

DOLÉANCES DES CHAUFFEURS DE MAÎTRE

Dédié à l'Automobile Club de Cochinchine

Pour nos chauffeurs

Un intéressant projet
(*L'Écho annamite*, 8 novembre 1928)

Un groupe de chauffeurs annamites nous prie d'insérer la requête ci-dessous, à laquelle nous nous en voudrions de changer le langage simple et naïf. Mais les suggestions qu'elle contient méritent, à notre avis, d'être examinées, voire prises en considération, d'autant plus qu'elles sont présentées sous une forme pondérée, et même respectueuse.

D'ailleurs, elles ne sont pas absolues, et au dire même de leurs auteurs, elles sont susceptibles de modifications.

Tel qu'il est, cependant, le projet ci-après vaut qu'on s'y arrête et qu'on l'étudie avec attention et sérieusement. Nous le soumettons à M. le président de l'Automobile-Club de Cochinchine, auquel les intéressés font également appel. Nous connaissons trop le dévouement du colonel Sée pour tout ce qui regarde l'automobilisme pour douter un seul instant de la bienveillance avec laquelle il accueillera les doléances et desiderata de nos humbles compatriotes, les chauffeurs, dont les intérêts sont tout aussi respectables que ceux de leurs patrons.

C'est donc avec espoir et confiance que nous publions les lignes qu'on va lire, persuadé que l'A. C. C. s'occupera de cette intéressante catégorie d'automobilistes que sont les chauffeurs avec autant de clairvoyante activité que des propriétaires d'autos.

Nous croyons de notre devoir de signaler, sur les renseignements que nous a fournis verbalement le signataire de l'article que voici, que certains gérants de bungalows ont obtenu des crédits de divers budgets du gouvernement aux fins d'effectuer des réparations dans les bâtiments affectés au logement des chauffeurs de passage dans leurs établissements.

Ces directeurs d'hôtels subventionnés ont bien précisé que l'argent à eux accordé à cet effet serait bien destiné à l'usage précité, alors qu'en réalité les logements de chauffeurs en question servent le plus souvent au personnel desdits hôtels et que ceux pour qui ils sont faits n'en profitent que pour une part insignifiante.

À notre sens, cette pratique condamnable — puisqu'elle se traduit par un détournement de deniers publics de leur destination naturelle pour un emploi d'intérêt privé, — disparaîtra quand on aura donné satisfaction à la réclamation dont nous nous faisons l'écho, et ce sans que le budget y participe pour rien. Il est logique que ceux qui profitent le plus des services des chauffeurs s'occupent pécuniairement, dans leurs propre intérêt même, du bien-être de ces modestes travailleurs.

Ceci dit, laissons la parole au délégué de ces derniers.

Saigon, le 1^{er} novembre 1928.

Pétition présentée à MM. le Gouverneur Général et les Membres du Conseil de Gouvernement de l'Indochine, à M. le Gouverneur de la Cochinchine, à MM. les

Résidents Supérieurs de l'Annam, du Tonkin, et du Cambodge, à MM. les Résidents des Provinces et à MM. les Riches Commerçants et Industriels de la Cochinchine, de l'Annam et du Tonkin.

Nous, tous chauffeurs, avons l'honneur de venir vous demander respectueusement la faveur suivante :

Depuis que le Gouvernement de la République est venu protéger le royaume d'Annam, et parmi les quatre classes d'hommes tels que mandarins, cultivateurs, artisans et commerçants, il leur a été distribué des félicitations, des critiques, des récompenses et des répressions, sauf toutefois nous, chauffeurs, nous n'avons reçu que des critiques, pas de félicitations, et nous avons été punis sans qu'il n'y ait de récompenses en compensation.

Nous devons travailler pendant tous les 365 jours de l'année et faire 16 heures, au lieu de 12 heures par jour.

Dans toutes les autres professions, on a le droit de se reposer les dimanches et jours fériés. Dans notre métier de chauffeurs, nous devons travailler sans repos. Plus il y a jours de fêtes et de Têt, plus nous devons parcourir les routes, les forêts et les plages. En Indochine, plus on a construit de routes, plus nous nous imposons des fatigues. Quand nous circulons en ville notre responsabilité est plus grande que celle d'un médecin allant tâter le pouls à un malade. Le médecin ne s'occupe que d'un malade à la fois. Quant à nous, chauffeur au volant, à la moindre inattention ou imprudence, nous portons préjudice à tous les occupants de la voiture. Et, lorsque nous sortons de la ville, nous nous considérons comme l'aviateur volant dans les airs, qui ne s'inquiète qu'au moment de l'atterrissage, mais qui, une fois dans les airs, n'a crainte d'aborder ni d'écraser personne.

