

FERDINAND PIOVANO

TRANSPORTS AUTOMOBILES DE VOYAGEURS

LES DÉBUTS

HANOÏ
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915)

[53] Piovano, fondé de pouvoirs de [Passignat](#).

De Phu-Lang-Thuong à Chu
Une intéressante petite réalisation conduit à un grand projet
par H. CUCHEROUSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 août 1922)

[...] Luc-Nam a toujours été un des centres les plus importants du Bac-Giang. Depuis quelque temps, ses progrès ont été remarquables. C'est maintenant une vraie ville champignon ; des constructions nouvelles s'élèvent de toute part ; le marché devient de plus en plus important. C'est tous les cinq jours, une énorme foire réunissant des milliers de gens des environs et des marchands de toute la province. C'est aussi, ce pourrait être surtout, s'il y avait un hôtel, un des plus beaux rendez-vous de chasse du Tonkin. On sait aussi que c'est un centre d'élevage à l'européenne et que quelques tentatives industrielles indiquent pour l'avenir d'intéressantes possibilités.

Comme une bonne route réunit Luc Nam à Phu-lang-Thuong et que, depuis quelque temps déjà, se dessinait un mouvement assez important de voyageurs, l'idée vint à un petit groupe annamite de concurrencer le pousse lent et coûteux par l'automobile. Avec quelques vieilles guimbardes ils installèrent un service qui, si défectueux fût-il, fut vivement apprécié par la population. Faire le voyage en une heure pour p. 0,50, c'était un fameux progrès. Aussi le service eût-il un franc succès. Mais on sait à quelles difficultés se heurtent ces petits services : matériel insuffisant et mal entretenu, abus de confiance et vols incessants de la part des chauffeurs. Ils ne sont pas viables, ou, si, grâce à une clientèle nombreuse et à l'absence de concurrence, ils arrivent à vivoter, ils sont toujours à la limite, n'ont jamais cent piastres pour une réparation, ou deux mille pour un renouvellement de matériel.

Tandis que ces braves *nhaqués* lançaient donc ce service un de nos compatriotes, M. Piovano, songeait à introduire dans ce genre d'industrie un principe nouveau.

Ce principe, c'est que, au Tonkin du moins (et nous savons qu'en France, c'est à peu près la même chose), les services automobiles publics ne sont pas viables s'ils sont peu importants et ne disposent que d'un matériel léger. La grosse dépense, c'est le contrôle. Au Tonkin, il faut un contrôleur européen de confiance, sans quoi, non pas 20 %, mais 60 et 80 % des recettes se tromperont de direction. Or ce sont là de gros frais, mais qui sont les mêmes pour une vieille guimbarde, transformée en autobus à dix ou douze places, que pour un grand autobus à 40 places, ou un autobus avec remorque à 80

places. Seulement si les 8 p. par jour que coûte le contrôleur se répartissent sur 160 voyageurs (aller et retour d'un grand autobus) cela fait 0 p. 05 par voyageur tandis que, pour une camionnette à 12 places, transportant en 2 voyages 24 passagers, cela fait 0 p. 33 par passager, soit souvent le prix du passage.

Voilà le principe.

Donc M. Piovano fit construire un bel autobus à 40 places, en vue d'un service à trois voyages aller et retour par jour de Ninh-Binh à Phat-Diêm.

Pour un premier essai, il ne pouvait pas mieux choisir. Ce parcours est l'un de ceux qui s'imposent pour un tortillard. A tel point que l'administration des chemins de fer, elle-même, l'a reconnu et qu'un embranchement Ninh-Binh-Phat-Diêm figure parmi les projets qui dorment dans les cartons verts tandis que se succèdent directeurs et intérimaires, inspecteurs généraux, directeurs généraux, etc.

Voilà comme font, font les petites marionnettes.

Voilà comme elles font, trois p'tits tours.

Puis elles s'en vont.

M. Piovano lui, ne s'en va pas. Il fait partie de l'élément stable. Il se dit : d'ici à ce que l'embranchement soit fait, j'ai le temps, avec un ou deux autobus, de récolter une riche moisson.

Enthousiasme général dans la région lorsque l'on connut le projet. Enthousiasmé de M. le résident de Ninh-Binh. Celui-ci prodigua ses encouragements à M. Piovano.

Malheureusement, lorsque ce dernier fit connaître à l'ingénieur des T. P. le poids de l'autobus en construction, il fallût déchanter. Aucun pont n'y pourrait résister. Tous les ouvrages d'art étaient prévus pour des véhicules de moins de 1.500 kilos, dix-sept petits ponts pouvaient bien supporter des véhicules de 2 tonnes mais le pont de 30 mètres ne pourrait pas résister au passage fréquent de véhicules de plus de 1.000 kilos.

M. Piovano pensa alors à un service dans la province de Hung-Yên. Sur ces entrefaites, il reçut la visite d'Annamites de Phu-lang-Thuong qui lui dirent quel bienfait ce serait pour la population s'il venait avec un autobus marchant régulièrement, sans pannes et à prix fixe, concurrencer l'abracadabrant service de guimbarde indigènes.

M. Piovano, [qui connaît les Annamites comme s'il était l'un d'eux, parle leur langue à la perfection, les comprend, les estime et possède toute leur confiance](#), vint à Phu-lang-Thuong et, faisant plusieurs fois le trajet en pousse-pousse, étudia méthodiquement la question, pointant le nombre des passagers, se renseignant sûr le commerce local, l'importance des marchés.

Le résultat de cette enquête fut, le 6 mai dernier, l'inauguration d'un service à 0 p. 50 de Phu-lang-Thuong à Luc-Nam avec l'autobus de 40 places.

Le lendemain, la concurrence abaissa son prix à 0.40, puis le surlendemain à 0 p. 30.

Or à 0 p. 30, l'autobus que M. Piovano conduisait lui-même, surveillant la recette, veillant au confort de ses passagers, faisait largement ses frais. La guimbarde, elle, y perdait. C'est ce dont se rendirent compte ses propriétaires. Ils renoncèrent à baisser leurs prix et commandèrent une Overland sur laquelle ils pouvaient entasser 25 passagers, et, se croyant alors bien armés, recommencèrent la lutte. Les prix tombèrent à 0 p. 10. M. Piovano y perdait lui-même, mais sciemment et sachant exactement combien. La concurrence perdait beaucoup, sans savoir combien. Le public était dans la jubilation. Les *nhaqués*, les coolies mêmes voyagèrent pour le plaisir de voyager. Le 15 juillet, l'autobus Piovano transporta 224 passagers en 4 voyages, et l'on peut estimer à 350 le nombre des voyageurs annamites qui, ce jour-là, circulèrent entre Luc-Nam et Phu-lang-Thuong.

Le 31 juillet, la concurrence s'avouait vaincue, envoyait des parlementaires.

Ici, une parenthèse.

Pour un trajet de 23 km, un tarif de 0,10 amène l'Annamite à voyager pour le seul plaisir, dans une auto où il est peu confortablement entassé, avec un bac qui allonge de

15 minutes un trajet de 45 minutes. Il voyage encore volontiers dans les mêmes conditions si le tarif ne dépasse pas 0,30. Or, les tarifs du Chemin de fer amèneraient le prix à 0,18, avec plus de confort et de rapidité. Comment se fait-il alors que le Tonkin ne soit pas déjà couvert de tortillards ?

Fermons la parenthèse.

Donc le 1^{er} août, à la suite d'une entrevue où les rusés Annamites surent faire appel au bon cœur du trop sentimental Français, on se partagea le clientèle, on arrêta un prix. Bientôt, M. Piovano s'aperçut qu'il avait été victime de son bon cœur et reprit la concurrence. Nouvelle demande d'armistice, nouvel appel au sentimentalisme français, nouveaux regrets du Français au cœur trop bon. Il se rend compte qu'il ne faut pas de sentiments en affaire et reprend son service biquotidien avec arrêts fixes à Quat-Lâm et à Mô-Son et au tarif de 0 p. 30.

Ayant commandé en France une remorque à 40 places, qui ne va pas tarder à arriver, ce sera, entre Phudang-Thuong et Luc-Nam, un véritable tramway à 80 places, avec deux voyages aller et retour chaque jour correspondant avec le train.

L'auto part de Luc-Nam à 6 h. 30 et à 13 h.30 pour arriver Phu-Lang-Thuong à 7h.30 et 4 h.30 ; elle part de Phu-Lang-Thuong à 8 h. 15 et 15 h. 15 pour arriver à Luc-Nam à 9 h. 15 et 16 h 15.

Le service est quotidien de Luc-Nam à Chu avec un voyage par jour. Départ de Luc-Nam à 9 h. 45 arrivée à Chu à 10 h. 45. Départ de Chu à midi, arrivée à Luc-Nam à 13 h.

Tous les cinq jours, à l'occasion du marché de Chu, ce service est renforcé. La veille, une auto part de Luc-Nam à 16 h. 30, c'est-à-dire après l'arrivée de l'automobile venant de Phu-Lang-Thuong, et arrive à Chu à 17 h. 30, d'où elle repart le lendemain matin à 5 h. pour correspondre avec l'auto partant de Luc-Nam pour Phu-Lang-Thuong à 6 h. 30.

