

Publié le 19 janvier 2014.
Dernière modification : 25 mars 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDO-CHINE) (CFTI), Saïgon-Cholon

S.A., 1889.

Eugène Alexandre Nicolas FERRET, fondateur

Né le 26 avril 1851 à Paris (1^{er}).

11 septembre 1870 : engagé volontaire pour la durée de la guerre.

Ingénieur architecte diplômé.

Fondateur et ex-administrateur de la Compagnie française des tramways de l'Indochine.

Ex-concessionnaire de l'éclairage électrique de la ville de Saïgon (par voie de concours).

Étude des eaux et des installations d'alimentation d'eau potable pour les villes de Saïgon et de Cholon.

Architecte du théâtre municipal de Saïgon.

Nombreuses expertises pour les tribunaux de Cochinchine et le gouvernement, dragages, etc.

Nombreuses études de ponts et charpentes en fer pour l'Indochine.

Commissaire général adjoint et architecte du pavillon impérial de la Corée à l'Exposition universelle de Paris (1900). Membre du jury.

Ex-agent commercial des Mines de Kébao.

1903-1906 Architecte du casino et théâtre municipal de la ville de San Remo (Italie).

Projet de Kursaal pour la ville de Lugano (Suisse).

1906-1908 : premier au concours international pour le palais présidentiel de la République de Cuba.

Étude de chemin de fer à traction électrique de Vérone à Riva (Trentin, Italie).

Construction d'immeubles à Paris et en province.

1913-1914 : Études et avant-projets des abattoirs industriels de la Ville de Varsovie (24 millions). Conférences à Varsovie sur les abattoirs industriels.

1913-1914 : Mission du sous-secrétariat d'État aux Beaux-Arts.

Conférences à l'Exposition universelle de Gand sur la construction des théâtres de l'Antiquité à nos jours

1918-1932 : Expert du gouvernement pour les régions libérées (Aisne, Nord, Somme).

Expert de la justice de paix (canton de Sceaux-sur-Seine).

Expert près les Cies d'assurances : Le Monde, l'Urbaine, Le Phénix, La Paternelle, l'Abeille.

Construction d'immeubles, d'usines et des Laboratoires du Dr Debat, à Garches.

Membre du comité d'admission à l'Exposition coloniale internationale de Vincennes (1931) (Section indochinoise), membre du jury, architecte du pavillon impérial.

Projet du théâtre municipal de Bône (Algérie).

Chevalier de la Légion d'honneur du 18 janvier 1933 (min. Colonies) : ingénieur architecte.

Domicile : 35, rue Notre-Dame de Lorette, PARIS.

Bureaux ; 37, chaussée d'Antin (9^e).

Compagnie française de tramways Indo-Chine
Société anonyme au capital de trois mille francs
Siège social, 13, rue Bleue, Paris

TRAMWAYS DE SAÏGON AU GOVAP.
(*Saïgon républicain*, 24 novembre 1888)

Dans sa séance du 9 courant, le conseil municipal de Saïgon a, paraît-il, déclaré d'utilité publique le réseau de tramways proposé par M. Fabole et qui comprend :

1° Une ligne partant du marché central passant par la rue Catinat, la rue du Mess, la rue Nationale et la route qui la suit jusqu'au Govap.

2° Une ligne partant du marché, passant par la rue d'Ormay, la rue Nationale, le boulevard Norodom, la rue de Bangkok, la rue des Mois, le boulevard de la citadelle prolongé, l'avenue de l'inspection et la route du Govap jusqu'au marché de ce village où elle croise la ligne du n° 1.

3° Une ligne partant du marché central et desservant les marchés de Caukho et de Cau-ong-lanh par la route basse de Cholon, la rue Bourse, la rue Dayot et la rue de Singapore.

4° Enfin une ligne reliant les Messageries Maritimes avec le marché central et par suite les autres lignes. Au moyen de cette dernière, un service général de camionnage serait établi à bon marché et fonctionnerait régulièrement.

Nous ne pouvons qu'approuver l'adoption de cette mesure qui permettra aux employés des divers services de la colonie de regagner vers 10 heures leur domicile sans attendre le malabare traditionnel qui souvent se fait désirer et n'accepte qu'en maugréant les 10 cents de la course. Le tramway a surtout ces deux avantages : de passer à l'heure fixe et de transporter les voyageurs dans leurs villas de la banlieue à moitié prix au moins, en première classe. Le retour au bureau à 2 heures s'opérant de la même manière les employés dépenseront beaucoup moins pour leur transport et pourront loger sur le parcours du tramways dans des maisons saines et bien aérées.

La population indigène du Govap, les ouvriers de l'arsenal, les coolies et ouvriers des chantiers particuliers, adopteront sans nul doute ce moyen de locomotion étant donné la modicité du prix qui peut subir encore des réductions au moyen de cartes d'abonnement.

En un mot cette innovation est on ne peut plus populaire et utile. Il serait à désirer que le conseil colonial et l'administration veuillent bien seconder cette entreprise particulière qui a l'avantage de ne rien coûter au budget et de donner du travail à une foule de malheureux actuellement sur le pavé et dignes de la sollicitude du gouvernement.

G. M.

Compagnie française de tramways Indo-Chine
Société anonyme au capital de trois mille francs
Siège social, 13, rue Bleue, Paris

Constitution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 12 mars 1890)

Cette société a pour fondateur : M. Eugène Ferret, ingénieur civil demeurant, à Saïgon, en ce moment à Paris, rue Bleue, n° 13.

Elle a pour objet : La construction et l'exploitation d'un tramway de Saïgon, à Cholon, ainsi que tous autres tramways et chemins de fer économiques qui pourront être concédés à la société dans l'Indo-Chine ;

La construction, pour le compte de tiers, de toutes lignes de chemins de fer et tramways ;

Et généralement toutes opérations commerciales, industrielles et financières pouvant s'y rattacher.

La durée de la société est fixée à cinquante années.

Le capital social est fixé à la somme de trois cent mille francs divisé en six cents actions de cinq cents francs chacune.

