

SOCIÉTÉ FONCIÈRE DE L'INDO-CHINE, Hanoï (1901-1929)

Épisode précédent :

[Société immobilière du quartier de la citadelle de Hanoï](#) :

Société foncière de l'Indo-Chine Constitution (Cote de la Bourse et de la banque, 24 janvier 1902)

Suivant acte en date du 17 décembre 1901, et reçu par M^e Manuel, notaire à Paris, il est formé une société anonyme sous la dénomination de Société foncière de l'Indo-Chine.

Elle a pour objet principal l'acquisition de terrains et constructions à Hanoï, la mise en valeur de ces terrains et immeubles. D'autres objets accessoires sont énumérés à l'art. 2 des statuts.

Le siège est à Paris, 15, rue Drouot.

La durée est fixée à 99 années.

Le capital est de 1.100.000 francs divisé en 2.200 actions de 500 francs chacune, sur lesquelles 1.000 entièrement libérées ont été attribuées en représentation d'apports à la Société immobilière du quartier de la citadelle de Hanoï. Les 1.200 actions de surplus ont été toutes souscrites et libérées du quart. De plus, il est créé 680 obligations de 500 francs chacune qui sont attribuées, avec une somme de 200.000 francs en espèces, à la Société immobilière du quartier de la citadelle de Hanoï, ci-dessus nommée. Il est aussi créé 2.400 parts de fondateur qui seront remises à M. Ernaux [sic], qui a également participé dans les apports faits à la société.

Sur les bénéfices nets, il sera prélevé 5 % pour la réserve légale et une somme nécessaire pour servir 5 % d'intérêt aux actions. Le solde sera réparti de la manière suivante : 10 % au conseil d'administration, 70 % aux actionnaires et 20 % aux parts de fondateurs.

Ont été nommés administrateurs : MM. H[ildeb]ert Hersent, demeurant à Paris, 60, rue de Londres ; G[eorges] Hersent, 46, av. du Bois-de-Boulogne ; J. Mesnier¹, 153, bd Haussmann ; A. Schmid [sic : Schmidt], 245, rue Marcadet ; L. Raveau², 4, square La-Bruyère ; Ernaux [sic], 15, rue Drouot ; et G. Soupe. — *Gazette du Palais*, 18/1/1902.

SOCIÉTÉ FONCIÈRE DE L'INDO-CHINE (L'Avenir du Tonkin, 22 janvier 1903)

Terrains à vendre compris dans les terrains déclassés de l'ancienne Citadelle entre la route du Grand-Bouddha et le boulevard Félix-Faure. Facilités de paiement. Pour

¹ Jules-Homère Mesnier ; patron de la SCAC, associé des Hersent dans diverses affaires ; port de Rosario, Phosphates de l'Océanie, Port de Rio-de-Janeiro, Port de Fedhala.

² Louis-Marie-Georges Raveau ; entrepreneur associé à son beau-père, Georges Soupe. Voir [encadré](#).

renseignements, s'adresser à M. E. Chassain, représentant, 46, boulevard Félix-Faure Hanoï.

Société foncière de l'Indo-Chine
Augmentation du capital
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 14 juin 1904)

D'un acte reçu par M^e Blanchet, notaire à Paris, les 15 et 16 avril 1904, il résulte que l'augmentation de capital qui avait été décidée par l'assemblée extraordinaire du 4 décembre 1903, a été effectuée par l'émission de 800 actions nouvelles, de 500 francs chacune, qui ont été toutes souscrites et libérées du quart. Le fonds social, qui était de 1.100.000 fr., a été ainsi porté à 1.500.000 fr., et l'article 6 des statuts a été modifié en conséquence. — *Gazette du Palais*, 18 mai 1904

1905 : ABSORPTION DE LA
COMPAGNIE DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'HANOÏ ET EXTENSIONS
Capital porté de 1,5 à 2,5 MF.

(*Les Archives commerciales de la France*, 11 février 1905)

Paris. — Modifications aux statuts. — Société FONCIÈRE DE L'INDO-CHINE, 205. bd Malesherbes. — Fusion avec la CIE DES TRAMWAYS DE HANOÏ ET EXTENSIONS, 56, Londres. — Capital porté de 1.500.000 fr. à 2.500.000 fr. — Transfert du siège, 56, Londres. — 13 janv. 1905. — *Gazette du Palais*.

Société foncière de l'Indo-Chine
Fusion avec la Cie des tramways de Hanoï et extensions
Augmentation du capital. — Transfèrement du siège social
Modifications aux statuts
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 14 février 1905)

Les actionnaires de cette société, réunis en assemblée extraordinaire le 13 janvier 1905, ont approuvé la fusion de la société avec la Cie des Tramways de Hanoï et extensions, et la création de 2.000 actions nouvelles de 500 francs chacune, entièrement libérées, qui seront attribuées en représentation d'apports à la Cie des Tramways de Hanoï et extensions. Le capital social, qui était de 1.500.000 francs, a été ainsi porté à 2.500.000 francs.

Le siège social qui était établi, 205, boulevard Malesherbes, à Paris, a été transféré 56, rue de Londres [siège de l'entreprise Hersent].

Diverses modifications ont été apportées aux articles 6,16, 20. 44 et 45 des statuts. — *Gazette du Palais*, 8 février 1905.



Hanoi, boulevard Dong-Khanh. Le tramway, arborant une publicité pour le chocolat Louit, devant les Grands Magasins réunis. (Coll. P. Dieulefils, Hanoi)



[Coll. Olivier Galand](#)
Hanoi. Le tramway, arborant une publicité pour l'hôtel-café Métropole devant le pagodon du Petit lac. (Coll. P. Dieulefils, Hanoi)

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 février 1905)

La municipalité termine la démolition de la maison annamite qui formait le coin de la place Négrier et du boulevard Francis-Garnier, en face le stationnement des voitures de la Compagnie de Tramways électriques.

C'est là de la bonne et utile besogne, l'entrée de la rue Odhendhal est dégagée, ce qui incitera sans doute nos édites à poursuivre la prorogation de cette rue jusqu'à la rue des Changeurs, chose facile et peu onéreuse pour les finances de la Ville. Il en résultera un échange de l'air dans cette partie du quartier et, par conséquent, une cause d'assainissement nécessaire.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} mars 1905, p. 2, col. 5)

Nous apprenons le départ pour la France de M. Pavie, directeur de l'exploitation des tramways électriques de Hanoï.

M. Pavie va à Paris au siège de la société afin de hâter par sa présence la solution de diverses questions actuellement soumises à l'examen de l'administration de cette importante société.

Souhaitons que M. Pavie revienne bientôt avec tous les moyens nécessaires pour réaliser promptement les créations de lignes projetées, reconnues d'un intérêt véritable, soit à l'intérieur de la ville de Hanoï, soit à l'extérieur, comme la ligne tant attendue de Hanoï à Sontay. Cette dernière répondra à un besoin réel et nous ne doutons pas un instant que, par sa construction et sa prompte mise en exploitation, cette nouvelle voie de communication rapide n'apporte à la fois un puissant élément au développement et à la prospérité de la région desservie par elle et un produit des plus appréciables pour les intérêts de la Société des tramways.

Bon voyage et réussite complète à M. Pavie.

E. CHASSAIN, directeur

Conseil supérieur
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juillet 1905)

Commission permanente

Parmi les affaires présentées et qui ont été acceptées par la Commission :

1° La demande de la Société foncière de l'Indo-Chine de pourvoir à la construction et à l'expropriation d'un prolongement de 760 mètres de voie ferrée de la ligne partant actuellement de la place du Cocotier à Hanoï et devant être poursuivie vers Bac-Mai jusqu'à la route circulaire.

Le transfert et l'installation de l'Institut Pasteur (bactériologique) de Saïgon dans un nouveau local, rue Pellerin.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juillet 1905)

Jeudi soir, vers 8 heures et demie, les voitures de la Compagnie des Tramways électriques de Hanoï et extensions, qui effectuaient à ce moment leur voyage de rentrée au dépôt, sont restées échelonnées depuis la rue de la Soie jusqu'à la route du village de Papier. Cet arrêt a été occasionné par une interruption du courant. La circulation normale a repris vendredi matin dès la première heure.

Un arrêt du tramway à créer
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 août 1905)

La Société des Tramways électriques d'Hanoï ne possède pas d'arrêt à la rue qui conduit aux cimetières européens et saïgonnais. Nous n'avons trouvé aucun écriteau indiquant un arrêt à cet endroit.

Nous pensons qu'il suffira de signaler ce fait à la direction de ce service pour qu'elle s'empresse de donner satisfaction à un désir qui répond à un besoin utile. Les personnes qui se rendent aux cimetières seraient bien aise de pouvoir trouver à ce point de la ligne le moyen de monter ou de descendre en toute sécurité du tramway.

La voie, de l'autre côté de cette partie de la route de Hué, conduit au stand de tir. Il y aurait, par conséquent, une raison de plus pour obtenir que l'arrêt soit officiellement établi là. Nous sommes persuadé que le sympathique M. Chassain étudiera la question avec son amabilité habituelle.

LES MONUMENTS HISTORIQUES
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 août 1905)

On nous écrit :

Les conseillers municipaux, personnellement, et aussi M. le résident-maire ont reçu la très intéressante lettre suivante que nous nous faisons un devoir de reproduire parce qu'elle intéresse tous les amis du vieux Hanoï pittoresque que certains utilitaires souhaiteraient faire disparaître de jour en jour.

Monsieur,

Le terrain situé à l'intersection de la rue Fellonneau et du boulevard Francis Garnier légué par nos ancêtres dont nous sommes héritière, ayant une superficie de près d'un mâu, terrain sur lequel étaient édifiées diverses constructions et la pagode dite Ba Kieu.

En 1890, la mairie nous a pris tous les terrains entourant la pagode pour faire un square sans nous attribuer aucune indemnité ni aucun échange.

En 1900, la voirie municipale nous proposa l'expropriation de la partie antérieure de la pagode actuelle pour élargir le boulevard. Nous avons répondu que nous n'étions pas satisfaits de la proposition de la voirie.

En 1904, la voirie renouvela sa proposition de 1900 mais elle voulait exproprier totalement la pagode.

Nous avons répondu en confirmant notre réponse antérieure (en 1900).

Jusqu'à présent, nous trouvons affichés des avis dans toute la ville demandant l'avis des habitants de Hanoï sur le projet d'expropriation de la pagode et de ses dépendances. Nous avons l'honneur de vous adresser la présente pétition à l'appui de

laquelle nous vous prions, Monsieur, de vouloir bien, dans la prochaine réunion du conseil municipal, formuler un avis favorable en notre faveur.

Nous croyons que la ville voulait exproprier notre pagode pour élargir le boulevard afin d'éviter tout accident qui pourrait se produire par la ligne du tramway électrique mais cela causerait une perte considérable, tant à nous qu'à la situation financière de la Colonie.

Nous estimons qu'il y aurait un grand intérêt, tant pour nous que pour la municipalité de faire combler, par la Compagnie des tramways électriques, une portion du petit Lac comprise entre la partie se trouvant en face de l'immeuble de la Société Philharmonique et la porte de la pagode dite Ngoc Son. Le terrain se trouvant en face de notre pagode nous appartenait également autrefois. Cela éviterait tout danger.

Nous vous prions de nous faire grâce en discutant dans la prochaine réunion du conseil municipal de laisser notre pagode telle qu'elle est et de faire le nécessaire par la Compagnie des Tramways.

Nous avons déjà subi une grosse perle en 1890.

Ne connaissant pas votre domicile et ne pouvant pas disposer de temps nécessaire pour venir implorer votre bonté, nous avons l'honneur de vous adresser par la Poste la présente lettre en vous priant de vouloir bien nous excuser des phrases incorrectes qui viennent vous supplier tant en nôtre nom qu'en notre personne.

Avec nos remerciements à l'avance et nos salutations respectueuses, nous espérons que notre proposition soit discutée et adoptée dans la prochaine réunion du conseil.

Nous vous prions d'agréer nos meilleures salutations.

Votre obéissante servante,

Le Thi Bay.

59, boulevard Francis-Garnier.

Nous avons peu de choses à ajouter. Toutefois, nous tenons à faire remarquer que le tramway passe en cet endroit depuis plusieurs années, qu'il fonctionne et que, s'il a jamais causé des accidents, il n'en a jamais causé aucun devant la pagode qu'on accuse un peu tardivement de rétrécir la voie.

Nous remarquerons aussi que le terrain dont il s'agit, dont on a déjà pris une partie contre toute légalité, ne saurait être un terrain commercial. Il s'agit ici, selon la coutume asiatique, d'une propriété particulière léguée à une famille sous condition d'y rendre les honneurs du culte au donateur. À supposer que la pagode fut publique, le fonds demeurerait propriété privée.

En dernier lieu (et nous négligeons bien d'autres arguments), ce n'est pas au moment précis où un câblogramme Havas nous annonce la volonté du Gouvernement de faire appliquer la politique d'association que l'on doit déposséder un associé de ses terrains, par la seule raison du plus fort, briser violemment une antique tradition, des mœurs respectables et priver tout un quartier d'un sanctuaire respecté.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 octobre 1905)

Les Tramways. — La circulation des tramways électriques de Hanoï continue à être interrompue depuis vendredi dernier. Bien que cette situation anormale soit la conséquence du dernier typhon, l'absence de ce moyen de locomotion jette une certaine perturbation dans les habitudes de la population.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 novembre 1905)

Receveurs de tramway. — Nous tenons signaler à l'administration des tramways électriques un fait qui s'est passé dimanche dernier dans un des nombreux véhicules faisant le service « Hanoï Concours agricole », fait qui montre le peu de confiance que le compagnie doit avoir dans ses receveurs indigènes.

Celui de la voiture en question a trouvé un moyen à la fois très simple et très productif d'augmenter ses appointements.

Profitant de l'ignorance des indigènes, qui se contentent, la plupart du temps, de froisser et de jeter à tout hasard leur tickets au lieu de les déchirer, cet individu peu scrupuleux attend que le tramway soit complètement vide, à la station terminus, et s'empresse alors de ramasser tous les tickets intacts, distribués un instant auparavant.

La suite se demie. La foule prend bientôt le tramway d'assaut, et c'est dès lors très facile à notre rusé filou de distribuer, à la cohue qui s'entasse et qui braille, les tickets ayant déjà servi. L'on conçoit que le bénéfice est net ; d'autre part, l'agent prévaricateur empoche la recette en toute sécurité ; il ne craint aucune dénonciation car son manège passe inaperçu, et nargue tout contrôle, sa caisse étant en règle.

Il est probable que le receveur dont nous avons surpris la mauvaise loi n'est pas le seul à employer un tel procédé, et qu'il doit résulter de l'indélicatesse de ces employés indigènes d'importantes fuites dans les recettes de la compagnie.

Nous croyons qu'en la circonstance, il y aurait lieu de prévenir les « nhaqués » d'une façon formelle, aux moyens de pancartes bien apparentes, qu'ils aient soin de déchirer leurs tickets une fois hors du véhicule. Il serait utile également de les mettre en garde contre les billets qui n'ont pas été séparés du carnet à souche devant eux.