Le soir du jour du marché même service.

Tout cela fonctionne comme un vrai chemin de fer, sauf la question des bacs, qui non seulement ralentit le voyage mais arrête devant Luc-Nam le lourd autobus.

C'est pourquoi s'impose le pont, sur lequel l'autobus Panhard-Levassor, faisant avec sa remorque cinq tonnes, passera sans même ralentir. On a écarté un projet de route reprenant le tracé d'une vieille route et reliant Luc-Nam à Chu en évitant le fleuve et en passant même assez loin. Cette route eût laissé de côté des localités importantes : 25.000 p. avaient été prévues pour cela ; la construction de la route actuelle n'en a pas coûté 10 000. Restent donc 15.000 p. pour la construction d'un pont ; c'est déjà une bonne partie de la somme totale nécessaire.

Le service automobile de Namdinh à Thaibinh
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 novembre 1922)

L'entreprise Piovano, dont nous avons déjà entretenu nos lecteurs au sujet du service si bien fait et si utile de Phu-Lang-Thuong à Luc-Nam et Chu et qui vient de sortir victorieuse d'une tentative de certains petits fonctionnaires, en fait des gabelous, pour lui nuire, va créer un service entre Namdinh et Thaibinh avec autobus Panhard-Levassor accomplissant six trajets aller et retour par jour.

Le bac de Tândê sur le fleuve Rouge étant trop faible, M. Piovano a fait construire à ses frais un bac de grande dimension, qui lui a coûté 800 p. et qui, étant uniquement à la disposition du service automobile, réduira au minimum la perte de temps. — Si le service prend de l'extension, ce qui est à prévoir, dans une région si peuplée et sur une route si passagère, et pour peu que l'administration s'abstienne de susciter des ennuis à

un homme d'initiative qui ne lui demande rien, M. Piovano sera sans doute amené à faire l'acquisition d'une chaloupe pour remorquer le bac.

Mais n'est-ce pas une honte qu'il n'y ait pas encore à Tândê un puissant bac à vapeur ?

De toute façon, ce qu'il faut à Tândê, le principal passage entre deux provinces de 800 à 900.000 âmes, c'est un pont pour la route et, éventuellement, le tramway.

Phu-lang-Thuong
Le service d'autos
par H. C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 17 décembre 1922)

V. N. C. Le service d'autos régulier qui dessert maintenant Phu-lang-Thuong et Phutu-Son est maintenant en plein rendement.

Ce service a, en outre, l'avantage de correspondre avec celui de la même entreprise qui dessert Phu-lang-Thuong à Luc-nam et Chu.

Les voitures de ce service sont littéralement prises d'assaut à chaque arrêt et la direction est obligée de refuser au monde.

Nous croyons savoir que, bientôt, d'autres voitures seront mises en circulation et que nous ne tarderons pas à voir l'idée des trains sur route lancée par le *Courrier d'Haïphong* et *l'Éveil économique* mise en pratique.

Cette compagnie qui espère, sous peu, se développer sur d'autres points, a déjà réalisé un réel succès sur les parcours déjà entrepris.

M. Piovano, le directeur de ces services, nous a déclaré toute sa satisfaction de la complète réussite de ses premières tentatives. Nous nous empressons de joindre nos félicitations à la satisfaction légitime de cet honnête travailleur qui n'a pas eu peur ni des difficultés, ni des responsabilités d'une telle initiative.

Sans doute verrons-nous aussi des entreprises d'autobus s'organiser de Hanoï à Phuly par la route du Day, de Hanoï à Thuong-Tin, de Bacninh à Hăiduong, etc., et les armateurs fluviaux intensifier leurs services de chaloupes, sur Namdinh et autres points.

Nous ne ferons pas trop de reproches à l'administration des chemins de fer. C'est un peu dans le monde entier que l'on remarque dans cette industrie une sorte de stagnation, de difficulté à s'adapter à des conditions nouvelles, comme il arrive dans toutes les grandes administrations où des méthodes éprouvées par des décennies de succès finissent par se figer et forment un poids mort qui s'oppose à toute initiative. C'est alors que doivent intervenir les réformateurs, c'est-à-dire ces puissants génies qui, non seulement, savent concevoir les progrès ou les utiles réactions, mais, surtout, savent rompre les formidables obstacles : routine, paresse intellectuelle, peur de l'inconnu, égoïsme et droits acquis.

Une nouvelle entreprise de location d'automobiles
par H. C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 août 1923)

On s'étonne parfois que, dans une ville comme Hanoï, on trouve si difficilement et si cher à louer des automobiles. Cette difficulté pour louer très cher quelque guimbarde conduite par un chauffeur crasseux est un obstacle au développement de ce fameux tourisme dont on parle tant. Il y a quelques mois, un visiteur étranger de marque nous avait demandé plusieurs fois de lui louer une auto ; ce fut chaque fois toute une

histoire. Un jour, pour conduire la vénérable guimbarde qui lui restait, le garage européen ne put nous donner comme chauffeur qu'un de ses mécaniciens vêtus d'oripeaux si écœurants que nous dûmes l'habiller avec des vêtements de notre boy, un vieux pardessus et une casquette à nous.

C'est que la location d'autos n'est pas ce que l'on croit. Si un garage n'a qu'une demi-douzaine d'autos à louer, il est constamment pris au dépourvu et comme cette location ne constitue qu'un accessoire, on ne s'en occupe guère et tout en louant très cher, on ne gagne rien en fin de compte.

Si l'on veut faire de la location sur une plus grande échelle, c'est toute une organisation très compliquée ; alors, entre la vente et les réparations d'une part et la location d'autre part, on ne sait plus où donner de ta tête. C'est ainsi qu'un des principaux garages de notre ville a été amené à abandonner complètement la location.

Quant aux garages indigènes, peut être qu'à la longue il en sortira un de bon de ceux qui aujourd'hui se créent de toutes parts avec d'innombrables guimbardes : mais en attendant, le métier est plus dur encore pour les Annamites que pour les Européens car, outre qu'ils sont au moins autant volés par leurs gens, ils ont beaucoup plus de difficultés à s'entendre entre associés.

C'est pourquoi l'idée de M. Piovano est excellente : créer un garage de location, qui ne s'occupera ni de la vente ni de la réparation, qui achètera son matériel aux garages locaux de vente, confiera ses grosses réparations aux garages locaux de réparation, ne s'occupant, dans ses locaux et ateliers, que de l'entretien et des petites réparations courantes.

Toute l'organisation visera — 1) à posséder un matériel toujours en parfait état d'entretien, matériel homogène et conçu en vue des conditions locales — 2) à former un personnel de chauffeurs bien stylé, et méthodiquement surveillé. — 3) à prendre toutes les précautions dictées par l'expérience du pays (par l'expérience d'un homme qui connaît bien la langue et les mœurs et les petites ruses des indigènes, qui tient le volant lui-même et sait ce que c'est qu'une auto) en vue d'empêcher, dans la plus large mesure, les vols et grappillages d'un personnel dont toute l'intelligence sera utilisée dans ce seul but : voler.

Cette lutte incessante contre le vol et les indécrottables de toutes espèces est une des grandes difficultés à surmonter dans un garage et c'est pourquoi celui qui fait la location ne doit faire que cela et se spécialiser dans l'étude des mille et un trucs d'un personnel voleur et chapardeur.

Cette lutte n'a rien d'impossible mais nécessite un contrôle spécialement organisé, toute une méthode qui, dès maintenant, a été parfaitement élaborée par M. Piovano — Dès lors, ce n'est, pour un garage de pure location, qu'un simple jeu de réduire à un minimum le coulage et le grappillage.

Le but de la société qui va se constituer n'est pas, comme le pourrait faire croire l'emploi de taximètres, de faire une sorte de concurrence aux pousse-pousse pour les courses en ville. Hanoï n'est pas encore mûr pour cela. Le but est de mettre à la disposition des voyageurs et des touristes de belles et confortables automobiles à un prix qui ne soit pas, comme les prix actuels, prohibitif. Les automobiles seront louées à 0 p.15 le kilomètre au lieu de 0,25. C'est dire que la location d'une automobile deviendra accessible à quantité de gens qui, jusqu'ici, devaient y renoncer et que tels voyages que l'on ne faisait qu'en cas de nécessité absolue pourront être faits beaucoup plus fréquemment. Il est certain que s'il faut payer 30 p. pour aller à Chobo, on hésitera beaucoup moins qu'à 50. p., d'où voyages d'affaires plus fréquents, d'où développement des affaires. C'est inéluctable.

Or cette progression sera non pas une progression arithmétique mais une progression géométrique. On ne peut pas dire : si le prix est deux fois moindre, il y aura deux fois plus de voyageurs ; la vérité est que si le prix est deux fois moindre, il y aura quatre fois plus de voyageurs. C'est ce qui a été prouvé par l'expérience, il y a trois ans,

sur les chemins de fer du Yunnan ; c'est ce qui a été mille fois prouvé dans tous les pays et avec tous les moyens de transports.