Il a été créé six cents parts de fondateur donnant droit à un intérêt de 50 % dans les bénéfices qui ont été remis à l'apporteur, en représentation de ses apports, ainsi qu'une somme de dix mille francs qui lui a été versée aussitôt la constitution de la société.

Ont été nommés administrateurs pour six ans : MM. Charles Mautin ¹, Bastien ², Charruyer ³, Geibel ⁴, Maggiar ⁵, Remaury ⁶, Henri Thiébaud ⁷.

Et commissaire pour la vérification des comptes du 1^{er} exercice, M. Brandt.

Acte déposé chez M^e Portefin, notaire à Paris, et publié dans *Le Courrier* du 5 mars 1890.

PAUL DOUMER
SITUATION DE L'INDOCHINE
(1897-1901)

COCHINCHINE

[241] 1° La ligne de Saïgon à Cholon, Route Basse. — Ce tramway, mu par la vapeur, a été, par arrêté du 27 juillet 1889, concédé à M. Ferret et sa rétrocession à la Compagnie française des tramways a été approuvée par arrêté du 31 janvier 1891.

La voie est à écartement de 0 m. 60 et suit la route coloniale de Saïgon à Cholon le long de l'arroyo Chinois

La longueur de la ligne est de 6 km. 265.

¹ Eugène Charles Mautin (1844-1895) : déjà vu à la [Société de Kebao](#) avec Bastien et Remaury.

² Félix Bastien : déjà vu à la [Société de Kebao](#) avec Mautin et Remaury.

³ Édouard Charruyer (1861-1906) : d'une famille d'armateurs rochelais installée dans la ville depuis le XVII^e siècle. Ingénieur ECP (1884). Directeur de l'usine à gaz de Saint-Martin-de-Ré (1884). Député radical-socialiste de La Rochelle, ami d'Émile Combes (Charente-Inférieure)(1893-1906).

⁴ Louis Alfred Geibel (Paris, 14 juin 1830-Paris, 9 octobre 1907) : fils de François-Louis Geibel et de Joséphine Sophie Laimgruber. Marié à Amélie Jenny Flotard. Dont Louis-Paul Maurice (Paris IX^e, le 28 juillet 1868), employé de banque, et Jean-Marcel (Paris IX^e, 30 nov. 1875), marié à Paris XVI^e, le 15 juillet 1912, avec Berthe de Valcourt : ingénieur ECP, administrateur et commissaire aux comptes de sociétés, publiciste. Fabricant, avec son frère Louis Jean Geibel, de voitures hippomobiles, rue de Milan, à Paris. Chevalier de la Légion d'honneur du 15 octobre 1871 : membre de la Société de secours aux blessés. Georges Mautin, fils de Charles (ci-dessus), est nommé en 1908 subrogé-tuteur des enfants mineurs de Louis-Alfred Geibel, à l'occasion de la vente sur licitation d'une propriété dite « La Violette », à Saint-Marcel, près Vernon (Eure).

⁵ Octave Maggiar (1843-1907) : futur président. Voir encadré ci-dessous.

⁶ Henri Remaury (1833-1897) : ingénieur des mines. Il côtoie Mautin dans plusieurs affaires, dont les [Charbonnages de Kebao](#) et la [Société française des allumettes](#) (usine à Hanoi).

⁷ Henri-Léon Thiébaud (1855-1899) : fils de Victor Adolphe, fondeur de cuivre à Paris. Frère cadet de Victor (1849-1908), successeur de Maggiar à la présidence de la Compagnie française des mines du Laurium. Voir [encadré](#). Associé à ses deux frères dans la fonderie familiale.

Membre du conseil de surveillance de la Société Siegfried Bing et Cie (1884) : commerce avec l'Orient et l'Extrême-Orient (Cochinchine, Annam, Tonkin...). Actionnaire de la Société de Kebao (1889).

2° La ligne de Saïgon à Go-vap.

— Ce tramway est également mu par la vapeur ; il a été, par arrêté du 17 juillet 1889, concédé à M. Fabiole et rétrocédé ensuite à M. Bonnet (arrêté du 20 août 1890), puis à M. Ferret (arrêté du 10 mars 1892), enfin à la Compagnie française des tramways (arrêté du 2 juillet 1898).

La voie est à écartement de 0 m. 60 et la ligne a été ouverte à l'exploitation, savoir : le 30 septembre 1895 jusqu'à Dakao, le 7 septembre 1896 jusqu'à Gia-dinh et le 18 août 1897 jusqu'à Go-vap.

La longueur totale de la ligne est de 7 km. 404.

3° Embranchement, de Da-kaeo. — Cet embranchement a été, par arrêté du 18 mai 1899, directement concédé à la Compagnie française des tramways.

[242] La voie est également à écartement de 0 m. 60 et la ligne, dont la longueur totale est de 1 km. 071, suit la route coloniale sur une distance de 990 m 75.

On étudie en ce moment, pour l'ensemble de ces trois lignes, la transformation de la voie de 0, m 60 en voie d'un mètre.

Manuel Pereyre, Manuel des principales valeurs de Bourse cotées au parquet et en coulisse aux marchés de Paris, Lyon, Genève, Marseille, 1896, p. 405-406 :

Compagnie française de tramways (Indo-Chine)

Conseil d'administration : Remaury, président ; Ferret, administrateur-directeur ; Gerbel [*sic* : Geibel], O. Maggiar, Thiébaud.

Commission des affaires diverses.

1. Demande d'une garantie d'intérêt formulée par la Compagnie française des tramways.

(DOSSIER N° 217, 4e BUREAU.)

(*Conseil colonial*, 11 janvier 1895, p. 246-247)

Rapport au Conseil colonial.

Par lettre en date du 13 décembre 1895, M. Ferret, administrateur délégué de la Compagnie française de tramways, sollicite du Conseil colonial un vote favorable, en vue de lui faire accorder, par la colonie, une garantie d'intérêt qui lui permette de continuer l'exploitation de la route Basse de Cholon.