Quelques contrôleurs européens sérieux feraient le reste et sans doute arriveraient, avec un peu d'expérience, à trouver de puissants moyens de contrôle.

Enfin le fameux tramway...
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 décembre 1905)

Nous tenons de source certaine que les travaux d'installation du tramway électrique destiné à relier Hanoï à Sontay, commenceront à partir du 1^{er} janvier 1906.

Il nous reste à souhaiter que les travaux soient entrepris et poussés avec beaucoup d'activité, afin que, dans quelques mois, nous possédions enfin le tramway si ardemment désiré.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 décembre 1905)

Aux Tramways. — Des accidents de tramways, suivis de mort, se sont produits ces temps derniers, à Hanoï. Cette triste circonstance nous incite à renouveler le vœu exprimé, il y a quelques mois, dans *L'Avenir du Tonkin*, de voir doter les voitures de la Compagnie des tramways électriques d'appareils destinés à écarter devant elles tout les objets qu'elles rencontrent dans leur marche en avant.

Bien des morts seraient ainsi évitées. Ces appareils sont en usage partout ailleurs, même au Siam et au Japon. Nous ne nous expliquons guère qu'il n'en soit pas de même à Hanoï.

LA VIE MILITAIRE
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 décembre 1905)

Tout au galon. — Il ne suffit plus maintenant que les plantons et les boys des administrations du Protectorat soient affublés de galons, tout comme nos militaires ; voilà que les administrations privées s'émeuvent de cette manière de faire et distribuent des grades à tous leurs employés indigènes. La Compagnie des tramways électriques d'Hanoï, entre autres, vient de créer un grade jusqu'alors inconnu dans la hiérarchie de son personnel.

En effet, passant hier place Négrier, il nous a été donné de voir un ancien contrôleur sur les manches duquel brillaient de beaux galons d'adjudant. Cet « assimilé » était, il y a quelques jours, porteur de galons de maréchal des logis chef et doit être très fier de porter les insignes d'un grade qui lui est certainement ignoré.

Nul doute que nos braves tirailleurs passant à côté de ce « fonctionnaire » galonné ne se croient contraints aux marques extérieures de respect qu'ils doivent au grade dont il est possesseur ; ce sera sans contredit une équivoque regrettable, mais qui ne manquera certainement pas de se produire un jour ou l'autre.

Nous aurons probablement d'ici peu l'occasion d'enregistrer une nomination de « sous lieutenant contrôleur ». Que diable ! il faut bien suivre le progrès, et toute administration qui se respecte ne peut fonctionner sans un personnel dont la présence et les prérogatives sont définies et respectées selon les insignes particuliers des grades ostensiblement portés.

À quand la médaille militaire et la Légion d'honneur à ces braves parmi les braves ??

J'espère que la Compagnie des tramways électriques profitera de la présence à Hanoï de M. le général de division, membre du Conseil supérieur de la guerre, pour lui adresser des propositions en ce sens. On parle même de citer à l'ordre du jour, pour services exceptionnels, un « maréchal des logis chef Wattman », qui a trois « écrasés » à son actif.

All right !! All right !!! Rien ne les étonne !!

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 janvier 1906)

Le coup de vent de mercredi a jeté par terre la salle d'attente que la Compagnie des Tramways électriques avait installée place Négrier.

Tramways Hanoï-Sontay
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 mars 1906)

La ligne dont il fut si longtemps question Hanoï-Sontay entre aujourd'hui dans le domaine des choses certaines : de mauvaises et méchantes langues prétendaient que cette ligne problématique n'existerait jamais qu'à l'état de projet : les événements actuels démentent ces assertions.

Depuis huit jours, les travaux de remblais nécessaires pour asseoir la ligne future ont commencé, et semblent même être poussés avec une grande activité.

Mais malgré les désirs de chacun nous ne croyons pas que nous puissions aller à Sontay en tramway électrique avant dix mois, au moins.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 mars 1906)

Commission municipale. — La commission municipale des finances comprenant MM. Krug, premier adjoint, Desanti, deuxième adjoint, Vola, Favreau et Dubouch, conseillers, doit se réunir ce matin à la mairie pour étudier un projet de modification au réseau actuel des Tramways électriques de Hanoï.

Il s'agit, croyons-nous, d'une nouvelle extension de réseau.

CHRONIQUE LOCALE
Prolongement du boulevard Borgnis Desbordes
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mai 1906)

Le prolongement du boulevard Borgnis-desbordes est aujourd'hui presque achevé : les travaux de terrassement qui devaient se terminer à l'ancienne digue se poursuivent jusqu'à la route de Sontay.

C'est sur ce prolongement que doit passer le tramway Hanoï-Sontay : c'est presque regrettable d'avoir à constater que la plus belle « percée » de la ville (c'est en effet le plus joli boulevard de Hanoï) sera, dans quelques mois, sillonnée par les voitures de la Compagnie des Tramways. Il est vrai de dire que si nous n'avions pas vu les tramways de Hanoï à Sontay, le percement du boulevard Borgnis-Desbordes prolongé n'eût peut-être jamais eu lieu et cette pensée atténue un peu notre peine.

Au sujet des travaux de terrassement de ce prolongement, plusieurs de nos amis habitant le quartier de la citadelle ou de la tour optique nous font remarquer la différence exagérée et... dangereuse de la route Mandarine et du boulevard Borgnis-Desbordes prolongé.

Que tout le monde se rassure : M. Guermeur pense à tout. Deux rampes d'accès vont être construites incessamment route Mandarine pour permettre aux voitures, pousses et autres véhicules l'accès facile de la plate forme.

SONTAY
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 juin 1906)

On nous écrit :

La question du tramway Sontay-Hanoï revient à nouveau sur le tapis. Les gens bien informés disent même que « la solution est proche. » Tout en l'espérant, nous ne pouvons encore y croire aussi aisément que nous le désirerions

Mais si ce projet doit décidément, et sous peu, se réaliser, il serait bon de songer d'ores et déjà à certaines améliorations qui seraient nécessaires. Je veux parler des mares de Phuc To. Comment peut-on laisser, à quelques pas de la ville, des cloaques aussi infects que ces mares qui entourent la grande enceinte. Cela constitue un réel danger pour la santé publique. Notez que cette eau nauséabonde, en s'infiltrant dans les couches voisines, a déjà nécessité l'abandon des puits creusés à l'ambulance et au quartier de Phu Xa. Il faut, à grands frais, aller prendre l'eau au fleuve Rouge. Ce n'est pas une sinécure, surtout pour la citadelle, située à 1.800 mètres du fleuve.

.....

Tramways
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 juin 1906)

Quelques receveurs des Tramways n'ayant pas de sifflet réglementaire ont pris l'habitude éminemment élégante de siffler sur leurs doigts pour donner les signaux d'arrêt ou de mise en marche. Nous ne verrions aucun inconvénient à ce qu'ils continuent de se servir de ce mode d'avertissement s'il n'était susceptible de provoquer de sérieux inconvénients et même des accidents graves. Il arrive, en effet, que des gamins annamites, et même des petits Français, s'amuse à imiter le coup de sifflet du contrôleur. Cet amusement a pour résultat immédiat de tromper le wattman qui, croyant à un ordre de son receveur, s'arrête net ou repart au risque d'écraser quelque passant ou quelque voyageur qui n'a pas eu le temps de monter dans la voiture.

La Compagnie pourrait aisément mettre un terme à cette plaisanterie. Il lui suffirait de doter tous ses agents d'un sifflet de modèle unique dont le son, bien connu des wattmen ne risquerait plus de les induire en erreur. Le danger causé par la circulation du tramway dans certaines rues indigènes est assez sérieux pour que l'on n'hésite pas à diminuer, dans la mesure du possible, toutes les chances d'accident et le remède au mal que nous signalons est trop simple pour n'être pas immédiatement appliqué.

Nos Tramways
CHOSSES MUNICIPALES
Les tramways d'Hanoï et leur extension
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 juin 1906)

Dans une de ses dernières séances, le conseil municipal de notre ville a adopté une proposition tendant à l'extension du réseau de nos tramways.

Le compte-rendu, forcément succinct, que nous avons fait de cette séance ne nous a pas permis de donner à nos lecteurs une idée complète des modifications et des travaux nouveaux à entreprendre.

Nous allons chercher à combler cette lacune par un résumé aussi court que possible de la question.

Nous ne ferons pas l'historique des tramways de la ville de Hanoï ; nous dirons simplement que ce projet d'établissement de tramways dans notre ville et sa banlieue remonte à janvier 1896.

Une première demande de concession, accompagnée d'un avant-projet, était présentée par MM. Courret et Krug et soumise à l'enquête d'utilité publique du 5 février au 5 mars de la même année. La chambre de commerce et la municipalité furent appelées à donner leur avis.

Le 4 mai 1899, un arrêté du gouverneur général paraissait, déclarant d'utilité publique ce réseau de tramways et approuvant la convention avec cahier des charges, portant concession à MM. Courret, Krug et Durand frères. Un autre arrêté, en date du 13 avril 1900 approuvait la substitution à MM. Courret, Krug et Durand de la Compagnie des Tramways électriques d'Hanoï et extensions.

Trois lignes étaient concédées pour une durée de 60 ans. Ces lignes sont les suivantes :

1° La ligne n° 1, de la place Négrier au village de Bac-mai-Phuong, d'une longueur totale de 3 km. 530 ; elle aboutit au marché de Bac-Mai.

2° La ligne n° 2, de la place Négrier au village du Papier, d'une longueur de 5 km. 400. Cette deuxième ligne est, en réalité, le prolongement de la ligne n° 1.

3° La ligne n° 3, de la place Négrier au village de Tan-Ap (4 km. 140).

La ligne n° 1 fut ouverte à l'exploitation le 24 novembre 1901 ; la ligne n° 2, le 10 du même mois de la même année ; la ligne n° 3, quelques mois après.

Les différents directeurs qui se sont succédé à la tête de cette entreprise ont été : MM. Rouquier, Meyer, Pavie et Chassain. Sous la direction Pavie, la construction de lignes nouvelles dans Hanoï fut étudiée.

Ces lignes devaient être les suivantes :

1° De la place Négrier au fleuve Rouge par la rue Fellonneau, la digue en face les Travaux publics et le banc de sable.

2° Raccordement de la place Négrier avec la gare (côté voyageurs) en empruntant la 2^e voie prévue de la ligne du chemin de fer.

3° — Raccordement de la place Neyret avec la ligne de Sontay.

4° — Ligne partant de la route du Grand-Bouddha allant au village de Thanh-giam (derrière la pagode des Corbeaux) en empruntant la voie 52, le boulevard Carnot et la voie n° 54.

À titre éventuel :

Une ligne partant du Château-d'eau, de la rue du Charbon, passant par la rue des Graines et le quai du Commerce pour se raccorder avec la ligne de la rue Fellonneau.

Quant à la ligne de Sontay, elle a été déclarée d'utilité publique et concédée à MM. P. Durand et Cie par arrêté du 4 novembre 1900. Cette ligne devait partir de la gare d'Hanoï (gare des marchandises), emprunter le chemin d'accès à la gare, la rue Borgnis-Desbordes prolongée et la route de Sontay.

Le tronçon de ligne, entre la place Neyret et le village de Thanh-giam (sur la route de Sinh-Tu) devait être supprimé. Le nouveau trajet devait être le suivant : place Neyret à la pagode des Corbeaux, rue Borgnis-Desbordes prolongée (en empruntant la ligne de Sontay), et la voie n° 44 jusqu'au village de Thanh-giam.

Subitement, sur un ordre venu de la Direction de Paris, les études de ces nouveaux projets furent interrompues.

Au début de l'année 1905, le 17 février, les administrateurs délégués de la compagnie, à Paris, adressaient à M. le résident-maire, Gautret, une lettre par laquelle ils présentaient un nouveau projet d'extensions et de complément des tramways de Hanoï.

Ce projet auquel M. Guillemoto avait donné son approbation, après la lettre précitée, impliquait notamment :

le prolongement de la rue Borgnis-Desbordes depuis la route Mandarine jusqu'à la route de Sontay ;

la suppression des voies actuelles, dans le village de Sinh-Tu depuis la rue Neyret jusqu'à la pagode des Corbeaux (route de Cau-Do) ;

la désaffectation de tout ou partie de l'ancien cimetière européen, situé entre la route du Grand-Bouddha et le boulevard Carnot ;

l'établissement d'une voie dans le prolongement de la route de Cau-Do, jusqu'à la route du Grand-Bouddha, par la voie 54, l'avenue Puginier et la voie 55, et, enfin, l'établissement d'une voie dans le prolongement de la route du Grand Bouddha jusqu'au quai du fleuve Rouge par la rue des Graines.

Pour le moment, la société des tramways demandait l'autorisation de poursuivre la ligne de tramways de Bach-Mai

jusqu'à la route Circulaire, suivant la demande qui lui en avait été faite par le général commandant supérieur, en vue de la création d'un camp de tirailleurs projeté.

Ce prolongement était de 700 mètres.

Pour l'exécution du surplus du programme, la société présenta quelques observations.

Primitivement, disent ses administrateurs délégués, d'après l'acte de concession, la ligne de Sontay devait être établie en empruntant, dans toute sa longueur le boulevard Félix-Faure (route de Sontay transformée) ; mais à ce tracé, la ville en a substitué un autre par la rue Borgnis-Desbordes.

« Ce tracé est, en effet, préférable, ajoutait la société, mais les travaux de voirie ayant été ajournés pour cause de nécessités budgétaires, nous venons vous proposer de faire procéder immédiatement aux travaux de terrassements de cette voie, à la condition, toutefois, que vous consentiez à inscrire, dans les prochains budgets, le remboursement de nos dépenses avec intérêts de droit. Sinon, la construction de la ligne de Sontay se trouvera ajournée jusqu'au moment où la rue sera faite par la ville et, à défaut de ce tronçon, nous ne pourrions pas non plus améliorer la ligne de Cau-Do et relier la gare aux quais.

À cette occasion, la société des tramways appelait l'attention de la municipalité sur l'éventualité de doubler la voie ferrée sur la partie de la rue Borgnis-Desbordes, comprise entre la route Mandarine et la voie 51, par conséquent de prévoir l'élargissement de la rue dans cette partie.

« Il faut considérer, disait cette compagnie, que le tronçon de la voie ferrée en cet endroit sera commun à trois lignes, celle de Cau-Do, celle du Pont du papier et celle du Grand-Bouddha.

La suppression du tramway par Sinh-Tu a été reconnue nécessaire à cause du danger que présente le passage à niveau trop près de la gare centrale des chemins de fer ; elle a été reconnue nécessaire aussi à cause de la rue étroite et tortueuse à travers le village très peuplé de Sinh-Tu.