C'est ce que nos ingénieurs des chemins de fer de l'État ne veulent pas comprendre, tant pis pour eux... et pour nous, contribuables et usagers.

Il est, en effet, facile de constater que pour un habitant qui peut dépenser 12.000 p. par an, trois n'ont qu'un budget de 9.000, neuf un budget de 7.200, 30 un budget de 5.000, 100 un budget de 1.000, 500 un budget de 3.000, 2.000 un de 2.000, 10.000 un de 1.500, 30.000 un de 1.000, 300.000 un de 600, un million un de 300, etc.

Si donc la première catégorie a son auto privée, et si la seconde peut louer assez souvent des autos à 0,25 et la troisième rarement, la quatrième ne pouvant s'offrir ce luxe, une organisation comme celle de M. Piovano gardera ses 3 clients de la seconde catégorie en leur louant des autos plus belles, plus propres et plus grandes et leur évitant les cent petits ennuis qu'il y a à avoir une auto à soi, elle louera fréquemment au lieu de louer rarement sus neuf clients de la troisième catégorie et elle gagnera la clientèle des 30 de la quatrième catégorie.

Il n'est donc pas exagéré d'escompter que, pour vingt personnes qui louent des automobiles à 0,25 le km., il y en aura soixante qui en loueront à 0,15.

Or, il est beaucoup plus facile et plus avantageux d'exploiter un garage de soixante automobiles qu'un garage de dix. On peut surtout avoir de plus belles autos, mieux entretenues, ayant l'aspect d'autos de maître, avec un personnel beaucoup mieux stylé et discipliné.

Il est à remarquer aussi qu'un garage de soixante autos offre sur un garage de 10 un autre avantage que le prix plus bas, c'est qu'il donne six fois plus de chances de trouver une auto disponible. Cherchez à louer une auto à Hanoï un dimanche après-midi et c'est bien extraordinaire si vous en trouvez.

Tous les garages ont sorti tout ce qu'ils avaient. Cherchez à organiser une excursion de trente touristes à trois par voiture et vous n'y arriverez pas, à moins de vous adresser à tous les garages et d'accepter les plus invraisemblables guimbardes annamites avec les plus inquiétants chauffeurs. Un garage de 60 autos, prévenu à temps par un hôtel ou une agence de tourisme, pourra, sans trop priver sa clientèle ordinaire, accommoder cinquante touristes.

L'affaire, donc, se présente comme financièrement très saine et très intéressante par ses possibilités d'extension. Elle a, en outre, l'avantage, qui n'est pas à dédaigner pour une affaire qui, faisant appel à l'épargne publique, compte donc sur une certaine popularité, de rendre service à beaucoup sans apporter de concurrence désagréable à personne, et de contribuer au développement économique du pays en facilitant la visite des provinces par les gens d'affaires et en rendant possible le tourisme.

C'est pourquoi nous sommes certain qu'aux souscriptions déjà assurées et qui forment déjà la plus grosse partie du capital cherché, ne tarderont pas à se joindre, dès que la souscription publique sera ouverte et le prospectus répandu, un très grand nombre de petites souscriptions.

Le chemin de fer concurrencé par l'auto
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 août 1923)

En Cochinchine, l'automobile fait au chemin de fer une concurrence désastreuse, grâce à l'absence de tout progrès de la part du chemin de fer, figé dans des conceptions archaïques et dans des méthodes administratives. Le même phénomène commence à se produire au Tonkin où nous verrons bientôt les mêmes baisses de recettes.

Le service automobile, créé par M. Piovano, de Hanoï Rive Gauche à Luc-Nam, est le type le plus parfait d'une concurrence loyale et bien faite, qui nuira beaucoup au chemin de fer, tout en rendant grand service à la population. Cette concurrence, un chemin de fer administré judicieusement la transformerait en un concours.

Nous reconnaissons l'intelligence, le zèle, la compétence, le dévouement des ingénieurs des chemins de fer de l'État ; mais ce sont des fonctionnaires, dont un abîme sépare la mentalité de celle des non fonctionnaires. Un homme dont l'activité, une fois engagée dans l'engrenage, n'a aucune répercussion sur sa vie matérielle ne peut pas avoir la mentalité d'un homme dont le pain quotidien dépend des résultats de son travail.

Ceci n'est pas un mal en soi : certaines fonctions nécessitent cette quiétude morale, mais pour obtenir certains résultats, il faut l'aiguillon de la nécessité. Or les règlements, errements et principes administratifs sont déjà un obstacle au progrès, quelle que soit la bonne volonté des hommes chargés de les appliquer.

C'est pourquoi on ne peut espérer aucune solution à la crise des chemins de fer. Cette crise, les chemins de fer de l'État l'ont maladroitement déchaînée et sont maintenant impuissants à l'enrayer, faute d'avoir commandé en temps voulu le matériel roulant nécessaire. Et ils ne l'ont pas commandé parce que ce service administratif est, comme tant d'autres, organisé selon les vieux principes administratifs, c'est-à-dire en dépit du plus élémentaire bon sens, avec une comptabilité si absurde qu'elle peut être considérée comme inexistante.

Tout ce qu'on peut espérer, c'est que, grâce à la concurrence des automobiles, les recettes tomberont si bas que l'exploitation socialiste actuelle fera scandale. Une réorganisation s'imposera alors, qui s'appuiera sur ce puissant mobile : l'intérêt personnel.

Or ce résultat finira par se produire au Tonkin comme en Cochinchine.

Il y a quatre mois qu'a été prolongé jusqu'à Hanoï-Rive gauche le service d'autobus créé par M. Piovano entre Luc-Nam et Phu-Lang-Thuoug. Or, pendant les trois mois d'avril, mai, juin, ce service a transporté 17.800 voyageurs de Hanoï à Phu-Lang-Thuoug et 19.200 de Phu-Lang-Thuoug à Hanoï. Total 37.000. Voilà 37.000 voyageurs que le chemin de fer a perdus parce qu'il est lent, inconfortable, parce que toutes sortes de petites vexations en éloignent la clientèle.

Or la section Hanoï-Phu-Lang-Thuoug était l'une des ressources des chemins de fer de l'État. Il leur en restait une autre : la section Hanoï-Namdinh.

Eh bien ! là aussi, une entreprise annamite vient de mettre en service un premier autobus du même type que ceux de M. Piovano, qui, avec sa remorque, peut prendre 45 passagers. Il est probable qu'une concurrence se produira bientôt et qu'avant quelques mois, à chaque train correspondra un départ d'autobus emportant à deux ou trois, une centaine de voyageurs.

C'est pour le coup que le chemin de fer n'aura plus que le trafic de gare à gare !

Que feront alors nos ferroviaires ?

Probablement, comme en Cochinchine, cherchera-t-on à susciter de petits ennuis aux services automobiles ; mais le seul résultat auquel on arrivera par des procédés de ce genre sera de discipliner et, par suite, de renforcer les services concurrents. Ou bien créera-t-on sur les routes, comme le proposait récemment le *Moniteur*, une espèce de péage comme jadis en France sous l'ancien régime ? Mais ce péage ne saurait être rétabli sous son ancienne forme, celle à laquelle le *Moniteur* voudrait revenir et qui consiste à faire payer l'entretien de chaque tronçon de route par les usagers de ce tronçon. C'est ce qui existait encore il y a cent ans en Angleterre, quand Dickens écrivit les Comptes rendus du Club Pickwick. Ce serait aussi peu pratique que peu équitable. Il serait évidemment juste que les usagers de la route en payassent l'entretien, comme les usagers des voies ferrées, proportionnellement à cet usage ; mais dans la pratique comment faire ? Et comment entretiendra-t-on les routes à faible trafic, d'intérêt

purement administratif, ou stratégique ou de colonisation ? Le seul moyen est de faire un bloc de la dépense et la répartir sous forme de taxes sur tous les véhicules. Encore est-il que l'on sera assez embarrassé de faire une différence entre telle auto qui ne sert qu'à une promenade hebdomadaire et telle autre qui sert aux tournées d'un commis voyageur ou d'un débitant général d'alcool. D'ailleurs, de toute façon, si les taxes sur les véhicules doivent, comme semble le demander notre confrère, couvrir les frais d'entretien des routes, si bien réparties qu'elles soient, faisant la part de la bicyclette comme du lourd autobus, de la brouette comme de camion, ces taxes seront énormes.

Qu'il y ait lieu d'augmenter les taxes sur les automobiles, de créer même, comme pour les pousse-pousse, une taxe plus forte pour les automobiles de location ou de services publics, cela peut se défendre — sauf peut-être pour des services subventionnés, car il serait grotesque que l'État se payât à lui-même une taxe. Cependant ces taxes ne sauraient être telles qu'elles nuisent au développement naturel des transports automobiles. Ce n'est donc pas là qu'il faut chercher un remède, c'est dans une révolution dans les idées de nos ingénieurs et les méthodes d'exploitation des chemins de fer.

Les services publics d'automobiles doivent apporter un concours et non une concurrence à un chemin de fer moderne et judicieusement administré.