À l'appui de sa demande, M. Ferret expose que sa compagnie, constituée en 1890, et qui a ouvert la ligne de Saïgon à Cholon le 14 juillet 1891, a eu à soutenir une lutte assez vive contre la [Société générale des tramways à vapeur](#). Cette société rivale, par l'abaissement subit de ses tarifs, aurait placé la Compagnie française dans une situation très critique, qui la mettrait dans l'impossibilité de se relever et de recueillir le fruit de ses dépenses.

M. Ferret estime, cependant, que la ligne Saïgon-Cholon, par la route Basse, a rendu de réels services à la population, et il ajoute que le nombre des voyageurs a augmenté chaque année d'une façon sensible. D'après lui, l'intérêt de la colonie est de venir en aide à une compagnie qui, fondée depuis cinq ans, a fait son possible pour arriver à remplir les engagements qu'elle a souscrits vis-à-vis de la colonie, et qui a transformé son matériel pour desservir la ligne par un service très régulier et offrant tout le confort et la sécurité désirables ; à la fin de la concession, la colonie aura ainsi une installation, alors amortie, et en plein rapport, et elle n'aura pas à regretter les sacrifices qu'elle aura faits. Les chiffres fournis par M. Ferret donnent, pour une période de six mois, un mouvement de voyageurs de 440.978. Ce nombre aurait donné 12.181 piastres 47

cents de recettes, soit 66 piastres 56 cents par jour, et, comme les frais généraux seuls se seraient élevés à près de 65 piastres, la société se trouverait aujourd'hui dans l'impossibilité de faire face à ses affaires.

M. Ferret demande donc à la colonie de venir en aide à sa compagnie, en lui accordant une garantie d'intérêt, sauf, plus tard, à se faire rembourser les intérêts fournis par une participation dans les bénéfices annuels, qui, selon M. Ferret, se produiront certainement d'ici quelques années, s'il est fait droit à sa requête.

L'Administration, en présentant au Conseil colonial la demande de M. Ferret, a l'honneur de faire observer à cette assemblée que la colonie s'est déjà imposée de grands sacrifices en faveur de la Compagnie française de tramways, tant pour la ligne de Saïgon à Cholon (route Basse) que pour la ligne Saïgon-Govap.

Elle reconnaît, cependant, qu'il serait utile de prendre l'avis de M. le Directeur des travaux publics au sujet de la présente requête, le temps ayant manqué pour le consulter avant l'ouverture de la session.

Saïgon, le 21 décembre 1895.

Le Lieutenant-Gouverneur,
G. DUCOS.

P. S. — Il est à remarquer que M. Ferret, pour fixer l'importance de la subvention qu'il sollicite, ne fournit ni l'acte constitutif de sa société, ni l'augmentation du capital qui a pu suivre cet acte et qui a, nécessairement, fait l'objet d'un vote des actionnaires.

G. DUCOS.

Demande de subvention présentée en faveur du tramway de Saïgon à Cholon par la route Basse.

Rapport au Conseil colonial.

La Compagnie française du tramway de l'Indo-Chine, concessionnaire de la ligne de Saïgon à Cholon, par la route Basse, demande à la colonie de subventionner l'exploitation de celle ligne, dont les recettes arrivent à peine à couvrir les frais d'exploitation proprement dite.

La compagnie expose, en outre, que, si elle est obligée de demander aujourd'hui le secours de la colonie, c'est qu'une suite d'événements malheureux et de dépenses extraordinaires lui ont absorbé une notable fraction de son capital, lui ont enlevé une partie des ressources sur lesquelles elle comptait et l'empêchent ainsi de parer, avec ses propres forces, aux déficits qui se produisent toujours dans les premières années d'une exploitation de voie ferrée.

Au nombre de ces événements, se rangent : 1° la réfection complète de la ligne qu'ont rendue nécessaire les défauts du matériel Decauville employé à la première construction ; 2° les avaries survenues, en cours de transport, au matériel roulant ; 3° la mise en tierce-consignation, pendant plus d'un an, de ce matériel, alors que l'exploitation en aurait eu le plus grand besoin. Les ressources qui ont fait défaut sont celles qui devaient provenir du trafic des voyageurs allant d'un bout à l'autre de la ligne. On pouvait compter, en effet, que, sur un mouvement de voyageurs aussi important que celui qui se produit entre Saïgon et Cholon, une faible fraction, un dixième, par exemple, irait à la ligne de la route Basse. Or, la compagnie de la route Haute a baissé ses tarifs dans une telle proportion, qu'elle a conservé, dans leur totalité, les transports entre Saïgon et Cholon.

Le tramway de la route Basse n'a évidemment pas été créé pour desservir ce trafic entre les deux points terminus ; car, s'il n'avait eu que ce but, il eût fait double emploi avec la ligne de la route Haute, établie dans des conditions bien plus avantageuses, et

les pouvoirs publics n'en auraient jamais accordé la concession. Si, en 1889, la ligne de la route Basse a été reconnue d'utilité publique, si le Conseil colonial l'a concédée à M. Ferret, c'est qu'elle répondait à des besoins tout différents et qui n'étaient, en aucune façon, desservis par l'autre ligne. Ces besoins sont ceux des diverses agglomérations naissantes, éparses le long de l'arroyo Chinois, et qui tendent à rejoindre les deux villes par un faubourg continu. Ces agglomérations représentent des intérêts considérables, comme on peut s'en rendre compte maintenant par l'examen de la circulation sur le tramway de la route Basse. Le tramway transporte par jour environ 2.000 voyageurs, sur lesquels 450, tout au plus, effectuent un parcours entier entre les deux villes : nous avons pu nous en convaincre par des comptages de billets. La desserte des points intermédiaires comprend donc plus de 1.500 voyageurs par jour, et il est difficile d'admettre que le chiffre de la population desservie ne représente pas au moins cinq fois le nombre des voyageurs circulant chaque jour, ce qui donnerait un minimum d'environ 8.000 habitants intéressés, en dehors des villes de Saïgon et de Cholon.

De ce qui précède, nous pourrions conclure :

1° Que les pouvoirs publics ont eu raison de se préoccuper des besoins de la population échelonnée le long de l'arroyo Chinois et de créer un tramway pour les desservir ;

2° Que le tramway construit et exploité par la Compagnie française de tramway remplit parfaitement le but que l'on s'était proposé à sa création.