D'autre part, l'établissement d'une voie devant relier la gare centrale aux quais du fleuve Rouge constitue une sorte de chemin de fer de ceinture du plus grand intérêt pour l'industrie à Hanoï, mais la construction n'est possible qu'à la condition de faire passer la voie par l'ancien cimetière du Grand-Bouddha. Il y aurait donc lieu de poursuivre la réaffectation de ce cimetière ou d'étudier un tracé du côté ouest qui, peut-être, n'entraînerait le déplacement d'aucune tombe.

Il y aurait lieu également d'ouvrir une enquête pour le passage du tramway par la rue des Graines.

« La suppression des voies au passage de Sinh-Tu et la substitution à ces voies d'un tronçon de la ligne de Sontay, la création du chemin de fer de ceinture et l'extension du réseau, en dehors de la zone urbaine jusqu'à Caudo, d'une part, et jusqu'à Sontay, d'autre part, doivent disaient les représentants de la société, avoir des conséquences sur lesquelles nous appelons votre plus sérieuse attention ; car la distinction, qu'il est facile de faire en ce moment, entre la concession des tramways urbains et la concession de la ligne de Sontay deviendra très difficile, sinon impossible, pour la ventilation des recettes afférentes à l'une ou l'autre concession. Cependant, la ville n'est pas intéressée dans les recettes de la ligne de Sontay ni dans le prolongement de Cau-Do, qui auront des tronçons communs avec les tramways urbains ».

La société demandait donc, pour éviter tout conflit, de réunir les deux concessions de telle sorte qu'il n'y ait qu'un seul concédant, comme il n'y a qu'un seul concessionnaire, la Société foncière de l'Indo-Chine.

La société affirmait que le Protectorat paraissait le mieux qualifié pour être le seul concédant en titre, puisque le réseau urbain sera certainement, dans l'avenir, beaucoup moins important que le réseau en dehors du territoire communal. La ville, toutefois, aurait eu droit à un pourcentage des recettes, calculé proportionnellement au développement des voies placées dans la zone urbaine. Si l'unification des concessions était faite sous le nom du protectorat, celui-ci pourrait se charger du remblai de la rue Borgnis-Desbordes, dans les conditions qu'il stipulerait avec la ville.

En tout cas, la ligne urbaine de Sinh-Tu (concession urbaine) ne pourrait être supprimée et remplacée par un tronçon de la ligne de Sontay (concession du

Protectorat) sans que soit réglée préalablement la question de ventilation des recettes et des dépenses d'exploitation résultant de cette modification. Notons tout particulièrement ce passage :

« Nous vous ferons remarquer d'ailleurs, écrivaient les représentants de la société, que la suppression de la voie ferrée du village de Sinh-Tu et le tracé par la rue Borgnis-Desbordes nous ont été demandés (par qui ?) et que le retard, s'il y en avait, ne proviendrait pas de notre fait. »

Nous ne relaterons pas la partie de ce rapport qui a trait aux égouts à établir : 1° dans la voie 55 entre le Rond-Point et le boulevard Carnot, devant le palais du Gouvernement ; 2° sous la voie 62, dans l'axe du Palais.

Nous examinerons, dans un prochain article, les réponses faites à cette communication par les divers services intéressés, et notamment le rapport de la commission municipale des travaux et la décision du conseil municipal.

E. G.

II

Les tramways de Hanoï et leur extension (*L'Avenir du Tonkin*, 25 juin 1906)

La Commission municipale des travaux, appelée à examiner la communication de la Société foncière d'Indo-Chine, en date du 17 février 1905, relative à l'extension du réseau des tramways, et après avoir pris communication de la correspondance échangée entre la résidence-mairie et la direction des Travaux publics (ingénieur en chef du service ordinaire — 1^{re} circonscription) du rapport de la commission d'expropriation, etc., soumettait au conseil municipal un rapport que nous allons résumer. Un arrêté de M. le gouverneur général a autorisé la fusion de la Société foncière d'Indo-Chine avec la Compagnie des tramways électriques de Hanoï et extensions. Toutefois, un article de cet arrêté stipule que l'administration et la comptabilité de chacune des deux sociétés fusionnées devront rester nettement distinctes.

La Compagnie des Tramways a été substituée à MM. P. et B. Durand dans la concession du tramway de Hanoï à Sontay, mais cette substitution n'affranchit nullement le nouveau concessionnaire de former pour l'exploitation du réseau de Sontay une société également distincte.

Ces considérations fondamentales, la Société foncière semble les avoir perdues de vue, dans sa lettre du 17 février dernier, attendu que, dans ce document, elle aborde simultanément, et en les faisant chevaucher les unes sur les autres, des questions d'ordre absolument divers et qui ont tout à gagner à être traitées séparément.

C'est ce qu'avait fait le chef de la voirie municipale dans le rapport qu'il adressait le 15 août, 1905 à M. le résident-maire. La commission municipale des travaux partage entièrement les avis exprimés et motivés dans ce rapport. Elle en reprend pour elle les arguments et il ne lui reste que peu de chose à y ajouter,

1° Prolongement de la rue Borgnis-Desbordes depuis la route Mandarine jusqu'à la route de Sontay.

« La situation budgétaire de la ville, dit le rapporteur, s'oppose à ce que nous envisagions même l'éventualité de l'exécution à ses frais, dans un avenir prochain, des travaux considérables et coûteux qu'entraînerait le prolongement, lequel, ainsi que le faisait remarquer le chef de la Voirie en 1905, se complique des ramifications nécessaires pour l'accès de la gare des marchandises et d'un boulevard circulaire autour de l'emprise de la gare de Hanoï.

De son côté, à l'appui de cette demande de prolongement, connexe à un changement de tracé de la ligne de Thai-Ha-Ap, la Société foncière d'Indo-Chine

déclare que la suppression des tramways de Sinh-Tu a été reconnue nécessaire d'une part, à cause du danger que présente le passage à niveau trop près de la gare centrale du chemin de fer, d'autre part à cause de la rue étroite et tortueuse qui traverse le village très peuplé de Sinh-tu.

En effet, les dangers et les difficultés de la circulation des tramways sur le tronçon compris entre le passage à niveau de Sinh-Tu et la pagode des Corbeaux sont manifestement moins grands que dans les autres parties de la ville indiquées : rue du Coton, rue du Sucre, rue du Papier, etc. Il suffira, d'ailleurs, de rechercher les points sur lesquels les interruptions de service et les accidents de personne ont été les plus fréquents, depuis deux ans, pour contrôler notre opinion sur ce point.

L'établissement d'une voie de raccordement entre la ligne de Cau-Do et l'usine des tramways électriques et la désaffectation qui est demandée, seraient, de l'avis de la commission, sans intérêt pour la ville. En effet, cette voie desservirait un quartier presque désert.

Quant aux personnes ayant affaire au palais du gouvernement, elles n'iraient certainement pas pour s'y rendre, chercher le tramway au croisement de la Pagode des Corbeaux ou à la bifurcation du Grand-Bouddha.

.....
" Nous vous ferons remarquer d'ailleurs que la suppression de la voie ferrée du village de Sinh-Tu et le tracé par la rue Borgnis-Desbordes nous étaient demandés et que le retard, s'il y en avait, ne proviendrait pas de notre fait. »

« Quelques précautions, ajoutait ce rapporteur, ne seront peut-être pas inutiles, afin de ne pas laisser engager la responsabilité de la ville dans les risques éventuels et les retards que subit depuis un an la concession des tramways de Sontay. »

Dans sa séance du 2 mai dernier, le conseil municipal, se rangeant à l'avis de sa commission des Travaux, adoptait ses conclusions, sous certaines réserves qui ménageaient les intérêts de la Ville.

E. G.

TRAMWAYS (*L'Avenir du Tonkin*, 12 juillet 1906)

Les Européens qui, lors du grain de lundi soir, ont pu trouver place dans les voitures du tramway ont pu se convaincre que les toitures de ces véhicules étaient loin d'être complètement étanches. Même dans les compartiments de première classe, l'eau tombait par filets sur les malheureux voyageurs, et tachait les banquettes sur lesquelles il était dangereux de prendre place.

Dans les voitures dites « remorques », c'est pis encore et presque toutes laissent passer à travers leur couverture disjointe des rayons de soleil toujours dangereux ou, suivant le cas, des cascades d'eau plus ou moins sales, toujours désagréables.

Nous supposons qu'il nous suffira de signaler à l'attention de la compagnie ces inconvénients dont les voyageurs européens et indigènes se plaignent avec raison pour que le nécessaire soit fait afin de les éviter.

LES TRAMWAYS D'HANOÏ (*L'Avenir du Tonkin*, 16 juillet 1906)

Pendant la journée du 14-Juillet, les tramways électriques ont circulé jusqu'à une heure du matin. Les recettes se montent à quatre cent cinquante piastres pour cette seule journée.

Des gratifications ont été accordées au personnel indigène qui a été surmené pendant ces jours de fêtes.

À propos des diminutions de recettes dont se plaint, pendant ces derniers mois, la société des Tramways électriques qui attribue ces moins-values au mauvais vouloir du personnel indigène, nous croyons savoir, d'après une enquête personnelle, que l'unique cause de cet abaissement de recettes provient de ce que l'argent est devenu plus rare chez les indigènes qui regardent à deux fois avant de payer 3 cents pour le passage.

CHRONIQUE LOCALE (*L'Avenir du Tonkin*, 5 novembre 1906)

LES TRAMWAYS À HANOÏ. — La Compagnie des tramways électriques de Hanoï vient, à la grande satisfaction du public, de prolonger la ligne de Bach-Mai jusqu'à la route circulaire qui conduit aux établissements zootechniques et au concours agricole, soit plus de 800 mètres d'augmentation de réseau.

Les travaux viennent d'être terminés, et dans quelques jours, après les expériences d'essais qui doivent être faites par les services compétents, la nouvelle ligne sera ouverte au public.

Quelques mots complémentaires nous semblent indispensables. Tous les travaux, dirigés par M. Bouët, chef des ateliers des tramways, dont la compétence est indiscutable, et surveillés par l'infatigable M. Vallet, tous les travaux, disons-nous, ont été faits par les soins et les seuls moyens de l'usine ; ce n'est pas là un mince compliment que nous adressons à ces messieurs.

Il était juste, en effet, de faire ressortir que les rails, les pylônes, les mille et un accessoires indispensables pour la canalisation électrique aérienne ou terrestre sortent des ateliers des tramways. Nous ne pouvons qu'adresser nos sincères félicitations à tout le personnel européen si dévoué qui, avec des moyens restreints, est arrivé à surmonter les grosses difficultés inhérentes à l'installation de toutes pièces d'une ligne ferrée.

Un dernier détail : nous avons remarqué qu'un espace fort étendu avait été prévu au point terminus pour le garage des voitures ; aux jours de concours agricole, où une grande partie de la population se portera vers ce lieu, les automotrices et les remorques pourront en grand nombre prendre place sur ce garage : c'est une précaution intelligente qui fait honneur aux constructeurs.

CHRONIQUE LOCALE (*L'Avenir du Tonkin*, 28 novembre 1906)

Le tramway de Bach-Mai. — Le 26 novembre dernier, une commission, composée de MM. Desbos, Rouen, ingénieurs, Guermeur, chef du service de la voirie de la ville de Hanoï, d'Hugues et Chassain, représentant la Compagnie des tramways électriques de Hanoï et extension, s'est réunie à l'effet de recevoir la section des tramways prolongeant la route de Bach-Mai.

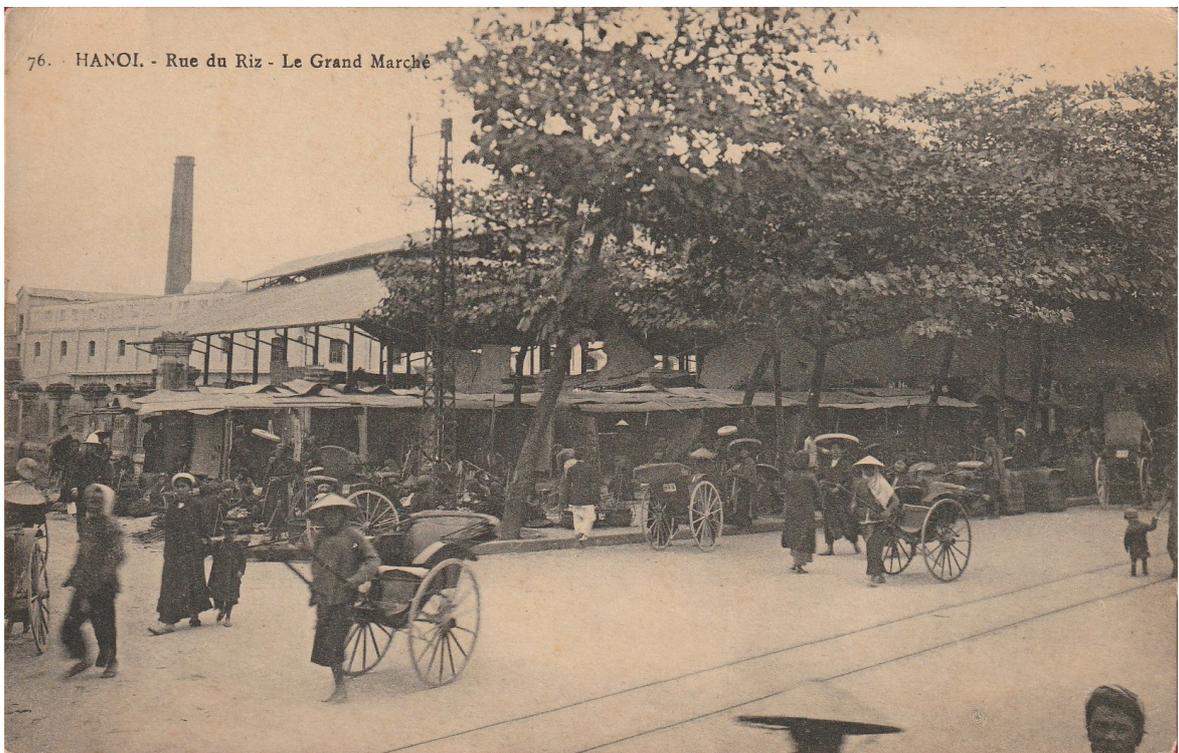
Réception provisoire a été faite de cette nouvelle ligne.

Nous devons ajouter que la commission a invité la Compagnie des tramways à élargir, à ses frais, la route de Hué à hauteur du garage terminus. C'est là un

desideratum que présentait, tout récemment, l'*Avenir du Tonkin*. Nous sommes heureux de constater que satisfaction a été donnée.



Hanoi. — Rue du Grand Marché. (Coll. P. Dieulefils, Hanoi)



Hanoi. — Rue du Riz. Grand Marché. (Coll. Grands Magasins réunis, Hanoi)

Nos Tramways
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 décembre 1906)

La Compagnie des tramways de Hanoï et extensions semble vraiment en prendre trop à son aise avec nous. Certes, la question est quelque peu embrouillée et, à moins d'un examen minutieux, il est bien difficile de s'y reconnaître, les deux sociétés fusionnées : Société foncière de l'Indo-Chine et Compagnie des tramways, chevauchant, pour ainsi parler, l'une sur l'autre, à plaisir.