Prenons un exemple.

M. Piovano a d'abord cherché à créer un service de Ninh-Binh à Phat-Diêm. Ce faisant, il eût amené beaucoup de clients aux chemins de fer, car il y a longtemps qu'un embranchement est demandé pour relier à Ninh-Binh et Nam-Dinh le groupe compact de riches villages qui se pressent autour du chef-lieu du huyên de Kim-Son. Entre Phat-Diêm et Bac-Ninh, il y a des centres très peuplés comme Phuc-Nhac. — Le service ne put pas être organisé par ce que les ponts de la route étaient trop faibles. Une compagnie de chemin de fer avisée eût pris à sa charge le renforcement de ces ponts et profité, avant de pouvoir construire un embranchement, de ce collaborateur qui offrait ses services. Seulement, entre les T. P. chemins de fer et les T. P. routes, il y a une cloison étanche. D'ailleurs, l'idée ne pouvait venir à des fonctionnaires, leur religion leur eût interdit de s'y arrêter.

M. Piovano créa alors la ligne de Phu-Lang-Thuong à Luc-Nam. Admirablement organisée avec quatre autobus par jour dans chaque sens, cette ligne constituait un véritable embranchement de chemin de fer, créant rapidement une nouvelle clientèle.

Une compagnie privée eût dit : « Parfait, nous allons améliorer notre service entre Hanoï et Phu-Lang-Thuong, faire un arrangement avec Piovano pour la délivrance de billets directs et pour assurer aux voyageurs du train la priorité sur l'auto, etc. » Les chemins de fer de l'État se dirent : sale affaire ; la clientèle augmente et notre matériel roulant diminue, réduisons donc la clientèle en la décourageant ». Et les prix furent augmentés de 50 %. Grand émoi des paysans et des petites gens. « Ne vous en faites pas, braves gens, dit Piovano. Moi, je vais vous transporter à Hanoï plus vite et moins cher que le chemin de fer ». Plus vite, ce n'était pas difficile ; moins cher, cela demandait de l'organisation. Cette organisation, Piovano la créa avec le résultat que nous avons indiqué ci-dessus. — Mais cette concurrence, chers lecteurs, ne trouvez-vous pas que c'est le chemin de fer lui-même qui l'a provoquée ? Notez qu'avant cette augmentation insensée des prix des chemins de fer (destinée à réduire une clientèle que l'on s'avouait impuissant à satisfaire), M. Piovano avait de tout autres projets. Nous les avons exposés il y a exactement un an dans *l'Éveil économique*, avec carte à l'appui. Bien loin de concurrencer le chemin de fer, il s'agissait de lui créer de nouvelles lignes nourricières, sur Nhanam, sur Thai-Nguyên, etc.

Mais à quoi bon amener un nouvel afflux de voyageurs et d'affaires à un chemin de fer à bout de souffle ?

Et cette concurrence nouvelle, qui va se développer, soyez-en sûr, de Hanoï à Nam-Dinh, va, à son tour, raréfier singulièrement les voyageurs dans des trains auxquels les

mêmes autobus devraient, dans une bonne organisation, amener des clients de tous côtés. Mais à quoi bon amener une clientèle à un chemin de fer qui manque de voitures et de locomotives ?

Une nouvelle ligne d'autobus
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 17 février 1924)

Une ligne automobile régulière fonctionnera dans le courant de février 1924 entre Hadông et Vàn-Dinh (Correspondance à Hadông avec le tramway d'Hanoï). [...]

L'entrepreneur est M. Henri Lasvigne* qui a acquis une bonne expérience de ce genre d'exploitation avec M. Piovano, l'organisateur de la ligne de Hanoï à Bac-Giang et Luc-Nam. [...]

Lutte facile contre la concurrence
par H. C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 mars 1924)

Les lignes d'autobus se développent de plus en plus au Tonkin, et il semble qu'en présence de l'arrêt de la construction des chemins de fer et tramways, ce devrait être considéré comme un bien. Quelques-unes ont ouvert une concurrence loyale aux chemins de fer, d'autres au tramway. Cela prouve tout simplement que ces chemins de fer et tramway ne suffisaient pas à satisfaire aux besoins du public.

Et cependant, voilà que nous constatons que, systématiquement, l'administration, au lieu de se féliciter de cet appoint, ne veut voir que des concurrents et jette des bâtons dans les roues... aux uns et aux autres.

Il est entendu que les chemins de fer ont le monopole des transports par voie ferrée et que les tramways ont le droit de n'être pas concurrencés par d'autres tramways sur les lignes qui leur ont été concédées.

Mais ni les uns ni les autres n'ont le monopole de tout moyen de transport. C'est cependant ce qu'ils semblent vouloir ; dès que paraît la concurrence, les nids de mitrailleuses se dressent de toute part et la prose administrative devient subitement, au contraire de ses habitudes, laconique, précise et... offensive.

En voici un exemple.

Un entrepreneur de transports automobiles, qui, quoique Annamite, a eu la présomption de conduire les passagers plus vite et presque à meilleur marché que nos trains du Protectorat, reçoit successivement les deux lettres suivantes :

Hanoï, le 11 février 1924.

L'ingénieur en chef de la circonscription territoriale du Tonkin.

à Monsieur Chê-Quang-Aï

« Je vous prie de retirer immédiatement de la circulation sur le parcours Hanoï—Câu-Hô voire camion Berliet n° 1008, dont le poids, même à vide, est supérieur à ce que peuvent supporter les platelages des ponts communs aux chemins de fer. »

Puis les mêmes T.P., poursuivant leur offensive sur tout le front, ordonnent au même entrepreneur de faire descendre les voyageurs au passage de leurs autobus sur les ponts de chemins de fer.

Or, quoique les lambourdes, chevrons et toutes les pièces de bois du platelage soient en très mauvais état, rien n'a été cassé jusqu'ici, si ce n'est quelques planches de platelage en état complet de vétusté et de moisissure.

Comme le même entrepreneur persiste, croyant fort à une mauvaise plaisanterie, et qu'il demande très poliment à ce qu'on le laisse continuer, il reçoit l'épître suivante :

Hanoï, le 18 février 1924.

L'ingénieur en chef.

à Monsieur...

« Comme suite à votre lettre du 14 février courant, relative au service public de transports en commun que vous avez organisé entre Hanoï et Phu-Ly, j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien vous conformer strictement à ma lettre du 13 février 1924. »

M. Piovano, qui a organisé également un service de transports en commun entre Gia-Lâm et Phu-lang-Thuong, service dont l'énorme succès prouve l'utilité, se voit en butte aux mêmes procédés, et les ennuis de toutes sortes pleuvent sur le dos de cet infortuné travailleur. D'ailleurs, Piovano donne un exemple détestable : c'est un rude travailleur, il faut donc faire disparaître ce scandale vivant.

Quant au concurrent du tramway d'Hanoï à Hadông, il a récolté cinq procès verbaux dans la même journée et M. Olléac, qui est le promoteur de cette affaire, se voit dans l'obligation d'aller perdre son temps et son argent devant les tribunaux pour faire cesser un état de vexations de toutes sortes.

Est-il utile de dire que ces autobus véhiculent les voyageurs en une demie heure entre Hanoï et Hadông alors que les tramways-tortues mettent une heure et demie et deux heures à fournir le même parcours. Là aussi, l'administration se devait de bafouer le travail et d'encourager l'intrigue ; d'une part, une compagnie qui veut jouir sans rien faire de son monopole et dont chacun sait qu'il n'y a aucun progrès à attendre ; d'autre part, un homme d'initiative qui, sans rien demander à personne, vient apporter à un trafic sans cesse croissant ces nouveaux moyens que les monopolards ne veulent pas mettre à la disposition du public. Seulement, la compagnie monopolarde peut intriguer, le travailleur isolé ne le peut pas. — Et puis c'est toujours le même scandale. L'homme d'initiative, le courageux, le laborieux, voilà l'ennemi !

La vérité sur nos routes
par CATON [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 13 avril 1924)

[...] M. Lasvigne, disciple et émule de ce rude et énergique enfant du laborieux Piémont, notre ami Piovano [...]

Encore une industrie prospère : les [centrales électriques au Tonkin](#)
par BARBISIER [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 6 juillet 1924)

La Société [indochinoise] d'électricité a en outre installé les groupes électrogènes suivants :

À Phulangthuong chez M. Piovano. Groupe Aster à 110 volts avec batterie d'accumulateurs pour 22 lampes et 3 ventilateurs.

Le chemin de fer de Vinh à Hanoï et à la frontière chinoise
Un mille-pattes cul de jatte
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 septembre 1924)

De Phu-lang-Thuong à Luc-Nam et Lam

Le second embranchement, que nous avons déjà proposé est celui qui, se détachant soit de Phu-Lang-Thuong soit des Pins, gagnera Lam par Quat-Lâm et Luc-Nam ; longueur, environ 35 km.