Quelques personnes seraient peut-être tentées de tirer argument de ce que la ligne ne produit que des recettes inférieures, aux frais d'exploitation, pour contester son utilité. C'est là un raisonnement des plus faux et qui ne peut être pris en sérieuse considération. Presque toutes les voies ferrées, même des plus utiles, ne donnent, pendant les premières années d'exploitation, que des recettes insuffisantes ; mais ces recettes s'accroissent chaque année, par suite du développement rapide que provoque la voie ferrée elle-même et, au bout de huit ans, dix ans, douze ans, les recettes arrivent à couvrir les frais ; puis, continuant leur mouvement ascensionnel, elles arrivent bien vite à rembourser, en outre, les déficits des premières années et à donner au capital engagé de beaux dividendes. Si, par exception, quelques lignes donnent, dès la première année, des recettes suffisantes, il ne faut en tirer qu'une conclusion : c'est qu'on a beaucoup trop attendu pour les créer et qu'on a laissé longtemps en souffrance dans le pays des besoins de circulation auxquels il eût été facile de donner satisfaction.

On ne peut s'appuyer sur l'insuffisance des recettes pour contester l'utilité de la ligne que si cette insuffisance atteint des proportions telles qu'on ne puisse prévoir la disparition du déficit avant un temps très éloigné : vingt ou trente ans, par exemple.

Dans ces conditions, il est bien évident qu'aucune compagnie privée ne pourra assumer de pareils risques et la ligne ne peut vivre que grâce à une garantie d'intérêt qui doit fonctionner presque indéfiniment.

La ligne de la route Basse est-elle dans ces conditions ? Évidemment non ; car elle peut fonctionner avec une dépense journalière d'exploitation proprement dite réduite à 60 piastres et les recettes atteignent, en moyenne, 55 ou 56 piastres. Le déficit ne représente qu'une fraction très minime ; il doit, par conséquent, disparaître dans un très petit nombre d'années. Et, comme la concession est de trente ans, il restera largement le temps ensuite de rémunérer le capital engagé au moyen des plus-values qui continueront à se produire.

L'examen de la ligne, au point de vue du rendement financier, nous amène donc aux mêmes conclusions que les premières considérations que nous avons exposées, conclusions qui peuvent se formuler ainsi : La ligne de Saïgon à Cholon, par la route Basse, a une utilité incontestable ; elle n'a pas été créée prématurément et il y a un intérêt public à la maintenir.

Examinons maintenant pourquoi la colonie est sollicitée d'intervenir dans une affaire qui paraissait très viable par elle-même et qui semblait devoir se passer de tout secours : La Compagnie française s'est constituée, en février 1890, au capital-actions de 300.000 francs. En 1891, elle faisait une première émission de 60.000 francs d'obligations 5 pour 100.

Dans le premier semestre 1893, la compagnie, par deux augmentations successives de 150.000 francs, a porté son capital-actions de 300.000 à 600.000 francs et, la même année, deux émissions successives d'obligations ont porté le capital-obligations à un total de 635.000 francs. C'est un capital total de 1.235.000 francs qui paraîtra bien largement calculé pour construire 6 kilomètres de tramway sur la route Basse, 7 kilom. 500 m. sur le Govap et parer aux insuffisances de recettes des premières années.

Les prévisions ont, cependant, été insuffisantes, puisque, actuellement, tout ce capital est dépensé et qu'il reste encore à pourvoir à la construction d'une partie de la ligne du Govap, au déficit d'exploitation et au service des obligations pendant plusieurs années. La réserve, qui pouvait parer à ces besoins et qui est certainement comprise dans le chiffre de 1.235.000 francs, a été absorbée, comme le dit la compagnie, par les pertes qu'a causées l'établissement défectueux de la première ligne construite, en 1891, entre Saïgon etCholon.

Pour se rendre compte de l'étendue de ces pertes, on peut calculer que la construction de la ligne, dans les conditions normales où elle est établie maintenant, devait coûter 360.000 francs environ, tandis que nous estimons les dépenses causées par la première construction, avec le matériel Decauville, à 400.000 francs, auxquels il faut ajouter 108.000 francs pour les dépenses de réfection de la voie, en 1894, et à peu près autant pour le remplacement du matériel roulant, total : 616.000 francs.

Une pareille augmentation de dépenses était bien de nature à compromettre l'entreprise ; la compagnie l'a supportée vaillamment et, dans une lettre du 4 décembre dernier, dont copie est ci-jointe, le conseil d'administration fait connaître à M. le Gouverneur général que les actionnaires sont encore disposés à faire de nouveaux sacrifices pour assurer la continuation du bon fonctionnement de la ligne de Cholon et l'achèvement de la ligne du Govap. Mais ils demandent que, dans ces circonstances difficiles, la colonie manifeste l'intérêt qu'elle doit attacher à ces voies ferrées et allège leurs charges présentes au moyen d'une subvention à l'exploitation de la ligne de Cholon, subvention qui ne serait, d'ailleurs, qu'une avance remboursable lorsque l'exploitation sera devenue productive. Après tout ce qui a été dit précédemment sur l'utilité de la ligne de Cholon, sur les services qu'elle rend à la population et sur l'impulsion qu'elle peut donner au développement des faubourgs reliant Cholon à Saïgon, nous pensons qu'il ne paraîtra pas douteux que cette demande doive recevoir un accueil favorable.

La colonie aurait pu être dispensée d'intervenir, malgré tous les mécomptes de construction de la ligne de la route Basse, si la compagnie de la route Haute, par ses abaissements excessifs de taxes, n'avait accaparé la totalité de la circulation entre les deux villes. Si, sur les 7.500 voyageurs, qui vont journallement de Saïgon à Cholon ou inversement, il en était venu seulement 1.000 à la ligne de la route Basse, la recette journalière aurait été majorée d'environ 20 piastres et la subvention n'aurait pas été nécessaire. Il est impossible d'admettre que, pour se constituer le monopole des voies ferrées, une société privée, comme celle du tramway de la route Haute, puisse mettre en péril l'existence d'une autre ligne et substituer ainsi sa volonté à celle des pouvoirs publics, qui ont décidé l'établissement de cette dernière ligne et qui sont obligés de reconnaître toute son utilité.

