU,	PÔN-CHY
SOUN-LIM dit SOUN-KY,	TANG-SAI

N. D. L. R. — Une concurrence serait peut-être possible, que les Fluviales ne pourraient pas couler. C'est ce que nous nous proposons de démontrer prochainement.

## On demande la promulgation en Indochine de la loi du 7 Mars 1925 sur les sociétés à responsabilité limitée

Cette question ayant fait l'objet tout récemment de communications émanant de personnes étrangères à la Chambre de Commerce, le Président résume en quelques mots l'historique de la question, rappelant qu'au cours de sa séance du 17 Mars 1925, la compagnie a émis un avis défavorable à la promulgation immédiate en Indochine de la loi du 7 Mars 1925 sur les sociétés à responsabilité limitée, la subordonnant impérativement à l'application préalable à la Colonie, des dispositions légales relatives à la tenue de Registre du Commerce.

Depuis lors, un fait nouveau est intervenu : la tenue de ce registre a été rendue obligatoire par le décret du 8 Juillet 1927, dont l'application ne dépend plus que de quelques arrêtés du Gouverneur Général, comme il est stipulé dans les articles 22 et suivants du décret, dont le texte, trop long pour être inséré ici, figure au journal officiel de la République Française du 13 Juillet 1927.

En conséquence, et d'accord avec son président, la Chambre estimant remplie la condition, jugée par elle nécessaire, de la promulgation en Indochine de la loi du 7 Mars 1925, décide qu'il sera écrit en ce sens au Gouverneur Général, en lui demandant de hâter au préalable la publication des arrêtés d'application du décret du 8 Juillet 1927.

Séance de la Chambre de Commerce de Hanoï du 12 Mars.

N. D. L. R. — Donc depuis le 8 Juillet 1927 jusqu'au 20 Avril 1928 M. le Gouverneur Général n'a pas trouvé le temps de publier ce décret d'un intérêt capital pour l'Indochine. Ah ! quand il s'est agi de publier le décret du 4 Oct. 1927 limitant la liberté de la presse dans les pays de protectorat d'Indochine, M. Monguillot n'a pas été long. Ce fut un de ses premiers gestes. Voir Journal Officiel du 14 Déc. 1927.

A la décharge de M. le Gouverneur Général nous constaterons que les Chambres de Commerce n'avaient pas l'air de s'y intéresser beaucoup et vraiment on ne peut pas demander à M. Monguillot d'être plus royaliste que le roi, à M. Monguillot surtout qui, plus d'une fois auparavant, s'était heurté au j'm'enfi-

chisme des Chambres de Commerce et de leurs ressortissants.

Sans doute, constatant que celle de Hanoï, stimulée par un non-commerçant dont il ne nous appartient pas de révéler le nom, (on nous accuserait de lui faire de la réclame), reprend la question et semble bien décidée à obtenir un résultat, M. le Gouverneur Général s'occupera-t-il de promulguer une loi et de publier un décret si importants pour le commerce indochinois. Encore ne faudrait-il pas qu'il s'aperçut que les autres Chambres de Commerce s'en fient.

Or, celle de Haïphong se trouve satisfaite de l'effort qu'elle a fait, il y a deux ans, pour écouter la lecture du rapport de M. Barbotin à ce sujet ; celle de Saïgon, se retranchant derrière le fait qu'en France il n'y a pas unanimité, est d'avis que le doute est un mol oreiller ; celles de Tourane, Vinh et Pnom-Penh trouvent que ce serait vraiment beaucoup de travail que de s'occuper de cette loi ; ou était si tranquille ! qu'est-ce que ces gens avides de nouveautés ?

Et l'on commence à trouver que c'est une vraie tuile que cette récupération de

l'Alsace Lorraine, qui met les braves gens de France en face du fait désagréable d'une législation commerciale et sociale de trente ans en avance sur la nôtre. C'était si commode de dormir, bercés par la douce musique des compliments que les politiciens nous prodiguent sur notre intelligence, notre clair génie, notre esprit d'avant garde et patati et patata ! Que maudits soient les trouble-fêtes !

Eh bien ! n'en déplaise à toutes ces marmottes, nous persisterons à réclamer pour l'Indochine le bénéfice d'un loi dont, certes ! les gros capitalistes et les grandes sociétés n'ont que faire, mais qui permettrait aux petites et moyennes affaires, aux individus agissant seuls ou en société de quelques-uns, de profiter des avantages faits aux sociétés anonymes et de se mettre à l'abri des terribles risques qu'encourent les commerçants et industriels agissant seuls ou en sociétés en nom collectif, de profiter surtout de l'avantage, précieux à la colonie, de céder plus facilement leur entreprise.

H. C.

### Champagne POMMERY & GRENO

Représentants Exclusifs

### L'Union Commerciale Indochinoise & Africaine

Agences : Haïphong — Hanoï — Benthuy — Nam Dinh — Saïgon  
Phnom-Penh — Tourane — Hué — Quinhon — Yunnanfou