La route de Phu-Lang-Thuong à Luc-Nam a un trafic considérable. Elle est desservie par les services d'autobus de M. Piovano, le pionnier des services d'autobus vraiment bien faits au Tonkin. Ces services vont, avec un peu moins de fréquence, jusqu'à Lam et, occasionnellement, à Chu. Or nous estimons qu'un chemin de fer, bien exploité, un tramway sur route bien compris, rend plus de service que les autobus, car il peut transporter plus de monde, plus commodément et à moins de frais et surtout plus de marchandises. Ce n'est pas notre ami Piovano qui se plaindra de notre suggestion car il est pleinement dans nos idées, et le jour, où ce ne sera plus un plaisir de concurrencer des chemins de fer décadents et insuffisants, ce jour-là, il collaborera avec eux et il créera, pour alimenter le chemin de fer et le nouvel embranchement, des lignes Lam à Chu et à An-Chan ; Lac-Nam à Mai-Xu, Luc-Nam à Kep ; Boha et Nha-Nam ; Phu-Lang-Thuong à Cam-ly, etc. Ce n'est pas lui qui sera embarrassé.

Concurrence à encourager : autobus contre chemin de fer
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 octobre 1924)

L'Administration des chemins de fer de l'État, tout en faisant semblant de mépriser la concurrence des services d'automobiles, en est littéralement affublée. Seulement, au lieu de lutter loyalement en améliorant et développant ses services, elle ne trouve rien de mieux que de faire des crocs en jambes à l'adversaire. Elle a obtenu que les T. P. interdisent aux autobus de trois tonnes l'accès des ponts de chemins de fer. Ceci se comprend pour le pont Doumer dont les voies charretières, ajoutées après coup, sont construites en porte à faux ; c'est inadmissible pour les autres qui peuvent très bien, avec un platelage en bon état, supporter le passage des modestes autobus. La raison est d'ailleurs si mauvaise que l'interdiction n'a pas été étendue à certains ponts qu'utilisent les mêmes autobus mais que n'utilise pas le chemin de fer

C'est pourquoi notre ami Piovano s'est carrément assis sur les arrêtés qui prétendaient arrêter son service, quitte à enregistrer philosophiquement procès-verbal sur procès verbal, comptant sur le bon sens des tribunaux pour lui donner raison et sur l'énergie de M. le Gouverneur général pour sommer nos ingénieurs d'avoir à cesser cette grotesque comédie et de vaincre la concurrence par des moyens corrects. [Etc.]

L'Administration contre les gros autobus
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 1^{er} février 1925)

« Non, non, vous ne passerez pas », avait fièrement répondu le vieux passeur aux Boches qui lui ordonnaient de leur faire passer le bac, dans une vieille chanson qu'un

ancien élève venait nous chanter les jours de fête, quand nous étions petit collégien chez les Frères Maristes à Besançon.

Ainsi l'humble héros avait, au prix de sa vie, apporté son obstacle à l'invasion des barbares.

Telle est, aujourd'hui, au Tonkin la réponse de la routine au progrès. « Non, non, vous ne passerez pas », crient à MM. Lasvigne et Piovano M. le maire de Hanoï et le représentant des T. P. à Phu-Lang-Thuong.

Et ces messieurs expient, par l'immobilisation sans profit d'importants capitaux, leurs louables efforts pour suppléer à la carence d'une compagnie de tramways qui se montre au-dessous de tout, et d'une administration de chemin de fer qui est encore au-dessous de ce qui est au-dessous de tout.

Évidemment, au point de vue économique, c'est le comble de l'absurdité que des autobus concurrencent un chemin de fer ; c'est du gaspillage. Seulement à qui la faute ?

Depuis quinze ans, notre confrère Bonnafont a vainement essayé de réveiller l'amour-propre des dirigeants de chemins de fer de l'État. Peine perdue : pour ceux-ci, le chemin de fer n'est que le prétexte du moment à leur situation : il suffit qu'un vague matériel roulant roule cahin caha deux ou trois fois par jour sur la ligne et moins il y a de trafic et mieux çà vaut ; çà fait moins de travail et la solde est la même à la fin du mois ; et puis, dans deux ans, trois ans au plus, c'est le congé ; au retour, on sera peut-être affecté aux irrigations, comme on l'avait été aux bâtiments civils trois ans avant. Et puis au fond, on n'est pas responsable, le responsable c'est l'Administration ; les mécontents n'ont qu'à s'en prendre à cette dame personnellement, s'ils réussissent à la trouver. Enfin, n'est-ce pas ridicule cette rage de demander mieux ? Ah ! On voit qu'ils n'étaient pas là, il y a trente ans, ceux qui se plaignent ! En fait de chemin de fer, qu'est ce qu'on avait ?

Avec ce beau raisonnement, on est arrivé à ce que nous voyons aujourd'hui : une honteuse décadence, un matériel insuffisant et, d'ailleurs, en mauvais état, une routine indépassable, et l'absence complète dans tous les cerveaux ferroviaires de toute idée de progrès.

Alors intervint l'automobile « Chic alors, se dirent nos cheminots, on va avoir moins de travail ! » Et pour être encore plus sûr d'avoir moins de travail, ils augmentèrent les prix des chemins de fer. Ceci fit la joie des entrepreneurs de transports automobiles et cet excellent Piovano marcha de succès en succès, améliorant sans cesse et le matériel et l'exploitation de sa ligne de Gialam à Phu-Lang-Thuong, comme celle de Phu-Lang-Thuong à Luc-Nam. Puis ce furent Lasvigne, dotant la province de Hadông de moyens de transport confortables, le jeune Aubouy créant son service Hanoï-Haiphong, etc, etc.

Alors, tout de même, les Travaux publics, à défaut de honte, se sentirent menacés. Si çà continuait, l'existence du chemin de fer serait compromise ; mais comme on ne voulait pas de progrès chez soi, il fallait l'arrêter, par tous les moyens, sauf les moyens corrects, chez le concurrent.

Alors commença la guerre à coups d'épingles ; les procès verbaux tombèrent dru sur Piovano qui ne s'en faisait pas ; il était fort de son bon droit et il se trouva tout de même des juges pour le confirmer dans ce sentiment ; huit fois de suite, le tribunal le renvoya blanc comme neige et le représentant des T.P. honteux comme un renard qu'une poule aurait pris.

Notre entrepreneur fit alors construire, pour le service de Phu-Lang-Thuong à Gialâm, un autobus plus grand que les précédents. C'était un fameux progrès sur les camions vaguement aménagés d'autrefois et, déjà, les Indigènes se réjouissaient. Le véhicule était construit en parfaite conformité avec les prescriptions du code de la route, publié en Indochine.

Mais les codes, les T. P. s'en fichent, ils ne connaissent que leur propre caprice. Le véhicule pesait plus de trois tonnes, les fameuses trois tonnes qui sont, soi-disant le maximum que puisse supporter le platelage des ponts ; on refusa l'autorisation pour le

service auquel il était destiné. La vraie raison, c'est que l'on craint la concurrence pour le chemin de fer, car sur l'usure de la route et la force de résistance des ponts, on sait à quoi s'en tenir. Le fameux canot du lac Babé, chargé sur un lourd camion, y est fort bien passé, sur ces ponts, et nul ingénieur ne se trouva caché derrière la guérite du garde-barrière pour dresser procès-verbal.

Le code de la route prévoit une charge par essieu et par centimètre carré, voilà qui est raisonnable. La pancarte attachée à nos ponts de chemin de fer est absurde. Un camion de quatre tonnes, réparties sur deux essieux distants de 3 m 50, demande moins de résistance au platelage qu'un véhicule de deux roues pesant deux tonnes et demie. Or un véhicule à deux roues pesant avec son chargement 2.999 kilos est parfaitement admis par les T. P. et, juste derrière lui, un autre véhicule du même poids, soit près de 6 tonnes au total.

Quant à l'usure de la route, elle dépend non de la charge totale mais de la charge au centimètre carré. Un rouleau compresseur de huit tonnes ne peut que lui faire du bien tandis qu'une brouette chinoise portant quatre cents kilos l'abîmera.

L'autobus interdit dans la ville de Hanoï repose sur la route par six pneus de 15 cm. de largeur et qui si gonflés qu'ils soient, ploient cependant assez pour reposer chacun sur dix centimètres de long, total 900 centimètres carrés ! Une charrette à bras, par contre, repose sur la route par deux étroits bandages de fer de 0,05 qui, étant absolument rigides, ne touchent pas la route sur plus de 0,04 de long, soit 0,20 cm². 0,40 pour les deux. Or ces charrettes portent souvent plus de 800 kilos, soit 20 kilos au centimètre carré. A ce compte, l'autobus devrait pouvoir atteindre 20 kilos x 900 cm², soit 18 tonnes.

Or l'autobus construit par M. Lasvigne pour le service de Hanoï à Hadông, ne pèse, avec 72; passagers indigènes, que sept tonnes, soit trois fois moins au centimètre carré qu'une charrette à bras chargée de briques, ou que les charrettes que nous ayons observées trois jours de suite, boulevard Francis-Garnier, chargées d'au moins 1.000 kilos de bois destiné à la fabrique d'allumettes.