Je serai donc d'avis d'accorder à la ligne de la route Basse de Cholon une subvention, devant couvrir son déficit d'exploitation et le service, de 220.000 francs d'obligations, dont le produit a été consacré à la réfection de la ligne.

Cette subvention pourrait, d'ailleurs, être votée avec maximum annuel et en prenant acte des intentions exprimées par le conseil d'administration dans sa lettre au Gouverneur général, l'application de la subvention étant subordonnée à la réalisation de ces promesses. L'Administration serait alors chargée, avant d'appliquer la subvention, de s'assurer que les actionnaires ont réalisé des versements supplémentaires, en quantité suffisante, pour achever la construction de la ligne du Govap et assurer la bonne exploitation des deux lignes.

Pour le calcul de la subvention, je prierai le Conseil de ne pas renouveler la forme défectueuse de subvention kilométrique adoptée pour la ligne du Govap. Cette forme ne s'applique bien qu'aux lignes présentant une certaine longueur et parcourues par un petit nombre de trains. Ici, les conditions sont toutes différentes : la ligne est courte et, pour obtenir des recettes notables, il faut multiplier considérablement les trains. Le nombre de ces trains est actuellement de trente dans chaque sens et il y aura probablement avantage pour tout le monde à l'augmenter.

La subvention, à mon avis, pourrait être calculée de façon à compléter la recette journalière moyenne à un chiffre exprimé par $41 \$ + n/12$; n représentant le nombre de kilomètres parcourus par les trains de voyageurs pendant la journée.

Avec le mouvement actuel des trains (trente par jour dans chaque sens), la recette journalière se trouverait complétée à 71 piastres. D'autre part, la subvention pourrait être limitée à un maximum annuel de 20.000 francs, comme pour la ligne du Govap.

Saïgon, le 10 janvier 1896.

Le Directeur des travaux publics,
GUBIAND.

« Saïgon, le 11 janvier 1895.

À Monsieur le président du Conseil colonial, Saïgon.

Monsieur le président,

J'ai été officieusement informé que la commission des affaires diverses avait, sur le rapport favorable de M. le Directeur des travaux publics, émis un avis favorable concernant la demande de subvention formulée par la Compagnie française des tramways de l'Indo-Chine. La question devant être soumise ce soir au vote du Conseil colonial, je considère comme de la dernière urgence de venir protester énergiquement contre une demande qui, si elle venait à être accueillie, constituerait une souveraine illégalité et une violation flagrante de tous les principes de la matière.

« Aux termes des décisions du 20 mars 1882 et du 23 décembre 1885, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 16 de la loi du 11 juin 1880, les concessionnaires de chemin de fer d'intérêt local et de tramways doivent préalablement, à toute demande de subvention et sous peine d'irrécusabilité absolue, apporter certaines justifications nettement déterminées par les décrets précités, dont ci-joint copie *in extenso*.

Ces justifications sont indispensables pour qu'il puisse être statué, en connaissance de cause, sur l'opportunité et l'utilité de la demande.

Or, il m'a été affirmé que M. le directeur de la Compagnie française n'a apporté aucune de ces justifications et n'a fourni aucun des éléments essentiels à la vérification du bien-fondé de sa pétition. Je vous ferai d'ailleurs observer, Monsieur le président du Conseil colonial, que, étant donné la situation toute particulière de cette compagnie, le montant de son capital-actions, soit 600.000 francs, et le montant de ses obligations, soit 635.000 francs, il est nécessaire que sa demande soit soumise à une commission spéciale de vérification, suivant le vœu du législateur, car il lui est impossible, en l'état, de justifier cette demande.

Je tiens également à vous démontrer, Monsieur le Président, que le vote d'une semblable proposition constituerait une atteinte profonde aux principes d'égalité, en général ; car elle aboutirait à favoriser une compagnie au détriment d'une autre. Une circulaire ministérielle du 29 août 1878, dont l'application est partout en vigueur, indique quelles sont, en l'espèce, les droits et les devoirs de l'Administration. Je joins à cette lettre la copie de cette circulaire ; vous verrez, Monsieur le Président, qu'elle s'applique de toutes façons au cas actuel ; je ne veux pas insister davantage.

Cette légitime protestation, si modérée qu'elle soit dans la forme, soulèvera peut-être encore des colères ; mais j'estime que j'avais, dans la circonstance, le droit et le devoir d'intervenir, pour mettre en garde MM. les membres du Conseil colonial contre une décision de nature à compromettre les intérêts majeurs de la société que j'ai l'honneur de représenter.

On a accusé naguère (en pleine séance du Conseil colonial) les créateurs de la Société des tramways de vouloir s'attribuer le *monopole des dollars*. Il serait bon d'ajouter que, s'ils sont arrivés au succès, c'est à force de peines et de luttes et sans avoir jamais demandé le concours financier de la colonie, à laquelle ils ont rendu, je l'affirme, des services qui ne devraient pas être oubliés.

Je vous prie de vouloir bien agréer, Monsieur le président et Messieurs les membres, l'hommage de mon profond respect.

Le Directeur du tramway de la route Haute,
L. CAZEAU⁸. »

« Extrait de la loi du 11 juin 1880.

« Subventions. Subventions aux lignes d'intérêt local.

« Dispositions de la loi du 11 juin 1880, savoir :

1° Art. 13. Principe et mode de subvention par l'État ;

2° Art. 14. Limite de la subvention à fixer chaque année par la loi des finances ;

3° Art. 15. Partage éventuel des lignes subventionnées ;

4° Art. 16. Règlement d'administration publique à prendre pour l'exécution des dispositions dont il s'agit ;

5° Art. 17. ;

.....

« Pour copie conforme :

« Le Directeur de l'exploitation,

« CAZEAU ».

Rapport de la commission.