Quant à nous, chauffeurs, lorsque nous circulons pendant une journée, nous devons veiller à toute heure, nous regardons de tous nos yeux ; pendant que nos mains commandent, notre esprit et notre cœur réfléchissent, ce, malgré la chaleur, les vents, nous marchons du matin au soir, espérant arriver sains et saufs. Mais une fois arrivé sur les lieux, le chauffeur qui a réussi à faire proprement son devoir, ne trouve ni à manger ni à coucher.

Messieurs les Grands Fonctionnaires,

Veillez bien penser que l'automobile, quoiqu'en fer ou acier, trouve toujours à se loger, une fois arrivée à destination, mais que nous, chauffeurs, êtres humains, qui éprouvons de la fatigue, qui travaillons toute la journée, ne saurons résister davantage sans le repos indispensable.

C'est pourquoi, nous venons nous incliner devant vous, pour vous prier de bien vouloir décider qu'à partir de 1929, les propriétaires d'autos, qu'ils soient fonctionnaires, commerçants ou industriels, sauf les propriétaires de camions de transport de marchandises ou matériaux, et les autos de l'Armée, verseront chacun une piastre (1 p. 00) chaque année, au moment du paiement des impôts de leurs voitures. Cet argent sera conservé au Trésor du Gouvernement. Mais, dans le cas où il s'élèverait à Mille Piastres (1.000 \$ 00). une somme de 200 p. 00 sera prélevée pour constituer un secours au profit des chauffeurs, parce que ces derniers constatent avec la chair de poule qu'ils sont encore en vie après avoir circulé toute la matinée ou toute la soirée sans avoir été auteur d'aucun accident en route, ou encore qu'ils ont fait 7 ou 8 cents kilomètres dans un pays boisé sans qu'aucun fauve ne se soit mis en travers de la route. Vous connaissez le sort des chauffeurs. Plaiguez-les ! L'argent en question ci-dessus sera destiné à ces malchanceux.

Nous vous prions respectueusement, Messieurs les Grands Fonctionnaires, de bien vouloir prélever aussi un peu de cet argent pour secourir les familles des chauffeurs malheureux, tel le nommé An, qui, chauffeur au service de M^e Cazeau, avocat-défenseur, a trouvé la mort au cours d'un voyage, le 11 novembre 1926, sa voiture s'étant renversée, tel encore le nommé Lanh qui, chauffeur au service de M. Yves Henri,

Inspecteur de l'École des Pratiques d'Agriculture de l'Indochine, a aussi trouvé la mort, le 4 août 1928, à Nganh Do.

On emploiera les 800 \$ 00 de reliquat, après prélèvement des 200 \$ 00 dont il s'agit, à construire ou réparer les logements de chauffeur en Indochine.

Au cours de la présente année, on construit ici, à l'année suivante là-bas ; dans trois ans, on aura construit partout en Indochine de ces logements pour chauffeurs. De cette façon, on aura employé utilement l'argent des propriétaires d'automobiles à la construction de logements pour leurs chauffeurs et de garages pour leurs voitures. Il suffira d'y apporter des soins, et on aura plus la crainte de vols d'accessoires comme par le passé. En l'état actuel des choses, les chauffeurs doivent s'occuper eux-mêmes de leurs aises. Aussi. MM. les Grands Fonctionnaires et les riches Commerçants et Industriels sont-ils priés de bien vouloir examiner avec bienveillance la question vitale nous concernant, nous, chauffeurs, dans ces trois pays de l'Union Indochinoise : Cochinchine, Annam et Tonkin.

Un seul chauffeur nous représente tous, chauffeurs de la Cochinchine, de l'Annam et du Tonkin.

DANG NGOC PHAN dit BA BO
Saïgon, n° 5, rue Garcerie.