C'est ce qu'à tout de même compris l'administration des T. P. en ce qui la concernait ; et, ses chemins de fer n'étant pas, ici, concurrencés, au contraire, elle a autorisé la mise en service du véhicule. Mais la ville s'y oppose toujours.

M. le maire perd complètement de vue que ses chaussées sont constamment utilisées :

1° — Par les charrettes à bras, proportionnellement trois fois plus lourdes que l'autobus interdit, et, ce qui est plus grave, traînées par un trop petit nombre d'hommes ou de femmes. Ceux-ci n'avancent donc que grâce à un mouvement en zigzag qui cisaille la chaussée. Mais de voir des gens employés comme bêtes de somme, ça fait plaisir à nos édiles qui se trouvent ainsi, eux qu'on n'attelle pas, être sans grand effort des surhommes. Voyons, voyons M. le maire, vous êtes trop modeste ; nous jugeons mieux, nous, de votre valeur et tous les coolies charrettes rouleraient-ils encore auto que nous reconnâtrions votre supériorité sur eux. Alors ne vous opposez pas à ce que, graduellement, mais assez vite, l'homme bête de somme disparaisse des rues de Hanoï et à ce que les plus pauvres indigènes soient confortablement assis dans de grands autobus.

Car l'autobus de sept tonnes, une fois admis, des garages se préparent à importer des camions de trois tonnes portant quatre tonnes de marchandises ou de matériaux, de pierre à remblayer par exemple, soit un auto-camion remplaçant 60 charrettes (10 fois plus de terre et 6 voyages dans le temps d'un seul) ;

2° — Elles sont encore et constamment utilisées, vos chaussées, par les camions à chevaux des transitaires, portant souvent deux tonnes et plus sur leurs quatre roues à étroits bandages de fer, soit 500 kilos par. 25 cm. carrés, soit 20 kilos au centimètre carré, alors que l'autobus, auquel vous avez interdit de sortir de son abri actuel, ne pèse pas 8 kilos pour la même surface. !

3° — Et par les diables ! Avez-vous calculé le poids au centimètre carré de ces énormes véhicules à deux roues portant jusqu'à quatre tonnes de madriers ou de billes de bois et que des équipes de femmes traînent péniblement en zigzag dans nos rues ? Les bandages ont environ 8 cm et reposent à peine sur cinq, non par leur propre écrasement, comme dans le cas des pneus, mais par celui de la chaussée ! Cela fait 80 cm² pour 4.000 kilos, soit 50 kilos au centimètre, soit neuf fois et demie plus que votre ennemi l'autobus à 72 places.

3° — Et par vos pompes arroseuses, qui pèsent quatre tonnes à vide; et sept tonnes avec leur réservoir plein d'eau. Ces arroseuses ont des bandages pleins et assez étroits, et, ce qu'il y a de plus grave, ces bandages étroits et durs se présentent sur une chaussée qui vient de recevoir un dixième de seconde plus tôt une bonne douche d'eau.

4° — Par les camions d'artillerie et les tracteurs Latil de dix tonnes.

5° — Par des camions de cinq tonnes sur bandages pleins de l'Aviation, traînant une remorque chargée de plusieurs tonnes d'essence.

6° — Par les chargements mal équilibrés de ferraille dont l'extrémité traîne sur la chaussée.

7° — Par les brouettes.

8° — Par les automobiles de luxe des princes de l'Administration, lancées comme des bolides à travers nos avenues, et auxquelles vos agents n'osent dresser procès-verbal par crainte d'une impitoyable vengeance.

Si vous voulez bien, M. le maire, faire faire par vos services techniques l'étude de l'usure de la chaussée par les divers véhicules, vous constaterez qu'avec le pousse-pousse caoutchouc, l'énorme autobus est celui qui la dégrade le moins. Et vous vous direz alors que c'est aussi celui qui l'encombre le moins. En effet, avec ses 72 passagers, il remplace 72 pousse-pousse choléra, deux autobus du type actuel le plus grand et six petits autobus, de ceux qui n'ont pas l'air d'abîmer la route. Le gros autobus s'arrêtant six fois plus souvent que le petit, et gêné par sa masse, limité d'ailleurs par son mécanisme calculé pour une vitesse maxima de 40 à l'heure, ira beaucoup plus lentement que les petits autobus montés sur des châssis ordinaires, susceptibles d'une vitesse de 70 km.

En somme, tout plaide pour le très gros autobus avec sa faible vitesse, son large empattement, son énorme surface portante, tout, excepté, bien entendu, la Compagnie de tramways et l'intérêt d'une éventuelle compagnie qui demanderait, comme déjà des requins le demandent en Cochinchine, le monopole des transports automobiles.

Des autobus de plus en plus confortables pour nos villageois
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 8 février 1925)



Les deux proscrits. — A gauche, l'autobus construit sur châssis Berliet par le garage Aviat pour le service si populaire Hanoï-Hadông de M. Lasvigne. A droite, l'autobus construit par le même garage pour le service que M. Piovano a été amené à créer entre

Phu-lang-Thuong et Gialâm en raison de la décadence du chemin de fer. Ce sont ces autobus que les T. P. et le maire de Hanoï empêchent de circuler.

Hanoï

Réunion des garagistes et entrepreneurs de transports en commun

Procès-verbal de la réunion du 23 mai 1925.

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 juin 1925)

Le 23 mai 1925 à 16h.00, à la Brasserie du Coq d'Or, a eu lieu une réunion de MM. les garagistes et entrepreneurs de transports en commun.

Sont présents : MM. Aviat — Boillot — Tallard (représentant le Garage Bobillot) — Fébreau (représentant le Garage de la S.T.A.I.) — Lebougnec (Société des Procédés FIT*) — Rolquin et Chézeaux (Société Indochinoise de Transports en Commun*) — Chapelon et Cie — A DzinH Hoàng-quang-Huong (représentant de la Sté Mao-Canh et Cie à Cao-Bang) — Nguyễn-van Cai dit Tô-Nam — Chê-quang-Lang (représentant de l'Entreprise My Xuyèn à Hanoï) — Qual-van-Mai — Nguyễn-van-Khanh — Pham van-Dang — Trinh-van-Triêu — Tran-ba-Quy — Tu-Duong — Charles Larrivé — Piovano* — Lasvigne* — Loupy, Olléac et Delair, ce dernier représenté par M. Aviat).

Absents excusés : Garage Central Haïphong — M. Fénies, directeur de la STAI à Haïphong.

Monsieur Aviat explique le but de la réunion, la mise en application au 9 juin de l'arrêté de M. le résident supérieur p. i. au Tonkin du 9 mai 1925, qui porterait une atteinte grave aux intérêts des garagistes et des entrepreneurs de transports en commun.

Monsieur Aviat donne lecture du projet de lettre à M. le résident supérieur ; projet accepté par MM. les garagistes du Tonkin, démontrant l'impossibilité actuelle de se soumettre aux mesures envisagées.

La réduction à 70 kilogrammes par centimètre carré de la pression exercée sur le sol par les pneumatiques, soit par réduction du nombre des passagers, soit par l'emploi de pneus jumelés, aurait pour conséquence :

1) Dans le premier cas, d'abaisser considérablement les recettes des entrepreneurs de transports par automobiles qui verraient du jour au lendemain leurs entreprises périlcliter, amenant ainsi et a bref délai la suppression des transports en commun.

2) Dans le deuxième cas, l'emploi des pneus jumelés, étant impossible pour certaines catégories de véhicules, priverait ses entrepreneurs de l'emploi de voitures acceptées auparavant par l'administration. Certains moyeux de roues arrières n'ont pas été construits pour supporter des roues jumelées, de nombreux véhicules actuellement en service ont été construits en France en tenant compte des prescriptions du code de la route en Europe et il ne pourrait donc y avoir au Tonkin, une réglementation spéciale au pays, applicable dans un si bref délai.

D'autre part l'administration, en se réservant le droit de retirer une autorisation de circuler a un exploitant de service public, dès la première constatation par un agent assermenté, d'une infraction aux conditions autorisées de charge, de vitesse ou d'horaire, n'a d'autre but que d'arriver dans un bref délai à la suppression des services de transports en commun sur certaines routes du Tonkin.

Pour une entrevue auprès de M. le résident supérieur au Tonkin sont désignés :

MM. Piovano, Charles Larrivé, Chê-quang-Lang et Hoang-quang-Huong.

Il est convenu que le but de la démarche auprès de l'autorité supérieure sera de demander l'abrogation pure et simple de l'arrêté du 9 mai 1925 de M. le résident supérieur au Tonkin.

Au sujet de la constitution d'un Syndicat des Entrepreneurs de Transports en commun et des Industries s'y rattachant, M. Larrivé rappelle les pourparlers engagés antérieurement pour la formation de ce groupement ; il est décidé qu'une seconde réunion aura lieu prochainement à ce sujet.

N.D.L.R. — Nous croyons savoir que la délégation a été reçue avec assez peu d'égards et s'est trouvée en face d'un haut fonctionnaire entêté qui envisage froidement la ruine de quelques compatriotes.