Qu'on ne nous accuse pas de partialité sur ce sujet, non plus que sur tout autre que nous traitons. C'est en spectateur, soucieux des intérêts de la ville que nous nous plaçons.

Et il nous semble que ces intérêts sont méconnus par une société qui ne doit pas avoir à se plaindre de la situation acquise.

Notre curiosité a été piquée, tout récemment, à la nouvelle qu'une adjudication prochaine devait avoir lieu pour l'extension de notre réseau de tramways ; et nous avons voulu consulter le dossier que, déjà, nous connaissons un peu.

Ce qui nous a frappé, tout d'abord, ce sont les réserves faites par M. Chassain, directeur des Tramways de Hanoï, au sujet de la modification du tracé de la ligne de Thanh-Giam (Pagode des Corbeaux) à l'avenue du Grand-Bouddha.

Mais pour les raisons qui suivent, il affirme que sa compagnie maintient le tracé qu'elle avait primitivement présenté et qui, ajoute M. Chassain, avait été établi d'après les conseils éclairés de la Direction générale des Travaux publics et revêtu du visa favorable des services compétents de cette administration.

En effet, continue le représentant de la Compagnie des Tramways, il est indéniable que notre tracé est le plus logique et de beaucoup préférable à celui préconisé par le vote du conseil municipal.

Il existe à la jonction de la voie n° 51 avec la voie n° 59, une courbe de faible rayon, qu'il est impossible de supprimer, par suite de l'angle aigu existant à la coupure de ces deux voies. Une voiture avec remorque, passant dans une courbe aussi restreinte, décuplerait la consommation du courant et amènerait infailliblement des perturbations par trop fréquentes sur le réseau entier dont les électromoteurs de l'usine de production de force motrice auraient infailliblement à souffrir continuellement. De plus, l'alignement entre les voies 54 et 55 étant très restreint, il est de toute nécessité d'obvier aux collisions qui ne manqueront pas de se produire entre les voitures et pousse-pousse de la ville qui se trouveraient infailliblement en présence, surtout aux abords du jardin botanique et du nouveau palais du Gouverneur, par suite de l'établissement d'une contre-courbe, coupant diagonalement la route et indispensable à construire pour le raccordement des deux voies ci-dessus.

Nous croyons devoir faire remarquer, tout d'abord, à monsieur Chassain que la jonction des voies 54 et 59 se fait sous un angle obtus et non sous un angle aigu ; que, d'autre part, le réseau de Hanoï comprend d'autres courbes d'aussi faible rayon.

La convention du 2 mai 1899, concernant l'établissement des tramways de Hanoï, stipule, article 6 : « Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 17 mètres. »

Or nous ne croyons pas que la courbe de jonction des rails, à l'angle des voies 54 et 59, atteigne ce minimum.

Quant à la décision du conseil municipal concernant cette modification de tracé et que M. Chassain cherche à éluder, nous en reparlerons tout à l'heure.

Reprenons donc l'historique de cette question des tramways. Nous nous efforcerons d'être aussi bref que possible.

Par lettre, en date du 17 février 1905, les administrateurs délégués de la Société foncière et de celle des Tramways électriques réunies, adressaient à Monsieur Gautret, maire de Hanoï, avec prière à leur représentant à Hanoï d'en faire tenir copie au gouverneur général et au résident supérieur, une lettre par laquelle ils exposaient, un programme de travaux pour le complément et l'extension du réseau de tramways,

Ce programme comprenait, notamment, le prolongement de la rue Borgnis-Desbordes jusqu'à la route Sontay ; la suppression des voies actuelles dans le village de Sinh-Tu, depuis la rue Neyret jusqu'à la pagode des Corbeaux ; la désaffectation de tout ou partie du cimetière du Grand-Bouddha ; l'établissement d'une voie dans le prolongement de la route de Cau-Do jusqu'à la route du Grand Bouddha, par la voie 54, l'avenue Puginier et la voie 55... Mais pour l'exécution du surplus de notre programme, ajoutaient ces messieurs, nous devons entrer dans quelques explications pour faciliter la solution de certaines questions qui vont nécessairement se poser.

Primitivement, d'après l'acte de concession, la ligne de Sontay devait être établie en empruntant dans toute sa longueur le boulevard Félix-Faure (Route de Sontay transformée) ; mais à ce tracé, la ville en a substitué un autre par la rue Borgnis-Desbordes dont le prolongement venait d'être décidé

Ce tracé est, en effet, préférable, mais les travaux de voirie ayant été ajournés, pour cause de nécessités budgétaires, nous venons vous proposer de procéder immédiatement aux travaux de terrassement de cette voie, à la condition, toutefois, que vous consentiriez à inscrire dans les prochains budgets le remboursement de nos dépenses avec intérêts de droit... Cependant, la ville n'est pas intéressée dans les recettes de la ligne de Sontay et dans le prolongement de Caudo qui auront des tronçons communs avec les tramways urbains.

Pour éviter tout conflit d'intérêt entre les parties comparantes aux actes de concession, il nous paraît expédient de réunir les deux concessions, de telle sorte qu'il n'y ait qu'un seul concédant, comme il n'y a désormais qu'un seul concessionnaire, la Société foncière de l'Indo-Chine.

Le Protectorat nous paraît être mieux qualifié pour être le seul concédant en titre, puisque le réseau urbain, sur lequel la ville peut avoir des prétentions, sera certainement, dans l'avenir, beaucoup moins important que le réseau en dehors du territoire communal.

Si l'unification était faite sous le nom du Protectorat, celui-ci pourrait se charger du remblai de la rue Borgnis-Desbordes, dans les conditions qu'il stipulerait avec la Ville. Dans tous les cas, nous ne pourrions supprimer la ligne urbaine de Sinh-Tu (concession urbaine) et y substituer un tronçon de la ligne de Sontay (concession du Protectorat), sans régler *préalablement* la question de ventilation des recettes et des dépenses d'exploitation, résultant de cette modification... M. le directeur général des Travaux publics nous ayant promis son appui pour la réalisation de ce programme, nous sommes persuadés que les objections signalées seront facilement aplanies.

Nous vous ferons remarquer d'ailleurs, que la suppression de la voie ferrée du village de Sinh-Tu et le tracé de la rue Borgnis-Desbordes nous *ont été demandés* et que le retard, s'il y en avait, ne proviendrait pas de notre fait. »

La municipalité d'Hanoï, par l'organe de sa commission des Travaux, répondit de façon très nette à cette communication : l'arrêté qui organise la fusion de la Société foncière avec la Compagnie des Tramways, énonce que l'administration et la comptabilité des deux sociétés resteront nettement distinctes.

D'autre part, la Compagnie des Tramways électriques de Hanoï et extensions, substituée à MM. P. et D. Durand, dans la concession des tramways de Hanoï à Sontay n'affranchit nullement le nouveau concessionnaire de l'obligation de former pour l'exploitation du réseau une société, également distincte. La Société foncière semble avoir oublié ces considérations fondamentales, dans sa lettre au résident-maire, en date du 17 février dernier, *attendu que dans ce document, elle aborde simultanément et en*

les faisant chevaucher les unes sur les autres des questions d'ordre absolument divers et qui ont tout à gagner à être traitées séparément...

Quant au prolongement de la rue Borgnis-Desbordes depuis la route Mandarine jusqu'à la route de Sontay, la commission émet l'avis que la situation budgétaire de la ville s'oppose à ce que la municipalité envisage même l'éventualité de l'exécution, à ses frais, des travaux considérables qu'entraînerait le prolongement, qui se complique des ramifications nécessaires pour l'accès de la gare des marchandes et d'un boulevard circulaire autour de l'emprise de la gare de Hanoï

Des deux raisons données par la Compagnie des Tramways de Hanoï pour la suppression de la section de Sinh-Tu, seule a de la valeur l'objection relative aux dangers et difficultés de circulation que présente le passage à niveau trop près de la gare centrale du chemin de fer.

Le prolongement de la rue Borgnis-Desbordes est surtout avantageux à la Cie des chemins de fer. D'autre part, sans méconnaître les intérêts de la ville dans la question du tramway Hanoï-Sontay, il faut admettre que le Protectorat est le premier intéressé. Dans ces conditions, c'est au Protectorat que doit incomber le déplacement du passage à niveau de Sinh-Tu et la construction du tramway Hanoï-Sontay.

L'établissement d'une voie de raccordement entre la ligne de Cau-Do et l'usine des tramways, pour laquelle la désaffectation du cimetière du Grand-Bouddha est demandée, est sans intérêt pour la ville. Cette voie dessert un quartier désert. Les personnes qui se rendront au nouveau palais du gouverneur n'iront pas chercher le tramway à la pagode des Corbeaux ou à la bifurcation du Grand-Bouddha. Le but de la Compagnie nous semble être d'utiliser pour son exploitation de la ligne de Sontay, le dépôt et l'usine qu'elle possède déjà, ce qui lui permettrait l'économie de la construction d'un dépôt spécial et qui devrait être placé, en bordure du réseau de Sontay. Pour les raisons qui précèdent, nous nous rallions à un projet de tracé direct suivant la voie 54 sur toute sa longueur avec raccordement de la ligne du village du Papier à travers les terrains de la Société jusqu'à hauteur du poste de police de la rue du Grand-Bouddha.

Quant aux ventilations des recettes et des dépenses c'est tout à fait gratuitement que la Compagnie des tramways prévoit que les deux concessions des tramways de Hanoï, et des tramways de Sontay pourront être réunies et confondues. Cette nouvelle réunion ou fusion serait contraire à tous les précédents établis. Il est, en effet, de règle constante que le concessionnaire de plusieurs réseaux tramways est tenu de constituer, dans un délai déterminé, autant de compagnies distinctes qu'il y a de concessions à exploiter.

C'est encore gratuitement que la Compagnie prévoit que le réseau urbain sur lequel la ville peut avoir des prétentions, sera certainement, dans l'avenir, beaucoup moins important que le réseau en dehors du territoire communal.

Enfin, il nous semble que le réseau sur lequel elle peut avoir des prétentions et celui sur lequel elle ne peut en avoir, sont tous deux parfaitement définis et que les difficultés de ventilation signalées sont d'une solution facile parla tenue de registres d'entrées et de sorties des tickets et les feuilles de routes des receveurs.

Cette question est depuis longtemps solutionnée dans la Métropole et ne soulève aucune difficulté.

Nous estimons, en conséquence, qu'il y a lieu de maintenir les dispositions de la convention du 2 mai 1899 en ce qui concerne le pourcentage de la ville sur les routes.

Il nous paraît donc de toute nécessité qu'il appartient à la Compagnie des Tramways de se mettre avant tout, d'accord avec le Protectorat au sujet de cette question de principe de réunion des deux concessions. La ville n'aura à intervenir qu'après que cet accord se sera établi

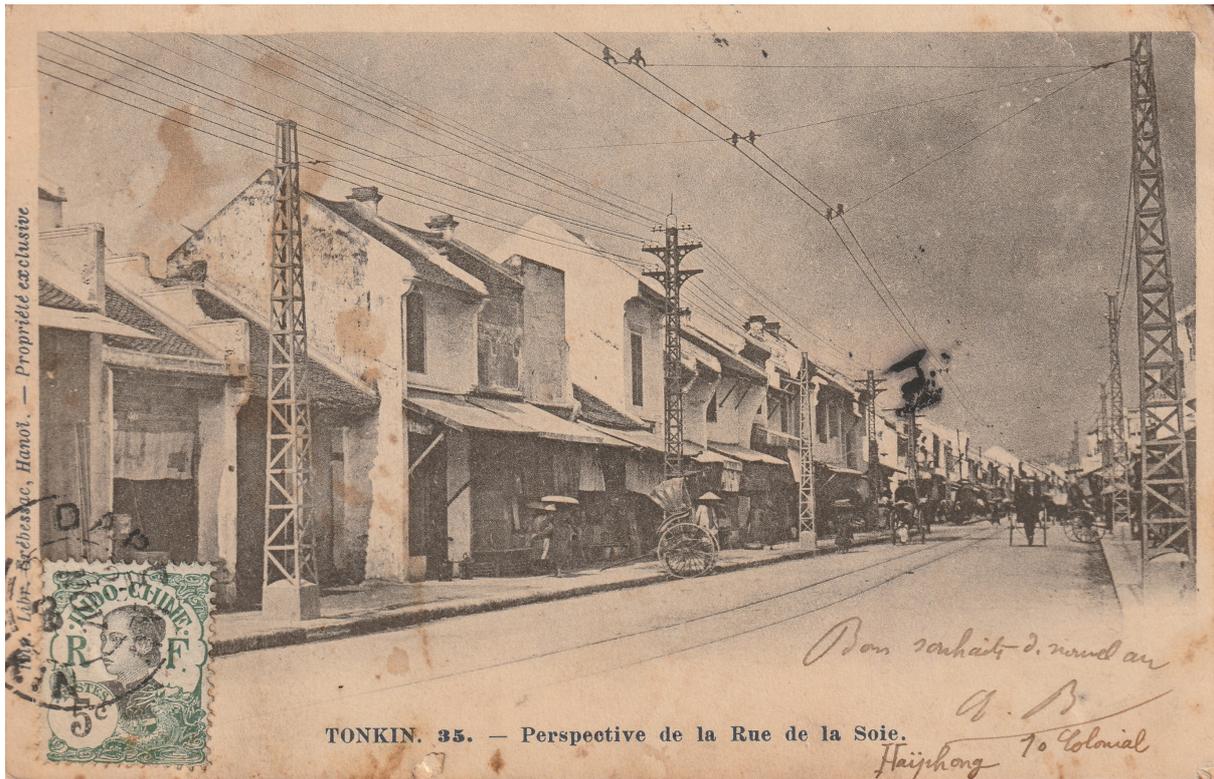
On ne pouvait, à notre avis, remettre en état une question présentée de façon confuse par la Compagnie des tramways.

Aussi, sommes nous étonné que le représentant de cette société ait prétendu, à la légère, que le conseil municipal avait voté sur cette question sans l'avoir examinée sérieusement.

Nous nous expliquerons sur ce sujet dans un prochain article TIC.

Eugène Jung, ancien vice-résident de France au Tonkin,
L'Avenir économique de nos colonies, Flammarion, Paris, 1908

[61] La Société foncière de l'Indo-Chine, société anonyme, 205, boulevard Malesherbes, Paris, au capital de 1.500.000 francs, en actions de 500 francs et de 680 obligations de 600 francs, d'une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, du 30 décembre 1900, est fondée pour les terrains de la citadelle de Hanoï.



Hanoï. Perspective de la rue de la Soie (1909).(Impr.-libr. Crébessac, Hanoï)



[Coll. Olivier Galand](#)

Tonkin : Hanoï. Scène au coin de la place Négrier de la rue de la Soie (Victor Fiévet, Hanoï)



[Coll. Olivier Galand](#)

Hanoi. — Rue de la Soie (Coll. Grands Magasins réunis, Hanoi)

Annuaire des entreprises coloniales, 1910 et 1912 :

Société foncière de l'Indo-Chine

Paris

2,5 MF

Immobilier [et tramways à Hanoi]

A. de Monplanet [CIC, Charbonnages du Tonkin] (pdt), L[ouis] Passy [CIC], A. Luc [banquier à Paris, Charbonnages du Tonkin...]