*
* *

Si MM. les Hauts Fonctionnaires, leurs subordonnés, les propriétaires d'autos tant Français ou Européens qu'Annamites, acceptent de nous allouer l'argent ci-dessus sollicité, nous leur soumettrons le projet suivant :

Nous classons en dix catégories les chauffeurs de l'Indochine, et nous en choisissons un de chaque catégorie, pour représenter tous ses camarades de la même catégorie :

- 1° Un chauffeur au service de l'Administration ;
- 2° Un chauffeur des commerçants Français ou Européens ;
- 3° Un chauffeur des Chinois ;
- 4° Un chauffeur des Annamites ;
- 5° Un chauffeur des voitures de location ;
- 6° Un chauffeur des voitures de transport public ;
- 7° Un chauffeur de chaque petite province ; etc.

Tous devront se rapporter à la sagesse de M. le Président de l'Automobile-Club de Cochinchine.

Où les chauffeurs désireront faire construire leur logement, ils devront dresser un plan y afférant, qu'ils soumettront à M. le Président de l'Automobile-Club, qui, à son tour, le transmettra aux Travaux Publics, pour permettre à M. l'Ingénieur chargé des bâtiments de le vérifier et d'y apporter, s'il y a lieu, les modifications utiles. Après ce travail, les entrepreneurs seront invités à soumissionner au Bureau de M. le Président de l'Automobile-Club pour la construction des bâtiments nécessaires. Lorsque les chauffeurs auront fait réception de ces constructions édifiées conformément au plan approuvé par l'autorité compétente, l'entrepreneur adjudicataire s'adressera à M. le Président de l'Automobile-Club, pour obtenir son visa ou approbation, qu'il présentera au Trésor, afin d'y toucher le prix des immeubles construits. De même, les chauffeurs seront obligés de présenter eux-mêmes, au président de l'A.C.C. pour obtenir son visa, leurs bons d'achat de lits, de moustiquaires, etc., que le ou les vendeurs produiront au Trésor, pour toucher le montant de leurs factures, parce que les fonds destinés aux chauffeurs y seront déposés, et que M. le Président de l'Automobile-Club sera chargé de veiller à leur emploi.

M. le Président de l'Automobile-Club de Cochinchine exercera son autorité ou sa surveillance jusqu'à Đông Hoi inclusivement. Mais l'autorité ou la surveillance de Hatinh au Tonkin sera laissée à la charge de son collègue de Hanoi.

Le projet de construction et la demande d'installation de Hatinh au Tonkin, sera entrepris par les chauffeurs de ce dernier pays, comme les chauffeurs de Saïgon s'occuperont de ces soins, à partir de Dong Hoi en Annam, par la Cochinchine, jusqu'au Cambodge inclusivement.

De cette façon, dès 1929, les fonds destinés aux autos seront employés aux seules autos. Cette année, on construit et installe ici, l'année suivante, là ou ailleurs, et ainsi de suite. Ces constructions et installations ne pourront faire l'objet de réparations qu'après une dizaine d'années d'existence seulement. Mais, dans trois ans seulement, partout en Indochine, les chauffeurs devront trouver asile pour eux et garage pour leurs voitures.

En outre, les chauffeurs accompliront leur devoir ; tandis que MM. les Hauts Fonctionnaires, leurs subordonnés et les propriétaires d'autos ne donneront plus, dans leurs excursions, à leurs chauffeurs, l'argent nécessaire pour la location des chambres à coucher, ne seront plus victimes de vols d'accessoires de leurs voitures, et ne perdront plus du temps, comme par le passé, car leurs chauffeurs seront là où se trouveront déposées leurs autos. Ce sera, à la fois, très commode et pour les propriétaires et pour leurs chauffeurs. Tout le monde sera content.

MM. les Hauts Fonctionnaires, leurs subordonnés, et les riches propriétaires d'autos ignorent, en général, les sentiments dévoués et les peines de leurs chauffeurs, au sort desquels on prétend avoir apporté du bien-être, alors qu'ils en sont privés en réalité.

Ainsi, aux ruines d'Angkor*, l'Administration a construit une maison à étage, pour servir de garage aux autos au rez-de-chaussée et de dortoir aux chauffeurs à l'étage. Cependant, le propriétaire de l'hôtel s'en est emparé pour l'usage de ses boys, blanchisseur et cuisinier, en ne réservant que deux ou trois chambres seulement aux chauffeurs de passage, quel que soit leur nombre. Ces derniers n'ont droit qu'à cela !