Nous exhortons les intéressés à ne pas se décourager ; qu'ils forment leur syndicat et se serrent les coudes et fassent bloc avec tous ceux qui ont des intérêts communs avec eux.

Quand à nous, nous n'admettons pas la théorie de M. le résident supérieur que l'usage des routes doit être réservé aux riches et aux puissants et que les petites gens n'ont qu'à rester chez eux et borner leur ambition à vivre comme leurs ancêtres.

D'ailleurs, les commerçants et industriels, autres que ceux directement visés, sont, eux aussi, indirectement mais fortement intéressés à ce que le pays continue à se développer normalement. Peut être arrivera-t-on à comprendre que les chemins de fer ont leur utilité, coûtent moins cher à entretenir que les routes automobiles et que le meilleur moyen de réduire le trafic de celles-ci à ce qu'elles peuvent supporter sans être transformées à grands frais, c'est de réorganiser et compléter notre réseau de chemins de fer. Et le grand journal haïphonnais aura beau tourner en dérision les barbouilleurs de cartes, nous n'en cesserons pas moins de demander la construction des embranchements que nous avons déjà suggérés et d'autres encore.

Les grands de la terre, les princes de l'administration et de la plume peuvent mépriser un moyen de transport qui ne sert qu'aux petits, n'empêche que les petits forment la masse qui produit et consomme et fait marcher le commerce et la plupart des industries.

N'ayant plus, grâce au chemin de fer modernisé, plus rapide, plus fréquent, plus commode et moins cher, à supporter un trafic pour lequel elles ne sont pas faites, les routes parallèles à la voie n'auront pas besoin d'être reconstruites et un entretien peu coûteux suffira. On pourra dès lors porter l'effort sur les routes perpendiculaires et les routes de pénétration où les autobus et camions auront un rôle considérable à jouer. Ce rôle ils ne peuvent pas le jouer actuellement faute ici de petits ponts assez solides, là d'un empiècement suffisant qui leur sont refusés parce qu'il faut avant tout s'occuper des routes de grand trafic.

Nam-Dinh
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} août 1926)

Les autobus. — Comme partout ailleurs, les entreprises d'autobus se développent à Nam-Dinh.

La concurrence y amène, comme ailleurs, la difficulté de réussite de ces entreprises.

La ligne de Nam-Dinh est coupée par le fameux bac de Tam-Dê.

Celui-ci a été amélioré pour l'ensemble, mais pour ce qui est des transports en commun, le système qu'avait conçu le premier entrepreneur de cette ligne, monsieur Piovano, était de beaucoup le meilleur.

Cet entrepreneur avait un bac particulièrement affecté au service de son entreprise.

Ce qui n'amenait aucune gêne pour ses besoins personnels d'abord et pour les autos particulières ensuite.

Malgré les difficultés qu'amène le passage de ce bac qui, aux mauvaises saisons, est assez difficile à franchir, Thai-binh se trouve maintenant en contact direct et régulier avec Nam-Dinh.

C'est-à-dire avec la voie ferrée. Il y a donc un progrès marqué par l'établissement de cette ligne automobile.

Il ne reste que les ennuis qu'amène ici, comme ailleurs, la concurrence effrénée des indigènes.

Le résultat est que les voyageurs sont bien transportés d'un point à un autre, mais que les horaires sont quelque peu irréguliers.

Toutefois, peu d'accidents sur cette ligne. C'est déjà quelque chose.

SOCIÉTÉ INDOCHINOISE DE TRANSPORTS ET D'EXPLOITATION FORESTIÈRE (SITEF)

Nouvelle société

(L'Éveil économique de l'Indochine, 13 février 1927)

Une société est en formation sous le nom de Société indochinoise de transports et d'exploitation forestière. Le promoteur de l'affaire est M. Piovano, qui exploite à Phu-Lang-Thuong une affaire de transports en commun. La nouvelle société aura pour but de développer cette affaire en lui adjoignant les transports de bois au moyen de tracteurs gaz de charbon de bois et une entreprise d'exploitation forestière.

La société fabriquera elle-même son charbon au moyen de fours modernes.

Le capital sera de 100.000 \$ 00.

Nous donnerons dans notre prochain numéro des détails sur cette intéressante petite affaire, qui nous paraît appelée à un brillant succès.

Une nouvelle société

(L'Éveil économique de l'Indochine, 27 février 1927)

Extrait du « Journal officiel » du 19 février.

1° — Dénomination : Société indochinoise de transports et d'exploitation forestière.

2° — Législation : française.

3° — Siège social : Phu-Lang-Thuong.

4° — Objet : toutes entreprises de transport terrestre et fluvial, toutes opérations commerciales et industrielles au Tonkin, spécialement toutes opérations de fabrication de charbon de bois et exploitation de tous produits forestiers.

5° — Durée : cinquante ans.

6° — Montant du capital social , 400.000 \$ divisé en 4.000 actions de 25 \$ au porteur entièrement libérées. La somme de 25 \$ est payable moitié à la souscription, moitié le dernier jour du 3^e mois suivant la date de la constitution définitive de la société,.

7° — Il n'existe pas de bilan, la société étant en formation.

8° — Avantages stipulés au profil du fondateur : M. Piovano : 1° il lui est attribué 100 parts de fondateurs sur les 300 parts de fondateurs sans valeur nominale créées, les

200 parts restantes étant distribuées aux souscripteurs d'actions à raison d'une part de fondateur pour 20 actions souscrites ; 2° la somme de 25.000 \$ en espèces ; 3° huit cents actions de 25 \$ entièrement libérées.

9° — Le conseil d'administration a droit à 10 % des bénéfices après défalcation de 5 % (réserve légale) et de 8 % d'intérêt sur les sommes versées par les actionnaires pour l'acquisition des actions).

4° — Les parts recevront 25 % du bénéfice restant après les prélèvements et répartitions précédents, les 75 % restant étant attribués aux actions.

Apports en nature. — M. Piovano fait apport à la société :

1° — D'un terrain à Phu-lang-Thuong, au centre de l'agglomération, avec maison d'habitation, garage et atelier.

D'une promesse de vente d'un terrain avoisinant.

D'un garage à Luc-Nam.

2° — De la totalité du matériel de transport automobile actuellement employé sur toutes les lignes de transport en commun qu'il exploite dans la province de Bac-Giang. Ce matériel se détaille comme suit :

2 camions Berliet C B 0 de 3 tonnes.

4 autobus Panhard.

1 autobus Latil.

4 autobus à six roues Renault.

1 automobile de tourisme Panhard.

3 bacs de 12 mètres de long transportant deux camions.

1 appareil à charbon système Delhommeau.

3° — L'outillage et les approvisionnements du garage.

En outre, M. Piovano apporte :

1° — Le bénéfice de la représentation en Indochine des fours à charbon de bois marque « Delhommeau » ;

2° — Son contrat pour les transports postaux de Phu-lang-Thuong à Luc-Nam.

Convocation aux assemblées générales : elle sera faite, par voie d'insertion, dans un journal de langue française et dans un journal de langue annamite, publications paraissant à Hanoï, quinze jours avant la date de la réunion de l'assemblée générale.

Fait à Hanoï, le 19 février 1927.

UN ERRATUM.

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 février 1927)

Dans notre dernier numéro, décrivant les bacs mécaniques que M. Piovano se propose de construire, nous parlions de roues à aubes de 200 mètres. Nos lecteurs auront certainement corrigé d'eux-mêmes notre coquille et auront lu : Des roues à aubes de 2 mètres de diamètre, assurant un avancement de 6 mètres par tour de roue.

Curieuse attaque d'un grand journal financier saïgonnais contre une petite entreprise tonkinoise

Mais l'agneau répondit au loup

par H. CUCHEROUSET

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 mars 1927)

Hanoï, 19 mars 1927

Monsieur Pierre Rigaut

Directeur de l'Agence financière de l'Indochine.
26, rue Catinat, Saigon

Mon cher confrère,

J'ai été surpris de lire dans le numéro du 7 mars de *l'Indochine financière*, arrivé à Hanoï, grâce à notre merveilleux service postal, le 17 mars, un article d'une colonne et demie sur une modeste petite affaire en vue de la mise en société de laquelle j'ai rédigé une brochure intitulée : Une intéressante affaire de transports au Tonkin.

Vous me comblez moi-même de louanges et j'ai été flatté d'être traité d'excellent journaliste ; cela ne m'arrive pas tous les jours ; mais la manière dont vous présentez ensuite l'affaire est de nature à nuire à cet excellent homme, universellement estimé au Tonkin qu'est M. Piovano — Et c'est pourquoi je vous prierai de bien vouloir insérer ma lettre en troisième page de votre prochain numéro. Vous ne savez certainement pas à quel travailleur vous faites ainsi un croc en jambes.

Dès les premières lignes, vous reprochez aux créateurs d'avoir choisi ce nom de Société indochinoise de transports et d'exploitation forestière, de nature, dites-vous, à provoquer des erreurs de la part de tiers mal avertis et une confusion avec la Société indochinoise de transports, de votre patron, mon excellent ami M. [Jean] Duclos.

