Les Messageries fluviales de Cochinchine fondées en 1880 étendirent leur activité au Laos en 1900.

Pour la période de 1900-1914 - cette société toucha de l'ensemble des budgers locaux intéressés une subvention annuelle moyenne de 800.000.$.

Pour la période 1914-1927 elle traita directement avec le Gouvernement général - encaissa 3. 132.000 $ de subvention- intenta, néanmoins, une action qui lui procura un bénéfice supplémentaire de 2.337.588 $.

Pour la période I927 I937 subvention moyenne de 8I0.000 $.

Cette société a donc perçu environ 18.000.000 $ de subvention en 37 ans.

x

x x

x

<u>Les lignes desservies et les conditions de géographie économique</u> -

<u>SAIGON-Pn-Penh</u> - trois voyages par semaine

Aucune utilité - poste et voyageurs acheminés par route - tarif voyageur de 0.005 à 0.01, suivant concurrence du moment, le kilomètre.

<u>SAIGON-BATTAMBANG</u> - deux voyages par semaine.

Aucune utilité - poste et voyageurs acheminés par route- paddys région volume exportable 80 à 100.000 tonnes exportés par chemin de fer ou jongues à la période favorable des eaux -

<u>Pn-Penh à Kratié</u> - deux voyages par semaine

ne se justifie guère - région en plein essort économique depuis cinq ans - route Kratié Saïgon empierrée depuis plusieurs années - abondante batellerie libre - un service subventionné est surabondant -

Messageries fluviales de Cochinchine

xx

x x

L'octroi de subventions pour transports dans la zône en aval de Kratié, constitue un anachronisme choquant.

Sur les 90.000 tonnes transportées par la Société en 1935,600 seulement proviennent de l'amont de ce centre.

La Compagnie a touché 18.000.000 $ de subventions en 37 ans - 810.000 $ en 1935.

Tous ses bateaux en service au Laos, sauf deux, ont néanmoins plus de trente ans d'existence -

Un de ces deux navires neufs, amarré à quai à Khône depuis plusieurs années, n'a jamais navigué et coûte cependan 4.000 $ par mois à l'administration.

x

x x

Cette situation déjà ancienne, connue de tous en Indochine, explique que cette affaire des Fluviales soit devenue une question politique.

Un abattement d'environ 75 % sur le montant de la subvention 1935 permettrait <u>d'espérer</u> obtenir, sans trop de rancoeur, l'accord des assemblées élues à un nouveau contrat limité à la zône Kratié - Luang Prabang -

La convention de 1927 donna lieu à réserves des Assemblées élues, des chefs d'administration locales et refus de visa du contrôle.

Ci-joint note détaillée -

1 Août 1936

Première vérité évidente : le maintien de services fluviaux subventionnés en aval de Kratié constitue un anachronisme

x

x x

La navigabilité du fleuve en amont de ce point :

Kratié-chute de khône
- en hautes eaux navigation aisée
- en basses eaux coupé par rapides — Palakenta, Préapatang
- d'où nécessité matériel spécial onéreux

Les chûtes de Khône sont infranchissables en toute saison.

Khône - Rapides de Kemmorat - navigable - rapides de Kemmorat nécessitent en basses eaux emploi pirogues à moteur -

Rapides Kemmorat à Vientiane - grand bief navigable

Amont de Vientiane - seule circulation des pirogues est possible -

En conséquence :

ruptures de charge
- en tous temps à Pn-Penh -Khône-Sud -Khône-Nord- Savannaket - Vientiane
- en outre aux basses eaux près Kratié et aux deux extrémités de Kemmorat -

Durée du voyage actuel Saigon-Luang Prabang : 24 jours

le Mékong est donc une voie de pénétration médiocre

Les travaux nécessaires pour en permettre l'usage à des marchandises de faible valeur sont incompatibles avec les possibilités financières de l'Indo-chine et ne correspondent nullement au volume des échanges

Seule la navigation sur les principaux biefs mérite d'être soutenue - dans la mesure des besoins du pays -

x

x x

x

Le volume des marchandises transitant annuellement sur chaque bief :

- 1200 à 1500 tonnes de paddy de la région de Paksé valeur commerciale à Saïgon 25 $ la tonne - coûtent à l'administration suivant les tonnages annuels transportés de 100 à 200 $ de subvention par tonne

- 500 tonnes de divers passent actuellement par Khône Sud- dont environ 400 tonnes de minerais d'étain de la région de Cammon acheminés par cette voie anormale en raison de tarifs spécialement bas consentis par les M.F. à cette société -

Sur bief supérieur Luang Probang -Vientiane:

100 tonnes et un millier de voyageur

le volume de ces échanges justifie-t-il une dépense de 18.000.000 $ en 37 ans - de 810.000 $ en 1935 ?