De même, à Dalat. C'est toujours la même chose ! À Dalat, la maison à étage dont le rez-de-chaussée doit servir de garage aux autos de passage et l'étage de dortoir aux chauffeurs, est employée par le propriétaire de l'hôtel [on croit comprendre qu'il s'agit du [Langbian Palace*](#)] pour son usage personnel. Si le propriétaire d'une auto de passage ne lui verse pas 0 p. 50 par jour, son chauffeur couchera dans la voiture, parce que le tenancier du bungalow s'est également approprié l'étage, pour y faire coucher ses boys, blanchisseur, cuisinier et gardien, tandis qu'il enferme de force tous les chauffeurs de passage, quel que soit leur nombre, dans une ou deux chambres seulement, à eux destinées de sa propre autorité, et qu'il se sert des appartements fermés du rez-de-chaussée comme garage de sa propre auto et magasin de ses provisions, afin d'éviter les vols. Lorsque les autos des voyageurs sont remises ou exposées dans les endroits nos fermés, il arrive que des vols se commettent au préjudice de ces voyageurs ou de leurs chauffeurs ! Les uns constatent la disparition de la montre-tableau, les autres de leur pardessus, pinces ou marteaux, etc.

En conséquence, si MM. les Hauts Fonctionnaires nous accordent l'argent dont il s'agit, l'Administration n'aura plus à prélever, à partir de 1929, sur le budget, un crédit quelconque pour réparations des bâtiments destinés aux autos de passage dans les Bungalow de l'Indochine (Cochinchine, Annam, Tonkin et Cambodge), étant donné qu'il y aura, pour cet usage, l'argent provenant des propriétaires d'autos et destiné au service de leurs voitures et chauffeurs.

En principe, et sur ce chapitre, chaque province s'occupera de ses propres affaires. Mais, la Cochinchine possédant plus de voitures que les autres pays de l'Union Indochinoise, avec de l'argent inutilisé et provenant d'elle, on pourra subventionner, au besoin, l'Annam, dans ses constructions et installations en question. Quant au Cambodge, il se suffira à lui-même, croyons-nous.

À partir de Hatinh et jusqu'au Tonkin, chaque province a ses propres affaires. En cas de déficit dans une province de la région, la ville de Hanoï sera là pour lui venir en aide.

Ainsi, les affaires concernant les autos et les chauffeurs seront réglées par ses derniers mêmes, du sort des quels MM. les Hauts Fonctionnaires n'auront plus à s'inquiéter.

Toutefois, nous, chauffeurs, nous nous inclinons devant les modifications qui pourraient être apportées à notre présent projet, par MM. les Hauts Fonctionnaires et MM. les propriétaires d'autos, tant Français ou Européens qu'Indigènes.

Le délégué des chauffeurs

Signé :

DANG NGOC-PHAN dit BA-BO

Saïgon, n° 5, rue Garcerie.

SOCIÉTÉ DE SECOURS MUTUELS DES CHAUFFEURS INDIGÈNES DE L'INDOCHINE

Inauguration du siège social
de la Société de Secours Mutuels des chauffeurs indigènes de l'Indochine
(*L'Écho annamite*, 10 avril 1929)

Nos lecteurs se rappellent les articles parus depuis trois ans dans nos colonnes demandant pour les chauffeurs indigènes qu'une société de Secours mutuels fut constituée. C'est chose faite, depuis peu puisque le groupement, préalablement institué et patronné par le sympathique président de l'Automobile Club, M. le colonel Sée, grâce à ses démarches auprès des autorités compétentes, vient d'obtenir l'autorisation de fonder une société dénommée « Société de Secours mutuels des chauffeurs indigènes de l'Indochine », ayant son siège social au n° 36 de la rue Roland-Garros.

Hier, a eu lieu la première réunion avant pour but l'inauguration du siège social. Un champagne d'honneur a été offert aux fondateurs, aux bienfaiteurs et aux pupilles, par les chauffeurs saïgonnais. On a remarqué parmi la foule, M. le colonel Sée, président de l'Automobile Club, M. Lé quang Liém dit Bay, conseiller colonial, M. Chauvin, commerçant à Saïgon, M. Huynh van Ve, employé de commerce, président de la Société de secours mutuels des employés indigènes de commerce et d'Industrie de Cochinchine, et les représentants de la presse annamite.