Déplorez plutôt, cher confrère, la fâcheuse manie française des raisons sociales tellement générales qu'elles ne sont plus des raisons sociales du tout. Société indochinoise de transports, ce n'est pas un nom propre mais un nom commun, et Société indochinoise de transports et d'exploitation forestière, pour être un peu mieux déterminé, est encore trop vague. C'est une manie que j'ai toujours combattue dans *l'Éveil*, mais sans grand succès, même avec mes amis.

Vous savez d'ailleurs fort bien qu'en raison de ce vague des raisons sociales, on en est venu à distinguer les sociétés, non pas par leur nom puisque leur nom le plus souvent ne veut rien dire, mais par un nom fait de leurs initiales, je peux vous dire que SITEF est le mot qui a charmé M. Piovano. Dès lors, on ne voit pas la confusion possible entre l'agneau Sitef et le loup Sit.

Cette confusion ne m'est même pas venue à l'idée. Quant à M. Piovano, brave provincial tonkinois, ignorant des grandeurs de ce monde, il ne savait pas qu'il y avait à 1.800 km. de lui une Société de transports indochinois.

En ce qui me concerne, je serais la dernière personne à vouloir causer le plus petit désagrément à ces très vieux amis et clients de *l'Éveil économique*.

Mais ceci n'est rien, ce que je blâme dans votre article, c'est la façon dont vous présentez les choses, sous prétexte de résumer.

Vous insistez sur les dangereuses illusions de l'homme du Tonkin qui connaît peut-être le plus à fond ces questions de transports automobiles et vous citez cette ligne Phu-Lang-Thuong — Hanoï, que M. Piovano aurait créée étourdiment pour s'apercevoir qu'il y perdait et l'abandonner avant qu'il ne soit trop tard et vous dites, qu'ayant alors voulu porter ses efforts sur Nha-Nam, il aurait mal calculé son itinéraire qu'il aurait dû changer.

L'impression que donne les paragraphes 5 et 6 de votre article n'est pas celle que donne ma brochure. Je n'ai nullement eu l'intention de tromper le public quand j'ai exposé que M. Piovano avait tout simplement voulu entrer en rapports avec le chemin de fer en vue de combinaisons avantageuses aux deux parties et qu'il avait abandonné à ses concurrents annamites une ligne à faibles bénéfices, bien qu'a bénéfices tout de même, pour une ligne sans concurrence donnant les plus belles espérances.

Lorsqu'il concurrençait le chemin de fer, les tarifs de celui-ci étaient plus élevés qu'aujourd'hui et le service aussi mauvais que possible, absolument insuffisant pour le trafic. M. Piovano aurait certainement persévéré s'il n'avait été au courant des projets de M. Bonnevey, directeur des chemins de fer, pour l'amélioration du Service. Cette amélioration a été considérable, le nombre des voyageurs a doublé par rapport à l'an

dernier, et cependant, il reste encore de nombreux services automobiles indigènes qui semblent faire leurs frais le long de cette ligne.

En ce qui concerne le service du Yê-Thê, vous n'irez tout de même pas reprocher à un entrepreneur avisé d'essayer, avant de s'arrêter à un itinéraire définitif, les divers itinéraires qui peuvent s'offrir à son choix, car la question de la route elle-même n'est pas la seule à considérer dans un pays à population dense.

M. Piovano est un homme pratique, non un théoricien, et ce n'est pas tant sur des raisonnements abstraits que sur des faits bien constatés qu'il se guide. Ce n'est peut être pas être si mal avisé.

Vous soutenez, dans le but de faire ressortir les difficultés de l'entreprise, que sur 100 km. de routes exploitées, il n'y en aurait que 25 d'empierreées. Jamais je n'oserais d'ici donner de telles précisions sur les routes de Cochinchine.

Malheureusement vous faites erreur ; le parcours total, empierré sur plus de la moitié, est en voie d'empierreement sur une partie importante du reste, et sur la partie non empierrée mais très roulante, l'emploi d'autobus Renault à 6 roues, dont 4 motrices, permet d'y circuler en tout temps.

Vous reprochez à la brochure de ne pas faire allusion au mode de répartition des bénéfices. C'est bien gentil à vous d'admettre qu'il puisse y avoir des bénéfices à répartir. Eh bien ! si vous êtes curieux d'être initié à ce mystère, vous n'aurez qu'à lire la note imprimée sur la même feuille que le bulletin de souscription que je vous adresse et vous apprendrez que :

a) les actionnaires toucheront d'abord 8 %, défalcation faite de la réserve légale.

b) le conseil d'administration touchera 10 % du reste.

c) s'il reste quelque chose, ce qui est peu probable, à vous en croire, les 2/3 de ce quelque chose iront aux actionnaires en temps que détenteurs de parts et 1/3 à M. Piovano et aux personnes à qui il lui aura plu d'en donner.

C'est-à-dire que si cette affaire de 100.000 \$ ne gagne que 15.000 \$, soit 15 % (ce n'est pas tout à fait autant que la SIT), ces 15.000 \$ se répartiront ainsi :

Réserve légale 5 % 750 \$

Actionnaires 8 % 8.000 \$

Total 8.750 \$

Restent 6.250 \$

Conseil d'administration 10 % 625

Restent 5.625 \$

qui se répartiront ainsi

3/4 aux actionnaires 4.216 \$ 75

1/4 aux parts Piovano 1.408 \$ 25

Évidemment, nous aurions pu faire dans la brochure le même exposé mais en nous gardant bien de prendre comme exemple un bénéfice de 15.000 \$. Nous aurions pu jongler avec les chiffres et faire des comparaisons avec telle Société similaire, qui avouait récemment du 100 %.

Il y aurait eu des gogos pour nous croire sans discussion et acheter les actions 50 \$ après quelques semaines d'articles dans *l'Éveil* et les autres journaux amis de M. Piovano, vantant les progrès formidables de l'affaire. Mais ni M. Piovano ni moi-même ne nous chauffons de ce bois-là.

Et ceci m'amène à signaler dans votre article un regrettable oubli. Ma brochure a cependant assez appuyé sur l'exploitation forestière et de carbonisation de bois, qui ne sera pas un simple accessoire.

Libre à vous, cher confrère, de considérer qu'une entreprise de transport ne peut vivre que de subventions, mais vous permettrez à d'autres de concevoir des affaires qui ne soient pas simplement l'exploitation d'une subvention.

Serait-ce là la véritable raison de votre hostilité : le scandale d'une entreprise qui ne vive pas presque exclusivement d'une subvention.

J'espère, mon cher confrère, qu'ayant ainsi épluché impitoyablement une affaire montée par un brave homme modeste mais travailleur comme M. Piovano, vous examinerez avec la même rigueur les mirobolants prospectus que lancent certains gros capitalistes

Veillez agréer, mon cher confrère, l'assurance de ma considération distinguée.

Société Indo-Chinoise de Transport et d'Exploitation Forestière
(*La Journée industrielle*, 9 avril 1927)

Hanoï, 7 avril. — Cette société anonyme nouvelle a pour objet toutes entreprises de transport terrestre et fluvial, toutes opérations commerciales et industrielles au Tonkin, spécialement toutes opérations de fabrication de charbon de bois et exploitation de tous produits forestiers. Le siège est à Phu-Lang-Thuong (Tonkin). Le capital est de 100.000 piastres, en actions de 25 piastres, sur lesquelles 800 ont été allouées à M. Piovano, qui reçoit en sus une somme de 25.000 piastres et 100 des 300 parts de fondateur créées.

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 17 juillet 1927).

Est-ce que Piovano, un petit entrepreneur de transports cependant, n'a pas ses bacs, à lui, dans la province de Bac-Giang ?

Un autobus dans la rivière
(*Les Annales coloniales*, 23 juillet 1929)

Un autobus, appartenant à l'entreprise Piovano de Phu-lang-Thuong, à la suite d'une fausse manœuvre, est tombé dans la rivière, profonde de 7 mètres au passage du bac de Cao-Bang, situé à 26 km. du chef-lieu de la province ; quatre voyageurs indigènes ont disparu ; les vieux chauffeurs, dont l'imprudence était manifeste, ont été arrêtés.

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

Sont nommés pour quatre ans :

Provinces	Titulaires	Suppléants
Bacgiang	Chesnay, Piovano	Batesti

S

Annuaire général de l'Indochine, 1933, p. 632 :
Ferdinand Piovano
Entrepreneur de transports

Garage
Rue Tho-Xuong
Tél. n° 7.

RENSEIGNEMENTS TOURISTIQUES
Loueurs d'automobiles au Tonkin et Nord-Annam
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 mars 1933)

Phu-lang-Thuong, Piovano, rue Tho-Xuong Tél. 0-07

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HANOÏ (TONKIN)
LISTE DÉFINITIVE DES ÉLECTEURS FRANÇAIS
ANNÉE 1940

(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1^{er} avril 1940, pp. 474-484)

PROVINCE DE PHU-LANG-THUONG (BACGIANG)
226 Piovano Ferdinand Garagiste Tho-xuong