Messieurs,

Votre commission a recueilli, auprès de M. le Directeur des travaux publics, les explications les plus claires et les plus complètes au sujet de cette affaire et a pris, en même temps, connaissance des statuts et des délibérations portant sur les augmentations du capital social. Il résulte de cet exposé de la situation de la compagnie pétitionnaire, que les lourdes charges résultant d'une première installation défectueuse, des avaries au matériel en cours de transport, de la mise en tierce-consignation de ce matériel et de la guerre de tarifs avec une compagnie rivale, ont contribué à épuiser, au

⁸ Louis Cazeau (et non Cazeaux)(1854-1915) : créateur de la plantation d'hévéas de [Suzannah](#) (1904à.

delà de toutes prévisions, les ressources cependant importantes constituées dès le début.

Votre commission admet que l'utilité de cette ligne est indéniable, par suite de l'importance de la région qu'elle traverse, et que son utilité s'est même trouvée accrue par son prolongement jusqu'au Govap.

Le conflit dont elle a souffert avec la compagnie voisine n'avait pas sa raison d'être, si l'on considère que les intérêts de l'une et de l'autre sont absolument distincts. Dût-il même y avoir concurrence, que les effets en seront salutaires et la lutte n'est possible, qu'à la condition de protéger les débuts, toujours ingrats, des exploitations ferrées. Le contraire aurait pour résultat inéluctable de constituer le monopole au détriment du public. Son existence est, par cela même, à peu près assurée dans un avenir relativement peu éloigné, à moins de circonstances tout à fait exceptionnelles et imprévues, et elle répond à un besoin qui ne fera certainement que s'affirmer davantage.

L'intervention de la colonie s'explique donc suffisamment, et l'intérêt public, qui doit être, pour le Conseil colonial, supérieur à toute autre considération, ne pourra que bénéficier du développement et du bon fonctionnement du tramway de la route Basse de Cholon.

M. le Directeur des travaux publics a fait connaître à votre commission qu'il avait pu se rendre compte, d'une façon très approximative, de l'estimation totale de toutes les sommes dépensées par la compagnie et de la réelle importance des sacrifices qu'elle s'était imposée pour résister, jusqu'à ce jour, à une crise de force majeure des plus dangereuses pour son existence.

Enfin, par lettre adressée, le 4 décembre dernier, à M. le gouverneur général, le conseil d'administration de la compagnie a pris l'engagement de faire un dernier effort pour sortir de la période des difficultés, en augmentant de 250.000 francs le capital de l'entreprise. Les actionnaires et obligataires se montrent disposés à répondre encore à cet appel, et la colonie contribuerait largement à les encourager dans cette voie, en manifestant son intérêt et son appui à l'égard de cette création d'utilité publique.

Il y a lieu de prendre acte de la déclaration du conseil d'administration et de subordonner les mesures de faveur qui pourront être consenties à l'exécution des promesses formulées.

D'après un télégramme reçu tout récemment de Paris et dont la photographie est jointe au dossier, M. Ferret, délégué du conseil d'administration en Indo-Chine, a été informé que M. le Gouverneur général aurait donné son avis favorable à la requête ci-dessus désignée. Votre commission est disposée, à la majorité, à se rallier aux conclusions favorables de l'Administration supérieure, et elle propose, en conséquence, au Conseil d'approuver le principe d'une subvention annuelle, dont le chiffre maximum ne pourrait dépasser 20.000 francs, et qui serait calculée suivant la formule étudiée par le service technique, de manière à assurer une recette journalière d'environ 71 piastres, avec le mouvement de trains actuel. Le vote de cette subvention serait subordonné à l'accroissement du capital d'exploitation comme il a été spécifié d'autre part.

Le Rapporteur,
HOLBÉ.

M. LE DIRECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS. — La protestation que vous a envoyée M. Cazeau, au nom de la compagnie du tramway de la route Haute, ne me paraît pas pouvoir être prise en considération, dans la discussion de l'affaire qui nous occupe. Au premier abord, je ne m'explique pas, en effet, en quelle qualité et dans quel but cette compagnie pourrait intervenir dans une question qui ne touche pas, d'une façon appréciable, les intérêts de son exploitation.

D'ailleurs, cette protestation, par elle-même, n'a aucune portée : elle oppose, aux conclusions de votre commission, l'illégalité de l'instruction à laquelle a été soumise la

demande de subvention, et M. Cazeau invoque toute une série de lois, décrets et circulaires, dont vous venez d'entendre l'interminable lecture et qui traitent de matières plus ou moins étrangères à la question. D'ailleurs, tous ces textes ont un caractère commun qui nous dispensera de nous en occuper davantage : les lois et décrets, dont il s'agit, n'ont pas été promulgués dans la colonie et n'y sont pas applicables ; les circulaires, qui développent et interprètent ces textes législatifs, ont encore moins de raisons de s'appliquer.

M. Cazeau doit bien savoir à quoi s'en tenir sur ce point ; il ne peut avoir déjà oublié la façon dont s'est instruite la demande que vous présentait sa compagnie, en 1893, pour obtenir une prolongation de douze ans de la concession du chemin de fer, sans augmentation de redevance. Et il ne s'agissait pas là que d'une subvention limitée à un maximum de 20.000 francs ; les bénéfices qu'on a accordés à la compagnie de la route Haute, sans qu'elle consente, de son côté, aucun sacrifice, ne peuvent s'évaluer à moins de 214.000 francs en moyenne pour chacune des douze années, soit, à un chiffre total, de plus de 2 millions et demi de francs.

Mais il paraît qu'il ne suffit pas à M. Cazeau d'obtenir des sommes énormes, qui n'étaient, d'ailleurs, nullement nécessaires pour rendre sa compagnie prospère, il veut encore qu'on ne donne rien aux autres compagnies de voies ferrées, surtout lorsqu'elles sont dans le besoin ou dans un moment difficile. Il veut que ces compagnies disparaissent pour qu'il puisse accaparer le monopole des affaires de chemin de fer dont il sait si bien tirer parti.