Les tramways électriques (*L'Avenir du Tonkin*, 16 février 1910)

Plusieurs faits parvenus à notre connaissance, nous engagent à signaler au directeur de la Société foncière et aux chefs de notre police municipale les dangers que font courir à la population MM. les wattmen conducteurs des trains électriques. Ces messieurs ont pris la douce habitude de ne plus se conformer aux règlements et pour eux, les arrêts obligatoires aux carrefours n'ont plus aucune raison d'être.

S'ils voient qu'au point fixé pour les arrêts, il n'y a pas de clients qui attendent leur voiture, ils ne se donnent pas la peine de stopper et, sans crier gare, sans actionner leur timbre avertisseur, ils continuent leur route au risque d'écraser ceux qui, confiant dans la protection qu'offre un arrêt obligatoire, ont cru qu'ils pouvaient traverser la voie,

Le croisement de la rue du Coton et de l'avenue Puginier est, à ce point de vue, très dangereux, d'autant plus qu'à cet endroit, la ligne est doublée par le train qui assure le service de la gare. Plusieurs voitures venant de la promenade ou y allant ont déjà failli être prises en écharpe à cet endroit et il s'en est, chaque fois, manqué de peu pour qu'un accident se produise.

Qu'ainsi prévenus, ceux qui peuvent apporter un remède à cette situation fassent ce qu'ils doivent et ils éviteront certainement des accidents graves.

Relevage de rails
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 mars 1910)

Des équipes de coolies procèdent en ce moment-ci au relevage des rails du tramway électrique sur la partie de la ligne qui passe sur le boulevard Francis-Garnier. La nécessité de ce travail se faisait vivement sentir depuis pas mal de temps, et il était vraiment grand temps que la Voirie se souvienne que la compagnie paie chaque année à la ville une somme forfaitaire suffisante pour que le travail effectué actuellement soit assuré.

Maurice MONAVON, directeur

COMPAGNIE DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES DE HANOÏ
Route du village de Papier
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1911, p. 361-362)

MM. MONAVON, directeur ;
DESMOTS [Georges], chef de dépôt ;
BARBORIN, mécanicien ;
PELLEGRIN, 2^e mécanicien ;
BOUCHART, contrôleur ;
DENOBI, I,
ARNOUX, comptable.

Hanoï
SOCIÉTÉ FONCIÈRE DE L'INDOCHINE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1911 p. 362)

M. MONAVON, directeur.

SOCIÉTÉ FONCIÈRE DE L'INDOCHINE
Section des tramways
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 septembre 1912)

Les câbles conducteurs du courant électrique nécessaire à la marche des tramways sont continuellement coupés, pendant la nuit, par des voleurs qui emportent, chaque fois, de 30 à 50 kilos de cuivre.

Ces vols ont lieu principalement entre l'usine des tramways, route du village du Papier, et le garage de l'avenue du Grand-Bouddha, entre 9 heures du soir et minuit. Des vols ont été également commis sur les câbles suivant la voie 54, à proximité du monument « à la France ».

La direction de la Société foncière promet une prime de
QUARANTE PIASTRES

à toute personne qui fera arrêter les malfaiteurs, soit en les prenant sur le fait, soit en donnant des renseignements qui permettent de faire procéder à leur arrestation.

Hanoï, le 26 septembre 1912.
Monavon.

TONKIN

SON-TAY

(*L'Avenir du Tonkin*, 24 octobre 1912)

ET le tram ? — Voilà une éternité que l'on ne parle plus de notre tramway électrique, qui devait mettre Son-Tay aux portes de Hanoï. Est-ce parce que les automobiles se multiplient dans la colonie ou bien parce que la société concessionnaire craint de ne pas faire ses frais ?

Dans ces conditions, elle n'a qu'à abandonner son privilège, et le gouvernement fera d'autres propositions à d'autres entrepreneurs.

La bruit court qu'un Annamite entreprenant, qui est connu dans tout le Tonkin, et qui a les reins solides, paraît-il, se propose de demander l'exploitation de cette ligne, mais au point de vue indigène seulement. Il a calculé que l'achat d'une petite voie Decauville, sur laquelle circuleraient des wagonnets aménagés pour contenir une dizaine d'Annamites, ne lui coûterait en somme pas les yeux de la tête, et qu'au bout de quelques années, le trafic et la circulation indigène devenant de plus en plus intenses, il pourrait se trouver à la tête d'une petite fortune.

Pour la traction de ses voitures, il n'est pas encore fixé, hésitant entre l'embauche d'anciens tireurs de pousse-pousse, qui, à deux, n'auraient à tirer qu'une voilure, ou l'emploi de chevaux ou de mulets, qui traîneraient alors tout un petit train.

Quand notre futur entrepreneur parle de l'exploitation de cette ligne, au seul point de vue indigène, il n'a pas l'intention d'exclure absolument la clientèle européenne ; mais il pense qu'elle se contenterait difficilement du confortable forcément restreint de wagonnets. Pour les Européens, il créerait des pousse-pousse à roues spéciales, qui suivraient, eux aussi, le Decauville et seraient tout bonnement attelés en queue du train-miniature. Que la Société électrique renonce à son privilège, que la Résidence lance un appel d'offres, [ligne illisible] Son-tây à la capitale en deux heures de pousse-en-rail !

UNION COLONIALE FRANÇAISE. — Section indochinoise. (Séance du 11 mars 1913.)
(*La Quinzaine coloniale*, janvier 1913)

Présents : ... Raveau (Société foncière de l'Indo-Chine)...

AU PALAIS

Tribunal civil

Audience du samedi 8 mars 1913
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 mars 1913)

Le double procès Porchet et Cie et Briffaud contre Vola
et Vola contre Porchet et Cie et Briffaud

.....
En ce qui concerne la fixation des dommages-intérêts à allouer à M. Vola, avant dire droit, nomme MM. [Maurice] Monavon, ingénieur, directeur de la Société foncière à Hanoï ... avec mission d'évaluer le préjudice subi par M. Vola par suite de la saisie-arrêt abusivement pratiquée sur son matériel de ballastage, à la requête de MM. Porchet et Cie et Briffaud.

.....
SOCIÉTÉ FONCIÈRE DE L'INDO-CHINE
(*Les Annales coloniales*, 15 mars 1913)

Le conseil a décidé l'appel au plus tard le 16 mars des trois quarts restant à verser sur les 800 actions récemment émises.

TONKIN

II — INDUSTRIE

Situation générale de l'Indochine pendant l'année 1912

[22] À Hanoï, la Société foncière (Section des Tramways) paraît avoir surmonté les difficultés du début ; ce moyen de locomotion est très prisé maintenant par les indigènes, et les affaires de cette société ne pourront que se développer lorsque de nouvelles voies rayonneront sur Ha-dông, sur Sontay et aussi longeront le quai du Commerce.

De 1.500.000 francs au moment de la création de cette société par MM. Durand frères, le capital a été abaissé à 700.000 francs. La force motrice est de 540 chevaux, le personnel de 150 mécaniciens, ajusteurs, wattmen ou conducteurs.

.....
Société foncière de l'Indo-Chine
(*Les Annales coloniales*, 15 mars 1913)

Le conseil a décidé l'appel au plus tard le 16 mars des trois quarts restant à verser sur les 800 actions récemment émises.

.....
Frais de contrôle des tramways électriques
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 avril 1913)

Les frais de contrôle des tramways électriques de Hanoï au 21 décembre 1912 sont arrêtés à la somme de 15.263 fr. 46, depuis 1899.

Il est fait remise à la Société foncière de l'Indochine de la somme de 7.607 fr. 43 correspondant aux frais de contrôle de la ligne de Càu-do non construite, jusqu'au 31 décembre 1912, et de la ligne de Son-tây non construite, jusqu'à la date du désistement de la société de ses droits sur cette ligne, désistement dont il est pris acte.

Un délai de cinq ans courant à partir du 1^{er} janvier 1913 est accordé à ladite société pour le paiement de cette somme de 15.263 francs 46.

AVIS

[Andrée Julienne Desmots,
née au Perreux (Seine), le 1^{er} avril 1907.
Fille de Georges Julien Desmots et de Anne Michelle Manach]
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 septembre 1913)

Monsieur Desmots, chef de dépôt à l'usine des tramways, madame Desmots, mademoiselle Yvonne Desmots, monsieur François Desmots, madame Julie Desmots, monsieur Manach et madame Manach :

Ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de leur fille, sœur et petite fille :

mademoiselle Julienne-Andrée Desmots

décédée le 8 septembre 1913, dans sa septième année, à Hanoï (Tonkin), et vous prient d'assister aux obsèques qui auront lieu le mardi 9 septembre 1913 à 7 heures 30 du matin.

On se réunira à l'usine des tramways, digue Parreau.

Les personnes qui, par oubli, n'auraient pas reçu de lettres de faire-part sont priées de considérer le présent avis comme en tenant lieu.

HANOÏ
SOCIÉTÉ FONCIÈRE DE L'INDOCHINE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 54)

Tramways. — Immeubles en location
Route du village du Papier
(Société des tramways électriques)

MM. MONAVON, directeur ;
DESMOTS [Georges], chef de dépôt ;
DAVID, contrôleur ;
LAPORTE, contrôleur ;
COURCIED, chef mécanicien.

VOL
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 octobre 1915)

Le directeur de la Société des tramways électriques a porté plainte contre un wattman en fuite pour vol d'un inducteur en fil de cuivre d'un moteur de voiture pesant environ 25 kg.

HANOÏ
SOCIÉTÉ FONCIÈRE DE L'INDOCHINE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1918, p. 55)

Tramways. — Immeubles en location
Route du village du Papier
(Société des tramways électriques).

MM. MONAVON, directeur ;
DESMOTS [Georges], chef de dépôt ;
LAPORTE, contrôleur.

NÉCROLOGIE
Jules Mesnier
(*Le Figaro*, 25 avril 1919)

Nous apprenons la mort de M. Jules Mesnier, administrateur délégué, agent général de la Société commerciale d'affrètements et de commission, décédé subitement le 23 avril, dans sa quatre-vingtième année, à son château du Parc, près de Bernay (Eure).

Il était président et administrateur de nombreuses sociétés anonymes dont il était le créateur.

Sa perte sera vivement ressentie dans le monde des affaires maritimes commerciales et coloniales, où il tenait une grande place.

L'inhumation aura lieu à Grandcamp, dans la plus stricte intimité. Un service religieux sera célébré ultérieurement à Paris.

Pierre DURON, directeur

Né à Béziers, le 22 juillet 1889.
Fils de Paul Alexandre Duron, chef de bataillon,
et de Émilie Pauline Anne Renoux.
Frère cadet de Henri Duron, sous-directeur de l'exploitation de la
[Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan](#) à
Hanoï.
Marié à Hanoï, en 1926, avec Marcelle Devillé-Velloz.

Ingénieur.
Associé avec Omer Baivy dans la [Société agricole de Phuc-Dzo](#) :
plantation de café
Juge au tribunal de commerce de Hanoï (1926-1927).
Associé avec Henri Luzet pour le rachat des ateliers [Garnier et Saintard](#), de
Nam-Dinh (1926).
Ingénieur de la [Société indochinoise d'électricité](#) à Fort-Bayard (Quang-
tchéou-Wan)(1927).

HANOÏ
SOCIÉTÉ FONCIÈRE DE L'INDOCHINE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1920, p. 58)

Tramways. — Immeubles en location
Route du village du Papier
(Société des tramways électriques).

MM. P. DURON, directeur ;
DESMOTS [Georges], chef de dépôt [repr. de la Société foncière sur la liste des
électeurs de la chambre de commerce avec titre de fondé de pouvoir.] ;
BADET, contrôleur.

Terrains de la Citadelle vendus en 1921 pour l'agrandissement du Lycée Albert-Sarraut.

NÉCROLOGIE
(*Le Figaro*, 2 juin 1921)

Le docteur Charles Porak ³, membre de l'Académie de médecine, officier de la Légion d'honneur, est décédé à l'âge de 76 ans.

³ Docteur Charles Porak (1845-1921) ; obstétricien, membre de l'Académie de médecine. Co-fondateur (1884) et administrateur avec les Hersent des Chemins de fer nogentais et de la Cie des wagons-bars (1897), transformée en Cie des wagons-buffets (1900), puis liquidée (1916). Officier de la Légion d'honneur (avril 1921)

Louis-Alexandre BARBET,
administrateur délégué

Né le 21 juin 1850 à Neuilly.

Fils d'Auguste Barbet, directeur, avec son frère, Henri Barbet, maire de Rouen; de l'ancienne fabrique de Déville-lès-Rouen, puis président du conseil général de la Seine-Inférieure et receveur général des Finances, connu par ses relations avec Lamennais. Asc. ; Jean Barbet, qui fut un des architectes de Richelieu, et Juste Barbet qui, à la fin du XVIII^e siècle, fonda en Normandie, et notamment à Déville-lès-Rouen, les premières fabriques de toiles imprimées. Son grand-oncle, Juste Bardet de Jouy, reprit, après Oberkampf, la fabrique de toiles imprimées de Jouy.

Marié en 1885 à Marie-Henriette Mahler.

Études secondaires ; Lycée charlemagne.

Ingénieur ECP. (1870-1873).

Ingénieur en chef de la société Cail (1873-1889) ; nombreux ouvrages d'art en France et en Europe.

Dans le groupe Hersent ;

administrateur délégué des Chemins de fer nogentais (1890),

administrateur de la Compagnie des Wagons-Bars (1897),

de la Compagnie des nouvelles machines élévatoires de Marly (1901),

administrateur délégué de la Société du port de Rosario (1904),

du Chemin de fer de Rosario à Puerto-Belgrano (1906),

de la Compagnie du Port de Rio-de-Janeiro (1910),

de la Cie franco-marocaine de Fedhala (1912) et de la Compagnie du Port de Fédhala (Maroc)(1914)

Ingénieur-conseil du ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts (1903).

Conseiller municipal de Versailles et administrateur de la Société versaillaise de tramways électriques et de distribution d'énergie.

Administrateur de la Société anonyme les Archives photographiques d'art et d'histoire (1923).

Chevalier (1889), puis officier (1911) de la Légion d'honneur.

Avis de décès ; *Le Temps*, 25 mai 1931.

Annuaire des entreprises coloniales, 1922.

729 — Sté foncière de l'Indochine, 47, rue de Liège, PARIS (8^e).

Capital. — Sté an. [déc. 1900], 2 500.000 fr. en act. de 500 fr. ent. lib. — 340.000 fr. d'obligations.

Objet. — Toutes opérations sur terrains en Indochine et constr. d'immeubles. — Constr. et exploit. de tramways. — Exploit. d'usines électriques pour l'éclairage et la force motrice. — Siège de l'exploit. à Hanoi.