Les pupilles, au nombre de 78, vinrent aussi saluer l'œuvre accomplie.

M. Nguyen van Nhi, en qualité de vice-président — le président, M. Vu van Bang étant absent — se leva et et lit le discours suivant :

Discours de M. Ng. van Nhi

Monsieur le Colonel.

Messieurs et chers compatriotes,

Au nom de l'Association et en ma qualité de président, je tiens à vous remercier tous, bien sincèrement, de l'honneur que vous nous faites en venant si nombreux assister à l'inauguration de notre modeste société.

Nous n'oublierons jamais les efforts fournis par vous depuis quelque temps, Monsieur le Colonel, pour arriver à mettre sur pied la société de « Secours mutuels ». que nous avons tous ardemment désirée ; à vous et à vos collaborateurs, merci de tout cœur.

Merci aussi à M. le gouverneur de la Cochinchine qui, avec ses vues larges, a de suite autorisé la création de notre société.

Ce faisant, il a compris le but que nous voulions atteindre, lequel se traduit en deux mots : « Secours mutuels »..

Merci enfin à tous mes compatriotes qui, à mon premier appel, n'ont pas hésité à se grouper autour de moi pour ne point démentir le vieil adage : « l'union fait la force ».

Mon petit speech perdrait de sa valeur si je vous tenais tous plus longtemps en haleine.

Je vous prierai donc, Messieurs, de lever vos verres et boire à la prospérité de notre société.

Vive la France, notre Protectrice ! Vive la Cochinchine, notre bienfaitrice !
et Vive notre Mutualité, sous leur égide !

*
* *
*

Des applaudissements, s'élevèrent de tous les côtés de la salle.

Puis M. le colonel Sée se leva, et, en termes familiers, remercia le comité.

« Je m'excuse, dit-il, de ne pouvoir parler en annamite pour me faire comprendre mieux. Mais dans tout les cas, je tiens à remercier le comité provisoire de m'avoir confié à cette petite fête familiale. J'adresse aussi mes sincères félicitations aux fondateurs qui ne reculèrent devant aucun des obstacles qu'ils rencontrèrent au cours des nombreuses démarches qu'ils durent faire. Je suis persuadé que c'est grâce à leur persévérance et à leur ténacité à vaincre les [innombrables difficultés qu'ils ont dû affronter depuis trois ou quatre ans](#) au but tant désiré et qu'ils ont pu arriver aujourd'hui à la satisfaction de leurs collègues.

Je pense que ce groupement ne doit pas s'occuper seulement de la mutualité — et la mutualité c'est déjà très bien ! — mais qu'il doit faire plus encore : c'est un groupement qui devra s'occuper de l'intérêt professionnel et faire tout ce qu'il pourra au point de vue moral.

Vous savez, mes chers amis qu'il y a deux portes de chauffeurs : chauffeurs et chauffards.

Aujourd'hui, que le nombre des automobiles s'accroît sans cesse en Cochinchine, votre groupement devra regarder également vers la vie morale de ses adeptes parmi lesquels vous trouverez, parmi de vrais chauffeurs, des hommes qui ont la conscience de leurs responsabilités, qui regardent, non seulement la vie des voyageurs transportés mais des piétons qui passent devant leur véhicule. Parmi ceux-ci, vous en trouverez d'autres... C'est à ceux-là qu'il faudra apporter votre secours moral.

Je termine en adressant encore mes sincères félicitations au comité provisoire et en rappelant que vous pouvez comme toujours, trouver aide et défense en l'Automobile club qui est toujours prêt à vous secourir. Je souhaite à votre société prospérité et longue et heureuse vie ».

On répondit par de vifs applaudissements.

Puis M. Bay parla ensuite du rôle de cette société et attira l'attention des auditeurs sur le choix des pupilles. Il fit remarquer aux chauffeurs présents le besoin absolu de fonder une coopérative qui aidera les chauffeurs dans les difficultés de se procurer des pièces de recharge.

Il félicita le groupement et, renouvelant les souhaits du colonel Sée, termina chaleureusement applaudi sa courte allocution.

Le secrétaire lut ensuite la lettre du président, M. Vu van Bang, obligé de quitter la Cochinchine pendant quelque temps pour rentrer au Tonkin.

Puis on prit des photos et l'on finit de fêter le plus gaiement du monde cette fondation pleine de promesses.