Quel autre intérêt, en effet, peut avoir le tramway de la route Haute à intervenir dans les affaires du tramway de la route Basse : ils ont chacun leur utilité bien distincte ; ils correspondent à des besoins et à des populations toutes différentes ; ils n'ont en commun que les voyageurs allant d'une extrémité à l'autre de la ligne. Or, ces voyageurs, allant de Cholon à Saïgon ou inversement, atteignent actuellement un total de plus de 7.500 par jour ; le tramway de la route Basse en transporte 450 tout au plus.

Croyez-vous que ce soit pour disputer ce maigre appoint que M. Cazeau s'est décidé à sacrifier la moitié de ses taxes et à appliquer clandestinement, lui qui nous parle de légalité, des tarifs réduits à la moitié des tarifs régulièrement approuvés ? Évidemment, non. Pour faire de pareils sacrifices, pour employer de pareils moyens, il faut un autre résultat en perspective que celui d'ajouter 450 voyageurs aux 7.500, qui existent déjà. L'intervention de M. Cazeau, aujourd'hui, ne peut qu'augmenter cette conviction, qu'il poursuit un autre but que le but bien légitime d'accroître le rendement de sa ligne et ce but, qu'il ne veut ni ne peut avouer, c'est la mort et l'héritage de la seule compagnie, qui ait osé venir en Cochinchine s'occuper du même genre d'affaires que lui, la seule qui puisse, dans les affaires futures, créer un peu de concurrence et empêcher M. Cazeau d'imposer ses prétentions.

Ces manœuvres ne sauraient vous intéresser ; vous ne pouvez qu'écartier la protestation de M. Cazeau et lui retourner les textes, qu'il a produits à l'appui, en lui recommandant de les méditer : certaines circulaires du Ministre des travaux publics lui donneront d'utiles enseignements et lui apprendront qu'il ne suffit pas que des tarifs soient inférieurs aux maxima du cahier des charges pour qu'ils puissent être admis ; il faut encore, dit le Ministre, qu'un sentiment d'équité dicte les rapports entre les tarifs des lignes présentant des points communs et il faut aussi que ces tarifs ne soient pas faits en vue d'une concurrence abusive aux autres moyens de transport.

Je ne crois pas devoir développer maintenant l'utilité de la subvention qui vous est demandée par la Compagnie française ; je crois que la question a été traitée assez complètement dans les rapports et je n'ai été amené à prendre la parole que par l'intervention, à la dernière heure, de M. Cazeau.

Si quelqu'un des membres du Conseil trouvait cependant qu'un des points de la question principale n'a pas été suffisamment éclairci, je me tiens à sa disposition pour lui fournir toutes les explications nécessaires.

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, quelqu'un de vous demande-t-il la parole ?

Je mets aux voix les conclusions de la commission.

Adopté.

M. JOURDAN. — Je vous prie de constater au procès-verbal que je me suis abstenu de voter dans cette affaire, étant l'avocat de la Compagnie du tramway de la route Basse.

Faillite

(Cote de la Bourse et de la banque, 11 avril 1896)

2 mai, 10 h. matin, extraord. — Compagnie française de tramways (Indo-Chine). — 17, rue de Londres, Paris. — Ordre du jour : Délibérer :

1° En conformité de l'article 37 de la loi du 24 juillet 1867, sur la question de savoir s'il y a lieu de prononcer la dissolution de la société et, en cas d'affirmative, désigner un ou plusieurs liquidateurs ;

2° En cas de négative et en conformité de l'article 31 de la même loi, après rapport préalable du conseil d'administration, statuer : Premièrement, sur la réduction du capital de la société et les moyens à prendre pour y parvenir ; Deuxièmement, sur l'augmentation du même capital au moyen de la création et de l'émission d'actions nouvelles à souscrire en numéraire ;

3° l'examen des propositions de concordat à faire aux créanciers de la société, dont la faillite a été prononcée par jugement du tribunal de commerce de la Seine du 31 mars dernier. — *Petites Affiches*, 11.

Compagnie française de tramways (Indo-Chine). — Syndicat

(Cote de la Bourse et de la banque, 17 avril 1896)

Les créanciers de la Compagnie française de tramways (Indo-Chine), société anonyme, au capital de 600.000 fr., avec siège à Paris, 10, rue de la Paix, ci-devant, et actuellement, 2, rue de Compiègne, sont invités à se rendre au tribunal de commerce, salle des assemblées, pour assister à l'assemblée dans laquelle le juge-commissaire doit les consulter : 1° sur la composition de l'état des créanciers présumés ; 2° le maintien ou le remplacement du syndic provisoire ; 3° et la nomination d'un ou deux contrôleurs.

Production de titres de créances

Compagnie française de tramways (Indo-Chine)

(Cote de la Bourse et de la banque, 27 janvier 1897)

Les créanciers de la Compagnie française de tramways (Indo-Chine), société anonyme au capital de 600.000 fr., avec siège à Paris, rue de la Paix, 10, ci-devant, et actuellement même ville, rue de Compiègne, 2, sont invités à produire leurs titres de créances avec un bordereau indicatif des sommes à réclamer, dans le délai 20 jours, à dater du 20 janvier 1897 entre les mains de M. Pinet, 82, boulevard Saint-Michel, syndic. — *Petites Affiches*, 26/1/1897.

Vérification et affirmation de créances
Compagnie française de tramways (Indo-Chine)
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 10 mars 1897)

Les créanciers de la faillite de la Compagnie française de tramways (Indo-Chine), société anonyme au capital de 600.000 fr., avec siège à Paris, 10, rue de la Paix, ci-devant, et actuellement même ville, 2, rue de Compiègne, sont invités à se présenter le 30 août 1897, à 11 heures, au tribunal de commerce salle des assemblées de créanciers, pour procéder à la vérification et à l'affirmation de leurs créances, soit en personne, soit par un fondé de pouvoirs. Les titres, accompagnés d'un bordereau, doivent être remis, s'ils ne l'ont été déjà, dans le plus bref délai, et, dans tous les cas, avant le jour de l'assemblée, entre les mains du syndic de la faillite, M. Pinet, 82, boulevard Saint-Germain, syndic. — *P. A.*, 3/3/1897.