Les Messageries Fluviales et l'exécution du contrat - Le matériel -

A l'exception de deux unités construites en 1929 et en 1931 le matériel flottant affecté au Laos (11 unités) a au moins trente ans d'existence.

Un de ces deux navires reste, d'ailleurs, amarré à Khône depuis sa construction sans naviguer - sa seule présence coûte 4.000 $ par mois à l'Administration.

L'esprit - La Compagnie se montre très âptre en toutes circonstances - 13 instances contentieuses en cours du dernier contrat.

Conséquences -Elle fait l'objet d'attaques constantes des corps élus à chacune de leurs réunions annuelles : demande instante du Grand Conseil à sa dernière réunion tendant à la dénonciation du contrat.

x

x x

Les arguments de la Compagnie en faveur d'un maintien du statu quo -

1° -"la dénonciation du contrat entrainerait pour les "divers budgets des charges considérables."
Considération sans portée pour Cochinchine et Cambodge.
Le Laos a besoin d'une route latérale au Mékong (route militaire d'Empire presque achevée et qui doit être terminée) ainsi que de ses débouchés normaux sur Vinh et Tourane - Personnel, courrier, et deux tiers des marchandises (essence, pétrole, étain) empruntent déjà cette voie -

2° -"une fraction croissante du commerce laotien serait "dérivé sur le Siam." Demain, comme hier, le départage se fera suivant le prix des transports- Néanmoins, le faible volume des marchandises transitant actuellement vers le Sud aux différents biefs, montre la portée restreinte de cet argument.

3° - prestige national -
le volume actuel des échanges sur chaque bief parait devoir rester inchangé.
Le Gouvernement Siamois subventionnera-t-il un service sur le Mékong ? Cette éventualité ne pourrait jouer que si nous nous désintéressions totalement de la navigation sur le fleuve supérieur, ce qui serait évidemment une erreur en l'état actuel de la question.

x

x x

La conception administrative du débloquement du Laos -

Après 40 ans d'efforts le Mékong n'est devenu ni un moyen d'accès commode, ni une voie sûre en raison d'obstacles naturels.

La conception qui remonte déjà à une dizaine d'années consiste donc à assurer l'écoulement des produits de valeur pour

chaque bief vers la côte d'Annam.

Cette oeuvre est déjà très avancée :

Bief principal relié :

1° - dans sa partie sud au Port Tourane et Transindochinois par route totalement empierrée Savannakhet Tourane;

2° - Dans sa partie Nord ;
à Thakhek et Vinh par route automobile en hiver au Transindochinois (Tanap)
par voie mixte : route carrosable en tous temps et téléférique -

Amont de Vientiane : relié Côte d'Annam par route Col. N°7 qui vient d'être inaugurée.

Bas LAOS : Route Paksé - Kratié, reliée au réseau Cochinchine -Cambodge sera complètement terminée fin 1936 - les produits actuellement dirigés par camions sur le Siam prendront le chemin de Saïgon.

x

x x

Les bases de l'appel d'offres d'octobre prochain

Il a été conçu suivant les conceptions découlant de l'exposé ci-dessus - Trois services sont conservés :

Service Savannakhet Vientiane - 458 km- transport de marchandises - Capacité 20 tonnes hebdomadaires de Janvier à Avril - 35 tonnes hebdomadaires le reste de l'année , soit 1500 tonnes pour l'anné

Service Thakhek -Paksane - (178 km)

Chaque semaine et dans chaque sens :
Un service rapide (11 heures) - capacité 40 voyageurs - 1500 kilogs - un service ordinaire (18 heures)

Service Vientiane Luang-Prabang - 426 km -

Un voyage par semaine - capacité 24 voyageurs - 1200 kgs bahgages et poste - 4 tonnes marchandises -

Durée du contrat - 5 ou 8 ans à la décision de l'administration -

Expiration contrat actuel fin septembre 1937 -
1er Août 1936 -