Conseil. — MM. J.-B. [Jean] Hersent [fils d'Hildevert], présid. ; A. Bardet [sic ; Barbet], adm.-dél. ; L[éon] Bertrand ⁴, G[eorges] Hersent [frère de Jean], doct. Porak, L. Rennevier, Schmidt, admin.

Pupilles de la Nation

⁴ Léon Bertrand (1858-1951) ; ingénieur des ponts et chaussées, il pantoufle en 1892 à la Cie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, puis à la SCAC dont son beau-frère, Robert Galoppe, était l'un des animateurs. Il la représente notamment comme administrateur délégué (1908), puis vice-président des Phosphates de l'Océanie. Voir [encadré](#).

Sa proximité avec le groupe Hersent aux Phosphates de l'Océanie semble lui avoir valu d'autres mandats au Gaz de Rosario et à la Cie franco-marocaine de Fedhala.

(*L'Avenir du Tonkin*, 3 juin 1923)

Sont désignés, pour faire partie des sections provinciales ou municipales des Pupilles de la Nation, les membres dont les noms suivent ;

A. — Sections provinciales, Hadong ; M. Duron, directeur de la société des Tramways électriques.

SOCIÉTÉ FONCIÈRE DE L'INDO-CHINE
(*Les Annales coloniales*, 31 août 1923)

L'assemblée générale tenue le 28 juillet a voté un dividende de 81 fr. 2167 par action de jouissance (les 5.000 actions ne capital étant maintenant amorties) et 48 fr. 3433 par part de fondateur, payables à partir du 10 septembre prochain, sous déduction des impôts.

L'exercice 1922 s'est soldé par un bénéfice net de 580.119 fr. 32 et, avec le report antérieur, le total distribuable s'élevait à 716.066 fr. 04. Le dividende des 5.000 actions absorbant 406.083 fr. 51 et celui des parts 116.023 fr. 88, il est resté, après attribution des 58.011 fr. 93 au conseil, une somme de 135.946 fr. 72 à reporter à nouveau.

La société ayant vendu tous ses immeubles et tous ses terrains, il ne lui reste plus que l'exploitation des tramways et de l'éclairage du palais du Gouvernement, qui a donné pour 1922 un bénéfice de 85.411 francs 78, La majeure partie des produits de l'exercice écoulé résulte du paiement du solde des terrains vendue en 1921, soit 3.55.377 fr. 98.

M. J.-B. Hersent, administrateur sortant, a été réélu.

SOCIÉTÉ FONCIÈRE DE L'INDOCHINE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-44 et 91)

Tramways électriques.

Société anonyme au capital de 2.500.000 francs.

Siège social à Paris, direction et usine, route du village du Papier, Hanoï.

MM. P. DURON, ingénieur-directeur ; G[eorges] DESMOTS, chef d'exploitation technique ; J. BRUNETEAUD, chef d'exploitation commerciale ; J. OGIER, chef de dépôt ; TYZL, chef contrôleur ; BLANCHON, contrôleur.

Société foncière de l'Indo-Chine
(*La Journée industrielle*, 19 juillet 1925)

Les actionnaires de cette société, réunis hier en assemblée ordinaire, au siège, à Paris, 47, rue de Liège, ont approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1924, faisant ressortir un solde bénéficiaire de 886.054 fr. 78, compte tenu du report antérieur de 135.946 fr. 72.

Le dividende a été fixé à 106 fr. 015 pour les actions de jouissance et à 62 fr. 509 pour les parts de fondateur.

L'assemblée a approuvé le contrat passé avec la Société indochinoise d'électricité, pour la fourniture du courant nécessaire à l'exploitation des tramways et à l'éclairage du palais du Gouvernement et du Lycée, à Hanoï.

M. R. Porak, administrateur sortant, a été réélu.

HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 août 1925)

Une jeune femme indigène écrasée par le tramway. — Hier dimanche, une jeune femme indigène du village Ve (Quatre-Colonnes) marchande de tissus ayant terminé sa vente au grand marché de la rue de Riz, avait mis sur un pousse de louage plusieurs ballots ; la charge étant répartie tant sur l'avant du pousse que sur la capote ; elle s'était elle-même juchée par dessus le tout. Le véhicule, lourdement chargé, prit la direction de la rue du Papier d'où débouchait le tramway ; un des ballots qui débordait le pousse fut accroché par le convoi et tomba, entraînant dans sa chute la malheureuse femme qui roula sous le lourd véhicule remorquant la rame, et fut tuée sur le coup.

Le poste de police du 2^e arrondissement, prévenu, envoya des agents sur les lieux et après les constatations et enquête, le corps fut transporté au village de Ve par la famille, prévenue par d'autres marchandes. Le mari de la défunte est parti récemment pour France, après avoir contracté un engagement, au bureau de recrutement. Une enquête est ouverte.

MARIAGE
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 novembre 1925)

Aujourd'hui, à 9 heures 30 du matin, a été célébré le mariage de M. Pedro Antonio, musicien, avec M^{lle} Téodore Lopez y Venters. à Hanoï. Les témoins étaient ; M. Norberto Reyes, mécanicien à l'usine des tramways électriques, et M^{me} Pilar Seuinges, épouse Molina, à Hanoï.

Nous adressons aux nouveaux époux nos meilleurs souhaits de bonheur.

[Gérontocratie]
Grands projets, petites réalisations
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 15 août 1926)

Les Quarante ans de Tonkin, de notre confrère A. Piglowski, sont une mine où l'on puise chaque jour quelque chose d'intéressant.

Il en est en ce moment à l'année 1904. Citons ce passage.

La Compagnie des tramways de Hanoï annonçait le 15 avril qu'elle allait créer de nouvelles lignes de Câudo (Hadông) au Day, de Bach-Mai à Batrang, construire le tronçon Hanoï-Sontay, et faire un embranchement allant de la place Négrier aux quais par les rues du Pont-en-Bois et de Foutchéou (Fellonneau). Cette dernière ligne, d'un caractère spécial, devait être affectée exclusivement au débarquement et au transport des différentes marchandises de gros volume destinées au commerce local et apportées par les chaloupes. Pourquoi ces innovations, dont les projets furent accueillis avec joie par la population, n'ont-elles pas été suivies d'effet ?

N.D.L.R. — Pourquoi ? Sans doute parce que les espérances que l'on avait conçues d'un développement économique rapide du Tonkin ont beaucoup tardé à se réaliser.

Ce n'est que dix ans plus tard que fut construite la ligne de Hanoï à Hadông, dotée du même matériel d'occasion que les autres lignes. Et c'est seulement alors que la Compagnie commença à faire des recettes qui ne devaient devenir vraiment intéressantes que vers la fin de la guerre. C'eût été alors le cas de reprendre les projets de 1904. Malheureusement les administrateurs avaient vieilli et, selon les habitudes de France, se gardaient bien de faire place à de plus jeunes. Le président du conseil d'administration doit avoir dans les quatre-vingts ans. Rien à attendre de cette société avant que ce digne vieillard ne soit mort ; or il se propose de vivre jusqu'à 110 ans.

Voilà une des faiblesses de la France ; la mainmise des vieillards sur tout, et les jeunes impitoyablement écartés ; or, par jeunes, il faut entendre les hommes de 35 à 50 ans. Le ministère actuel se compose de sexagénaires, la moyenne du moins dépasse 60 ans. Louis XIV et ses collaborateurs : Colbert, Louvois, Vauban, etc., étaient, au temps le plus glorieux du règne, des hommes de 30 à 40 ans. C'étaient des enthousiastes, aussi bien que de gros travailleurs et des hommes de bon sens ; mais sans l'enthousiasme, ils n'eussent rien fait.

MARIAGE
Marcelle Devillé-Velloz
Pierre Duron
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 octobre 1926)

Mardi 16 octobre 1920, à 10 h. 30, a été célébré, dans une charmante intimité, le mariage de M. Pierre Gabriel Duron, le sympathique ingénieur, directeur de la Société foncière de l'Indochine, avec M^{lle} Marcelle Amélie Henriette Devillé-Velloz, attachée à la direction de la Justice, à Hanoï.

Les témoins étaient : MM. Eugène Louis Jean René Robin, résident supérieur au Tonkin, officier de la Légion d'honneur ; Louis-Alfred Habert, directeur de l'administration de la justice, chevalier de la Légion d'honneur ; Jacques Got, directeur de la Banque de l'Indochine, chevalier de la Légion d'honneur ; et Georges Charles Henri Pelletier, directeur de la Société Indochinoise d'Electricité à Hanoï.

M. le résident-maire Dupuy, en quelques paroles pleines d'une exquise amabilité, a félicité les nouveaux mariés, puis la bénédiction religieuse a été donnée en la chapelle du pensionnat Sainte-Marie par le H. Père Dronet ; la délicatesse de Mère Louise avait tout prévu ; la chapelle, ornée était avec un goût parfait et l'intimité était si touchante que les quelques amis venus apporter leurs vœux au jeune ménage en étaient émus.

À remarquer : M^{me} et M. Robin, M^{me} et M. et M. Habert, M^{me} et M. Pelletier, le général et M^{me} Bourayne, le premier président Morché, M^{me} et M. Mus, M^{me} et M. Milon, M^{me} et M^{lle} Coquelin, M. et M^{me} Carisey. M. et M^{me} Revéron, M^{me} et M. Jumeau, M^{me}, M^{lle} et M. Fleury, M. Abor, avocat général ; M^{me} Michelot, M^{me} Incamp, M^{lles} Berthon, Patard, Luzet, MM. Toscant, Raymond, Carton, Bruneteaud, Veyrenc, etc.

Nous renouvelons aux nouveaux mariés meilleurs souhaits de bonheur.

Les tramways électriques de Hanoï
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 7 novembre 1926)

Nos tramways, d'aspect préhistorique et encombrants traversent une série de mauvais jours durant lesquels leur vitesse, cependant déjà pas bien grande, est réduite à zéro. Les pannes succèdent aux pannes, mais que peut la science et le dévouement du

personnel contre l'usure d'un matériel arrivé à bout de course. Cela peut durer longtemps ainsi. La direction de cette affaire est à Paris. De loin, elle prétend l'administrer et en retirer tous les profits sans aucun risque, ni aucune charge. Elle bénéficie d'un monopole qu'elle aurait pu rendre plus fructueux si elle l'avait mieux exploité. Elle paye à la Ville une redevance infime, si on compare ce qu'elle paye aux droits perçus sur les autobus qui lui font concurrence. Cette concurrence est peut-être devenue une cause de ruine pour la Société foncière, c'est possible, mais s'il en est ainsi, cette société n'a à s'en prendre qu'à elle si par la mauvaise gestion de son affaire elle s'est laissée battre sur un terrain où tout l'avantage lui était par avance acquis. Ce ne sont pas les pannes multiples de ces derniers temps qui ramèneront à elle une clientèle qui lui échappe, et il serait à souhaiter que la Ville prenne des mesures énergiques pour mettre la Société foncière en demeure, soit de s'outiller mieux, soit de renoncer aux avantages de sa concession.

France Indochine.

N.D.L.R. — Nous nous joignons à notre confrère pour suggérer les mêmes mesures.

ENTRÉE DE LA SFFC AU CAPITAL

NOMINATION

[Pierre Duron]

(*L'Avenir du Tonkin*, 12 février 1927)

Vers Quang-tchéou-Wan. — Ces jours derniers nous a quitté, se rendant à Quang-tchéou-Wan où il va monter une usine électrique, M. Duron, le sympathique directeur de la Société des Tramways, juge consulaire près le tribunal de commerce de Hanoï. La très grande compétence technique et l'incessante activité de M. Duron s'étaient affirmées ici depuis bien longtemps ; il aurait pu rester parmi nous à la tête de l'importante société qu'il dirige ; il en avait même été très instamment prié lors de l'achat récent des Tramways par M. Hombert [Octave Homberg], mais il a entrevu au loin un champ d'action plus vaste et sa solide énergie l'a poussé vers un nouvel effort.

M Duron ne nous quitte que provisoirement pour l'instant puisqu'aussi bien il continuera à diriger les Tramways en attendant l'arrivée d'un nouveau directeur et, fréquemment, il reviendra à Hanoï.

Nous le verrions partir avec grand regret, s'il ne restait notre voisin, même un peu éloigné, et nous suivrons avec intérêt ses travaux pour la réussite desquels nous faisons les vœux les plus sincères.

Joseph-Antonin-Robert de BOYSSON (1891-1970), directeur

Ingénieur principal du génie maritime.

Futur administrateur délégué des Verreries d'Extrême-Orient
et administrateur de Chalandage et remorquage de l'Indochine pour le
compte de la SFFC.

Officier de la Légion d'honneur (1938)

TRAMWAYS D'HANOI
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 24 avril 1927)

La nouvelle de l'achat par M. Octave Homberg des Tramways de Hanoï, ou, pour être plus exact, de la **mainmise par M. O. Homberg sur la majorité des actions de la Société Immobilière**, propriétaire de ces tramways, a été généralement bien accueillie, car on s'accorde à penser que ce n'est pas pour laisser ces tramways achever de tomber en décadence que l'actif financier s'en est assuré le contrôle.

Dans leur enthousiasme, à l'idée que les vieilles reliques d'un type vieux de trente cinq ans, qui se traînent si péniblement dans nos rues avec un bruit de ferraille, allaient faire place à quelque chose de plus moderne, certains ont pris leurs vœux pour des réalités et annoncé que, déjà, du matériel neuf était commandé.

Nous nous sommes donc rendu à l'usine, où M. de Boysson, le directeur provisoire envoyé de Saïgon par la Banque Homberg pour prendre les services des mains de M. Duron, nous a fort aimablement reçu, mais nous a déclaré ne rien connaître encore des intentions de la société quant à l'avenir. Un directeur sera envoyé de France prochainement avec des directives ; pour le moment, le rôle du directeur provisoire est de prendre connaissance de l'affaire et d'en étudier le fonctionnement.

M. de Boysson a été frappé par le bon état d'entretien d'un matériel si ancien, et ceci fait honneur à M. Duron qui, réellement, y a eu beaucoup de mérite.

On sait que M. Duron va se rendre à Quang-tchéou-Wan pour y installer la centrale électrique et le réseau d'éclairage des deux centres : Fort-Bayard et Tchékham ; nous ne serions pas étonné si un tramway électrique venait plus tard compléter cette installation. Il y a un trafic actif entre les deux villes distantes de 14 km.

Il y a bientôt dix ans que *l'Éveil Économique*, reprenant les conclusions exposées par son directeur au début de 1914, dans *l'Avenir du Tonkin*, suggérait, entre autres choses s'offrant à l'activité française à Quang-tchéou-Wan : une succursale de la Banque de l'Indochine et une centrale électrique ; ces deux suggestions sont aujourd'hui l'une une réalité concrète, un vrai succès, l'autre une certitude, qui demain se traduira par un grand succès.

Fermons la parenthèse.

Pour en revenir aux tramways de Hanoï, on sait que cette affaire eut des débuts pénibles ; le contrat laissait à la charge de la Société non seulement la construction des lignes mais l'entretien de la voie et de la chaussée empruntée par la voie : or la population, alors très pauvre, considérait comme un luxe ce mode de locomotion. Ce ne fut que du jour où une ligne fut prolongée au-delà de la banlieue immédiate, jusqu'à Hadông, que les recettes commencèrent à se rapprocher du chiffre des dépenses, pour le dépasser vers la fin de la guerre, lorsque la population, moins misérable, eut assez de gens à même de dépenser quatre sous pour s'éviter cinq kilomètres à pied.

Mais le conseil d'administration, composé de vieillards, restait sous l'impression des mauvaises années des débuts et, ayant tiré de substantiels profits de la vente de ses immenses terrains de l'ancienne citadelle, ne se souciait pas de dépenser un centime à étendre son réseau de tramway et à rénover le matériel.

Malgré les efforts de M. Duron, il est certain que quelques années plus tard, c'en eût été fini de ces pauvres vieux tramways impotents, concurrencés sur leur seul bon parcours par les autobus. Nous sommes heureux de voir un sang nouveau infusé à la société, car il y a beaucoup à faire aujourd'hui en matière de tramways ; le réseau est susceptible d'une extension considérable et des millions de piastres y trouveront un placement avantageux si l'exploitation est faite d'une façon moderne, méthodique, bien adaptée aux besoins spéciaux du pays.

Tout d'abord, il y aurait lieu de remanier légèrement le réseau en partant de ce principe que le service suburbain est le principal et le service urbain accessoire ; pour

l'intérieur de la ville, tout en gardant les voies actuelles comme voies de jonction entre les différentes lignes, on aura intérêt à céder la place dans une large mesure à l'autobus, et à l'imbattable pousse-pousse.

Dans la ville indigène le tramway ne peut circuler que très lentement et, si l'on garde la voie unique, il sera toujours une gêne pour la circulation.

Voici les premières améliorations que nous nous permettrons de signaler, en attirant l'attention sur ce fait que la partie de la province de Hadông qui constitue la banlieue de Hadông ne compte pas moins de cinq cent mille habitants.

Nous suggérerions que la place Négrier reste la tête de ligne pour la ligne de Bach-Mai, mais en doublant la voie d'un bout à l'autre et en prolongeant la ligne de 5.500 mètres en ligne droite jusqu'à la gare de Van-Diên, sur la ligne de Hanoï à Nam-Dinh. Notre ligne desservirait ainsi le stand de tir et l'important marché de Giap-Luc.

De la place Négrier au Château d'eau, la ligne resterait une ligne de jonction sans en augmenter le trafic ; mais le Château d'Eau deviendrait tête de ligne pour un trafic développé dans la direction de la banlieue Nord. La voie serait doublée et prolongée au-delà du Village du Papier jusqu'à celui des Quatre-Colonnes (Thuy-Phong) par Cô-Nhuê-Hoàng-Cô, Nhuê-Chua-Dông et Cô-Nhuê-Viên, soit 6 km. 1/2.

De même entre la place Négrier et la place Neyret, la ligne resterait comme ligne de jonction rue du Chanvre et du Coton et serait développée en double voie vers la banlieue avec la place Neyret comme tête de ligne de la plupart des convois. La ligne du pont du Papier serait poussée jusqu'à la citadelle de Hoai-Duc Phu, soit 1.500 mètres, en attendant la ligne de Hanoï à Sontây. La ligne de Hadông, doublée et aménagée pour une plus grande vitesse serait poussée jusqu'au Day, soit six kilomètres.

Telles sont les premières lignes que nous suggérerions, soit 19 km. 500.

Ensuite nous proposerions :

1° — Une ligne partant de Château-d'Eau et gagnant par la rue du Charbon, la digue du fleuve Rouge qu'elle suivrait jusqu'au Bac des Quatre Colonnes, 10 km ;

2° — Une ligne de ceinture allant de Thanh-Tri à Phu-Xa par Bach-Mai, le Camp d'Aviation, et la route surpeuplée qui longe le sông Tô-Lich en coupant le tramway de Hadông ; celui du pont du Papier et celui du village du Papier, 15 km ;

3° — Une ligne prenant au croisement de la rue Paul-Bert et du boulevard Gia-Long et suivant le bd. Gia-Long prolongé jusqu'à Bach-Mai, passant ensuite par le Lazaret et le Camp d'Aviation et filant de là, sur Diah-Côngi-Thuong, traversant le sông Tô-Lich, longeant par derrière les riches villages qui bordent ce cours d'eau puis ceux qui bordent le sông Nhuê, Giang jusqu'à Khuc-Thuy, 13 km. ;

4° — Une ligne de Hadông à Van-Diên traversant la précédente à Thanh-Liêt, 7 km. 500.

Plus tard, quand sera construit le nouveau pont du chemin de fer et que le pont Doumer sera affecté aux véhicules divers et aux tramways, une ligne partant du boulevard Henri-d'Orléans, prenant le pont Doumer et bifurquant au sortir de ce pont :

a) — sur la nouvelle gare de Gia-Làm ;

b) — sur Lâm-Gia, Bat-Trang et le Huyên de Van-Giang par la digue du fleuve Rouge 18 km. 500.

Soit pour ce second réseau 64 km., soit en tout 83 km. 500 de tramways électriques.

Une troisième extension comprendrait : a) l'extension jusqu'à Sontây de la ligne de Hoai-Duc-Phu, soit 32 km.,

b) une ligne d'environ 50 km. longeant le Day en aval.

Soit au total environ 188 km. de tramways nouveaux s'ajoutant aux 21 existants.

Cela constituerait pour le groupe Homberg une affaire un peu moins microscopique que l'affaire actuelle, le placement de quelque chose comme quatre millions de piastres ; cela constituerait surtout pour les campagnes une œuvre de première utilité.

Nous supposons, bien entendu, que l'affaire sera exploitée intelligemment, non pas selon des formules d'Europe du temps de Louis Philippe, mais selon les besoins propres

du pays. Les lignes devraient être construites partout pour recevoir au besoin des wagons de 10 tonnes des chemins de fer du Yunnan et de l'État et aménagées pour faciliter le transport des marchandises et remplacer dans la plupart des cas, par des trains circulant en ville la nuit, le trafic des charrettes à bras. Nous envisagerions un embranchement desservant les carrières de la Rive Droite du Day et amenant avec des wagons basculants le ballast pour l'entretien des routes et des rues, des embranchements particuliers en ville desservant marchés, usines, dépôts, abattoir et boucheries, fabriques de glace et dépôts de pétrole, etc., amenant le sable aux mares à remblayer, les briques aux grands immeubles en construction, etc.

Comprise de cette façon, l'affaire des tramways serait une belle grande affaire.

Notre carnet financier

(*Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 mai 1927)

La Société foncière de l'Indochine a réalisé en 1926 un bénéfice net de 585.112 fr. et fixe le dividende à 70 fr. 71 pour les actions et 42 fr. 08 pour les parts.

Ernest GÉRARD, directeur

De la Cie générale française de tramways. Directeur, puis administrateur des Tramways de Saint-Quentin. Et, plus tard, des Tramways de Toulon.
--

HAÏPHONG

ARRIVÉES

(*L'Avenir du Tonkin*, 7 juin 1927)

Par le *Claude-Chappe* :

M^{me} et M. [Paul] Verjus, Société financière [et futur directeur].

ÉCOLE PUGINIER

Prix offert par les amis des écoles

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 juin 1927)

M. Gérard, directeur des tramways électriques

Notre carnet financier

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 20 juin 1927)

MM. [Henri] Ader ⁵, Guesde et Boule ⁶ ont été élus administrateurs de la Société foncière de l'Indochine en remplacement de MM. Bertrand et Rennevier, démissionnaires.

Le dividende a été fixé à 70 fr. 70 par action et 42. fr. 08 par part. Le bénéfice de 1926 fut de 505.012 francs.

Notre carnet financier
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 août 1927)

La Foncière de l'Indochine (Tramways de Hanoï), a réalisé en 1926 un bénéfice de 505.012 francs. Le dividende va être porté à 70 fr. 70 pour les actions de jouissance et à 42 fr. pour les parts de fondateur.

(*Les Archives commerciales de la France*, 18 octobre 1927)

PARIS. — Modification. — Soc. FONCIÈRE de l'INDOCHINE. — Transfert du siège, 51, Anjou. — 13 sept. 1927. — *Gazette du Palais*.

Le feu à l'usine des Tramways
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 novembre 1927)

Ce matin, à 9 h. 30, la Sûreté, la police étaient alertées : le feu venait d'éclater à l'usine des tramways. La place, les autorités, le service d'incendie «de la ville furent avisés et l'on se porta rapidement sur les lieux où M. Vergé, directeur, assisté de son personnel européen et indigène, des voisins venus en hâte, M. Muller, directeur de la Blanchisserie aseptique d'Extrême-Orient, M. Laforge, directeur des plantations municipales, avait organisé rapidement les secours.

Par suite d'un court-circuit, le feu s'était déclaré dans une étuve électrique servant à assécher le bobinage et occupant un angle du bâtiment servant de bureau et de magasin.

M. Tholance, résident maire ; M. Barrière, procureur de la République ; M. Graffard, commissaire spécial ; M. Jouin, commissaire de police du 2^e arrondissement, étaient présents.

Les moto-pompes, les arroseuses municipales arrivèrent sans tarder, ainsi qu'un piquet militaire et une pompe.

Il a fallu procéder à la démolition d'un pan de mur pour pouvoir arroser à l'intérieur.

⁵ Henri (« Henry ») Ader (1872-1941) : polytechnicien, ingénieur en chef des Ponts et chaussées, directeur de cabinet de Loucheur (1924), puis de Daniel-Vincent (1925-1926) au ministère du commerce et de l'industrie. Administrateur de la Banque nationale française du commerce extérieur (mai 1927) et de la Société de transports en commun de la région parisienne (1929), représentant de la SFFC au conseil de la Société foncière de l'Indo-Chine (1927), puis des Tramways du Tonkin, de la Société française de dragages et de travaux publics (1928), de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transports (1929) et de la Compagnie des Voies ferrées de Loc-Ninh et du Centre-Indochinois (1930).

⁶ Léon Boule (1865-1947) : ingénieur en chef des ponts et chaussées, Il représente ici la SFFC dont il fut administrateur, puis administrateur délégué de 1926 à 1934, parallèlement à ses fonctions à la Cie générale française des tramways où il était entré en 1908 et dont il devint président en 1929. Voir [encadré](#).

Le magasinier, faisant preuve d'une grande présence d'esprit, fit sortir les touques et toutes les matières inflammables contenues dans le magasin.

On ne connaît pas encore le montant des dégâts. Grâce à la promptitude avec laquelle les secours ont été organisés, on a pu éviter un grave sinistre et limiter les pertes.

SOCIÉTÉ FONCIÈRE DE L'INDOCHINE
(*Le Journal des débats*, 19 juillet 1928)

L'assemblée ordinaire, tenue hier sous la présidence, de M. Léon Boulle, a approuvé les comptes de l'exercice 1927, présentant un bénéfice net de 461.946 francs, non compris le report antérieur de 135.946 francs. Le solde créditeur total a été affecté, pour la plus -grande partie, à des-, amortissements, laissant un reliquat disponible de 142.461 francs, qui a été reporté à nouveau. MM. Barbet et Boysson, administrateurs sortants, ont été réélus.

SOCIÉTÉ FONCIÈRE DE L'INDOCHINE
(*Le Journal des finances*, 7 mars 1928)

Réunis en assemblée extraordinaire le 5 mars 1928, les actionnaires ont reconnu sincère et véritable la .déclaration notariée. de souscription et de versement relative à l'augmentation de capital de 2.500.000 fr. qui s.'est effectuée par la création de 25.000 actions nouvelles de 100 fr. chacune, émises au taux de. 110 fr.

En conséquence, le capital social de la société se trouvé définitivement porté de 2.500.000 fr. à 5 millions de francs.

Les tramways électriques de Hanoï
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 mars 1928)

Après de longues années de stagnation avec une usine hors d'usage et un matériel désuet, l'on pouvait croire que c'en était à peu près fini de cette exploitation mal emmanchée, qui avait dû s'entendre avec l'usine d'électricité, pour avoir le courant nécessaire pour faire mouvoir jusqu'à usure complète sa ferraille roulante.

Déjà l'on voyait les autobus et, en particulier, les partisans d'une vieille invention très discutée : l'autobus à trolley, s'apprêter à recueillir la succession.

Nous sommes heureux d'être aujourd'hui en mesure d'apprendre à nos lecteurs qu'encore est vive la souris. L'on remplace entre le Petit Lac et le Château d'eau les vieux rails usés par des rails neufs de 40 kg, longs de 18 mètres, tout ce qui se fait de plus fort comme voie de tramway, l'on agrandit considérablement les ateliers de l'usine, on en renouvelle et complète le matériel ; enfin, les vieux hangars, rafistolés avec du fer blanc de touques à pétrole, vont faire place à des hangars neufs. Les ateliers sont dotés d'un matériel neuf ultramoderne que l'on achève en ce moment d'installer, et les hangars, deux fois plus grands, sont aménagés pour faciliter les mouvements des voilures remisées et en recevoir plus du double.

En effet, il a été commandé du matériel neuf, attendu d'ici trois mois an plus tard, et qui sera mis en marche au début de juillet, dix automotrices d'un modèle moderne et dix grandes remorques à boggies à 60 places Cela ne double pas le nombre actuel des

voitures et remorques car un certain nombre de ces antiques véhicules d'un modèle vieux de plus de quarante ans, sont inutilisables et irréparables, mais cela double en tout cas la capacité de transport.

Nous sommes persuadé que la Compagnie de tramways aura si vite fait de récupérer ces frais d'entretien et d'amélioration qu'elle songera alors à l'extension du réseau, tant urbain que suburbain.

Pour le réseau urbain, un remaniement des lignes s'impose ; mais il faut qu'avant tout l'on sache à quoi s'en tenir sur la transformation de la gare.

Le projet Hébrard, auquel nous avons apporté, comme le savent nos vieux abonnés, notre contribution en ce qui concerne la gare, aurait pour résultat de déplacer le nombril de Hanoï, qui est encore l'étroite et incommode place de Négrier, pour le porter à la grande place de la gare, devant la future façade tournée non plus vers l'excentrique boulevard Gambetta mais vers la citadelle. Sur cette vaste place, tout à fait centrale, avec le développement de Hanoï, qui se produit si vigoureusement dans la direction du Pont du Papier, entre le champ de course et Thaï Hà Ap, il sera facile d'installer les points de jonction de presque toutes les lignes de tramways, en particulier de la ligne de tramway Gare centrale-Gialâm, qui remplacera la ligne de chemin de fer par le boulevard Henri-d'Orléans et le pont Doumer.

Or ce projet Hébrard n'est réalisable que si les limites de la ville de Hanoï sont reculées, ce qui s'impose d'ailleurs, pour de multiples raisons.

Le réseau suburbain, déjà amorcé, pourrait être dès maintenant amélioré par les mesures que voici :

Doublement de la voie actuelle entre la place Neyret et Hadông.

Reconstruction du pont de Hadông et extension de la ligne en voie simple jusqu'au Day.

Doublement, de la voie de la place de Négrier à Bach-Mai et extension de la ligne de Bach Mai à la gare de Van Diên.

Extension jusqu'au Phu dé Hoai-Duc Phu de la ligne Pagode des Corbeaux — Pont du Papier.

Mais pour ces travaux d'extension, il est nécessaire que le Protectorat fasse au moins la dépense de l'infrastructure. C'est un sujet sur lequel nous nous proposons de revenir.

(*Les Archives commerciales de la France*, 20 mars 1928)

PARIS. — Modification. — Soc. FONCIÈRE DE L'INDOCHINE, 51, Anjou. — Capital porté de 2.500.000 à 5 millions de francs. — 5 mars 1928. — *Gazette du Palais*.

Notre carnet financier

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 août 1928)

La Société foncière de l'Indochine a réalisé en 1927 un bénéfice de 461.236 fr. 60 presque entièrement consacré à des amortissements.

Société foncière de l'Indochine

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 novembre 1928)

La Société foncière de l'Indochine a réalisé en 1927 un peu plus de 3 millions de francs de recettes, mais les frais d'exploitation ont presque tout absorbé et les amortissements auxquels s'est livré le conseil n'ont laissé aucun disponible.

Le président s'est plaint de l'irrégularité avec laquelle la Sté Indochinoise d'Électricité a fourni le courant pendant le premier semestre 1927.

La société a complètement cessé ses opérations foncières ; elle a vendu ses terrains et immeubles et se consacre uniquement à l'exploitation des Tramways de Hanoï. Une mission a été envoyée au Tonkin l'an dernier pour étudier le développement de ces services de tramways et une augmentation de capital, qui aura lieu prochainement, permettra la réalisation du programme projeté.

Il est à remarquer que le capital actuel a été entièrement remboursé.

(Les Archives commerciales de la France, 20 mars 1928)

PARIS. — Modification. — Soc. FONCIÈRE DE L'INDOCHINE, 51, Anjou. — Capital porté de 2.500.000 à 5 millions de francs. — 5 mars 1928. — *Gazette du Palais*.

Le projet de trolleybus à Hanoï est abandonné
(L'Éveil économique de l'Indochine, 11 novembre 1928)

Nos lecteurs se souviennent qu'en deux fois, nous avons critiqué ce projet, mis en avant par un groupe local [Société française de transports*, naguère détenteur d'un quasi-monopole des pousse-pousse de Hanoï] d'un système d'ailleurs vieux de plus de trente ans de tramway électrique sans rail, ou, si l'on veut, d'omnibus électriques à trolleys. Ce système, disions-nous, a tous les inconvénients des deux systèmes dont il est un métissage, sans en avoir aucun des avantages. Et nous engageons vivement nos édiles à rejeter les propositions de ce groupe et à demander plutôt à la Cie de tramways d'allonger son réseau dans trois ou quatre directions. Seulement, il est évident que, comme pour les routes et les chemins de fer, l'État, en l'espèce le Protectorat, devrait faire les frais au moins de l'infrastructure, avec la certitude de les récupérer indirectement, grâce à l'accroissement de prospérité qui en résultera.

TONKIN
LA VIE ÉCONOMIQUE
(Les Annales coloniales, 17 décembre 1928)

Hanoï. — Le directeur de la Société foncière vient de demander au Résident supérieur l'autorisation de prolonger la voie des tramways jusqu'au chef-lieu de la province de Sontay et d'installer de nouvelles lignes dans différentes artères de la Ville.

En ce qui concerne le prolongement de la voie jusqu'à Sontay, le Résident réserve encore sa décision. La réalisation de ce problème reste subordonnée à l'élargissement de la chaussée actuellement trop étroite pour permettre d'y installer des rails.

Quant à l'extension du réseau dans la Ville, la demande de la Société foncière a été transmise au résident-maire qui fait étudier la question par les services compétents. L'autorisation sollicitée ne serait toutefois accordée que pour des rues ayant une

chaussée suffisamment large. Le conseil municipal, qui se réunira le mois prochain, se prononcera sur la suite à donner à cette demande.

[SFFC*]

Les attaques contre M. Octave Homberg
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 janvier 1929)

[...] Parmi les affaires du groupe, il y en a d'excellentes, par exemple la société, qui, sous le nom de Société foncière de l'Indochine, cache une affaire très prospère de tramways à Hanoï. [...]

Société foncière de l'Indochine
(tramways de Hanoï)
par H.C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 janvier 1929)

On peut se demander si tous les actionnaires se doutent de l'objet de cette société, car il faut lire bien attentivement le rapport du conseil d'administration pour s'apercevoir qu'il s'agit de tramways. Voici à peu près tout ce que l'on peut tirer de ce rapport :

La société possède au Tonkin des tramways, dont le courant est fourni par la Sté Indochinoise d'Électricité ; le capital a été augmenté en vue de l'extension du réseau, d'importants travaux de refonte du matériel ancien et des fournitures de matériel neuf sont en train.

Et voilà tout, absolument tout ce qu'il est possible à un actionnaire de savoir de cette entreprise si intéressante, aujourd'hui prospère et appelée à un si bel avenir.

Il est vrai que beaucoup de sociétés n'en disent pas plus long. Ne suffit-il pas sur un billet de loterie d'un nom, d'une date et d'un numéro ? Il ne faut pas que l'actionnaire prenne des habitudes de curiosité et se mette à même de discuter à l'assemblée générale annuelle. Pour savoir quelque chose (?) de son affaire, il doit s'en remettre entièrement aux banquiers et aux démarcheurs ; n'y a-t-il pas, d'ailleurs de bonnes personnes, comme madame Hanau, sur lesquelles le petit capitaliste peut se décharger du souci de se renseigner ?

De là le caractère si laconique de la plupart des rapports. C'est contre quoi les capitalistes intelligents devraient protester. Ce sont des rapports détaillés et précis sur la marche de l'affaire, avec au besoin cartes, plans, croquis et photographies, qui devraient être publiés chaque année.

En ce qui concerne ce que nous appellerons tramways de Hanoï, société au capital de 5.000.000 fr. ayant 21 km. de tramways, mais appelée à en avoir 500 km. avec un capital de 50.000.000, nous nous proposons de renseigner un peu plus explicitement nos lecteurs sur la question technique et économique, car il s'agit d'un service d'intérêt général, d'une partie, qui pourrait être très importante, de l'outillage économique du Tonkin. D'ailleurs l'ensemble des lignes que nous préconisons pourrait, au besoin, être l'objet de plusieurs entreprises différentes.

Voici, au point de vue financier, ce que l'on peut tirer du rapport.

Le capital a été porté le 1^{er} déc. 1927 de 2.500.000 à 5 000.000 de francs, mais l'augmentation n'ayant été réalisée que le 5 mars suivant, ne figure pas au bilan de l'exercice 1927.

Cette augmentation a pour but de commencer à réaliser le programme mis au point à la suite du voyage d'études de M. de Boysson pour le développement du réseau de

tramways, objet unique désormais de la société, qui était surtout au début une entreprise foncière. Disparaissent donc du bilan les postes terrains et immeubles vendus, à l'extinction desquels ont été affectées la valeur des obligations amorties, la réserve de 130.000 fr. et les plus values d'inventaire estimées au plus bas prix.

La réserve de renouvellement de matériel a été ramenée de 800.000 à 442.248 fr. par suite de l'amortissement partiel de l'usine électrique (arrêtée pour raison d'usure complète), des frais d'études de la mission de 1926 et travaux neufs et de grosses réparations ouverts à la suite de cette étude. En vue de continuer les travaux la société a ramené cette réserve à 900.000 fr. par un prélèvement sur le compte profits et pertes; le bénéfice de 461.266 fr. 60 a été ainsi ramené à 6.514 fr. 64 ce qui, joint au report de francs 135.94675, donne un total de 142.461 fr. 36 à reporter à nouveau.

Les recettes d'exploitation ont été de 3.003.887.40, les frais d'exploitation de 2 314 302 72 et les frais, généraux de 228.318,08, laissant donc un solde 454.751,26 réparti comme nous venons de le dire. Toutefois, nous ne trouvons pas la mention de la quote-part revenant sur les bénéficiaires à la ville de Hanoï. Est-ce que celle-ci aurait oublié de faire valoir ses droits ?

La propriété de la compagnie était évaluée au 31 déc. à 662.893 fr. 06, soit environ 53.000 \$ pour les terrains et bâtiments ; ce qui, malgré l'état de ruine des bâtiments à cette époque, n'était pas exagéré, vu la valeur du terrain, et 1.534.711 \$ 65 pour 21 km. de tramways, soit environ 73.000 fr. le kilomètre ; c'est ce que valaient encore bien les lignes avant réfection, avec leur matériel roulant, absolument à bout, mais qui a quand même tenu le coup cahin-caha pendant un an encore et qui, réparé, rendra encore service les jours d'affluence pendant quelques années.

Depuis cette époque, il a été dépensé environ 4.500.000 fr. en réfection de ligne, construction de bâtiments, outillage nouveau et reconstitution du matériel roulant et l'on peut considérer que la plus value apportée à la propriété a été très supérieure à la somme dépensée.

La compagnie vient de demander la concession d'une ligne nouvelle, dont le tracé est très judicieusement choisi et qui, desservant des voies extrêmement animées, rencontre la gare à un tiers et le grand marché au second tiers de la ligne.

Cette ligne rendra plus de services qu'aucune des lignes existantes et sera d'un gros rapport.

Nous estimons donc cette affaire une des plus saines et des plus riches en promesses de tout le groupe Homberg.

Le tramway électrique de Hanoï à Hadong
par H.C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 janvier 1929)

Au moment où la Compagnie des Tramways reconstruit ses lignes et renouvelle son matériel, et où, par suite de ces améliorations très bien accueillies par la population indigène, la clientèle augmente rapidement, la question se pose du terminus de la ligne Hanoï-Hadong, la plus fréquentée du réseau.

Cette ligne est appelée au plus bel avenir, à condition de doubler la voie en vue d'augmenter la vitesse et le rendement ; mais avant tout s'impose le déplacement du terminus actuel à Hadong, pour le porter au marché de cette ville, en attendant que le tramway soit poussé jusqu'au Bay.

La question n'est pas nouvelle ; elle ne date que de vingt-cinq ans. Un quart de siècle, c'est le minimum en Indochine pour une réalisation quelconque. C'est le 31 mars 1904 qu'une convention est intervenue entre le Protectorat et la Cie des Tramways (Cie [*sic* : Société] Foncière de l'Indochine) autorisant la compagnie à prolonger sa ligne

jusqu'à Càu-Bo (Hadong) et le 10 juillet 1904 que le directeur des Travaux publics écrit à la société pour l'informer que la construction des deux principaux ponts, sur le sông Tô-Lich et sur le sông Nhuê-Giang, serait à la charge de l'Administration.

La ligne en question est née avant terme, la gestation n'ayant duré que dix ans ; cependant, pour le principe, l'Administration des T. P., après avoir tardé jusqu'après la guerre, au lieu de construire le pont prévu pour le tramway sur le sông Nhuê-Giang en face du marché, s'est contentée de reconstruire en ciment le vieux pont de bois de la route et l'a même doté de rails. Seulement, elle l'a construit si étroit et si peu solide que la compagnie n'a pas encore osé s'en servir pour porter son terminus en pleine ville.

Jusqu'à ces derniers temps, la question n'était pas urgente. A cette époque, le paysan annamite préférait faire deux kilomètres à pied plutôt que de payer un sou de plus ; aujourd'hui, il en est tout différemment, la population jouit en général d'une plus grande aisance et le paysan paie volontiers deux sous pour s'éviter de marcher un kilomètre ou deux ; d'autre part, le tramway se trouve en concurrence avec les autobus.

La solution proposée par les T. P. est inacceptable car, outre que leur pont n'est pas solide, il est extrêmement étroit : 4 m. 50 de chaussée, avec deux petits trottoirs d'un mètre, alors que la circulation y est intense. En outre, le tramway devrait, au débouché de ce pont, tourner à angle droit, ce qui doublerait encore la gêne à la circulation, et enlever au Cercle de Hadong la partie de son parc la plus agréable, pour descendre le long de la rivière jusqu'au marché.

Enfin, sur la rive gauche, le tramway traverserait, avant de s'engager sur le pont, le carrefour le plus animé de la ville, carrefour où les autobus et les pousse pousse stationnent et où règne déjà un grand encombrement. La seule solution est d'en revenir à ce qui avait été autrefois décidé, en construisant un nouveau pont, en face du marché, ce qui aurait pour effet de dégager l'unique pont actuel. Ce serait d'ailleurs le cas de prévoir ce pont assez large avec deux voies de tramway, deux trottoirs de 1 m.50 et une voie charretière de 5 mètres, soit un pont de 12 m. de large.

Deux ponts ne seront pas de trop pour une ville dont l'importance augmente chaque jour et dont le pont unique actuel est presque constamment encombré.

FONCIÈRE DE L'INDOCHINE
(*Le Journal des débats*, 12 mars 1929)

Une assemblée extraordinaire, tenue le 9 mars, a modifié la dénomination sociale, qui devient Société des Tramways du Tonkin, les opérations foncières de la Société étant terminées, et le titre ancien créant des confusions avec des sociétés existantes. L'assemblée a voté ensuite la division des actions de jouissance anciennes de 500 fr., en cinquièmes. Elle a, en outre, donné au conseil tous pouvoirs pour porter éventuellement le capital social de 5 à 20 millions de francs.

Foncière de l'Indochine
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 avril 1929)

Une assemblée extraordinaire, tenue le 9 mars, sous la présidence de M. Boulle, a décidé la modification de la dénomination sociale qui sera désormais Société des Tramways du Tonkin. Elle a également décidé la division des actions anciennes de 500 fr. en actions de 100 fr. De plus, elle a autorisé le conseil à porter le capital social, en une ou plusieurs fois, sur ses simples délibérations, de 5 à 20 millions de francs par l'émission de 150.000 actions nouvelles de 100 fr. de nominal.

Les modifications résultant de ces décisions ont été apportées aux statuts, ainsi que diverses autres de pure forme.

Le rapport indique que va société n'effectuant plus d'opérations sur des terrains et d'autres sociétés ayant des dénominations similaires à la sienne, il convenait, pour éviter des confusions, de modifier l'appellation sociale.

D'autre part, la société a repris, il y a deux ans, la concession des tramways d'Hanoï, exploitation qui donne de bons résultats, mais qui demande à être développée et intensifiée, ce qui nécessitera des ressources nouvelles. La première tranche du programme d'extension approuvé l'an dernier a donné déjà des fruits intéressants qui encouragent le conseil à poursuivre l'exécution du programme général.

Suite :

1929 (mars) : transformation en [Compagnie des tramways du Tonkin](#).