Faillite
Compagnie française de tramways (Indo-Chine)
Société anonyme au capital de 600.000 francs,
avec siège à Paris, rue de la Paix, 10, ci-devant,
et actuellement 2, rue de Compiègne.
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 10 février 1897)

D'un arrêt rendu par la Cour de cassation, le 20 janvier 1897, il a été extrait ce qui suit :

La Cour annule le jugement du Tribunal de Saïgon, du 15 avril 1896, ainsi que la procédure qui l'a précédé ou suivi.

Dit que le Tribunal de la Seine restera saisi des opérations de la faillite de la « Compagnie française des Tramways de l'Indo-Chine » — *Le Droit*, 8/2/1897.

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 22 juin 1897)

A. 22. 26 juin, 10 h. 1/2 matin, extraord. — Compagnie française de tramways (Indo-Chine). — 17, rue de Londres, Paris. — Ordre du jour : 1° Vérifier la sincérité de la déclaration de souscription et de versement à l'augmentation de capital votée par l'assemblée générale extraordinaire du 3 décembre dernier ; 2° Modifier les statuts ; 3° Procéder à l'examen du texte définitif du projet de concordat à présenter aux créanciers de la société ; 4° Procéder au renouvellement du conseil d'administration de la société ; 5° Nommer ou réélire les commissaires appelés à vérifier les comptes de l'exercice 1897, et fixer leurs émoluments. — *P. A.*, 22.

Convocation pour concordat
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 10 juillet 1897)

Les créanciers de la Compagnie française des tramways (Indo-Chine), société anonyme au capital de 600.000 francs, avec siège à Paris, rue de la Paix, 10, ci-devant et actuellement rue de Compiègne, 2, sont invités à se rendre, le 19 juillet 1897, à 11

heures, au Tribunal de commerce, salle des assemblées de créanciers, pour entendre le rapport du syndic sur l'état de la faillite et délibérer sur la formation d'un concordat, ou, s'il y a lieu, s'entendre déclarer en état d'union et, dans ce dernier cas, être immédiatement consultés tant sur les faits de la gestion que sur l'utilité du maintien ou du remplacement du syndic. — *Droit*, 9/7/1897.

Homologations de concordats et conditions sommaires
Compagnie française de tramways (Indo-Chine)
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 24 novembre 1897)

Jugement du 6 novembre 1897, lequel homologue le concordat passé le 19 juillet 1897, entre la Compagnie française des tramways (Indo-Chine), société anonyme au capital de 600.000 francs, avec siège à Paris, rue de la Paix, 10, ci-devant et actuellement rue de Compiègne, 2, et ses créanciers.

Conditions sommaires

Paiement de 50 % en 23 ans, par 23^{es} pour le 1^{er} paiement avoir lieu un an après l'homologation. Toutefois les créanciers auront la faculté d'opérer la conversion du dividende en obligations nouvelles. Les obligations créées seront au capital nominal de 375 francs au porteur ; elles auront droit à l'amortissement et à un intérêt de 11 francs payable les 2 janvier et 1^{er} juillet de chaque année. Nonobstant le mode employé par le syndic pour l'admission des obligations anciennes, les obligataires auront le droit de réclamer autant d'obligations nouvelles qu'ils possèdent d'obligations anciennes, les autres créanciers auront le droit de réclamer autant d'obligations que le montant de leurs créances comprendra de fois la somme de 500 francs. La demande d'échange devra être adressée au siège de ladite société dans les 3 mois du jugement d'homologation passé en force de chose jugée. Néanmoins, ce délai pourra être prorogé par le conseil d'administration. Sur les 175.000 francs montant de l'augmentation du capital social, il sera prélevé 30.000 francs pour la dotation du fonds de réserve. Le 31 décembre de chaque année le conseil d'administration dressera un bilan inventaire ainsi qu'un compte de profits et pertes qui comprendra divers éléments énumérés au concordat. MM. Albert Mautin ⁹, demeurant, 62, rue de Monceau, et Maugras ¹⁰, demeurant, 1, rue Martel, à Paris, sont nommés commissaires au concordat. — *Le Droit*, 23/11/1897.

⁹ Louis *Albert* Mautin (ca 1836-1902) : frère aîné de Charles (ci-dessus). Successeur de leur père comme syndic de la Compagnie des courtiers d'assurances près la Bourse de Paris.

Marié à Jenny Bodin. Dont Marguerite (M^{me} Charles Marret), Alice (M^{me} Henri Marret) et André.

¹⁰ Émile Maugras : clerc d'avoué, liquidateur de sociétés : Banque industrielle et agricole (1892), Société anonyme des Établissements et Usine Léonard Paupier (1895), Caisse financière française (1896), Caisse des Rentiers (1902), commissaires au concordat de la Compagnie des Eaux de Bayonne (1903)... Administrateur : Compagnie d'éclairage municipal et privé de Levallois-Perret par l'électricité (1896), Société industrielle et commerciale des allumettes en Russie (dém. en 1899), Société Bergmiller, Putois, Thuilier et Cie, « La Baleine » (1903), Société pour exploiter le Cinématographe Pathé frères (1906), Pneumatiques antidérapants « Le Marquis » (1907), Société du Belge Cinéma (1908), Société française de construction et de travaux publics (1909), Omnia (Cinéma Montmartre et extensions), Syndicat intermédiaire franco-mexicain, Electra, papiers et produits photo cinéma (1910)... Décédé en 1913 ou 14.

À distinguer de son homonyme, né en 1832 à Château-Thierry, avocat à la cour d'appel de Paris, chevalier de la Légion d'honneur en 1912.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES
(*L'Express-Finance*, 13 mai 1898)

Les actionnaires de la Compagnie française de Tramways (Indo-Chine), réunis le 30 avril dernier en assemblée générale extraordinaire, ont, à l'unanimité, voté les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir pris connaissance de l'acte reçu par M^e Portefin, notaire à Paris, le 7 juin 1897 :

Reconnait la sincérité de la déclaration du conseil d'administration sur la souscription de la totalité des actions nouvelles et le versement du montant intégral de chacune des actions souscrites.

Et elle déclare, en conséquence, que, par le fait de cette résolution et sous la condition exprimée en la déclaration du 3 décembre 1896, le capital social a été porté à la somme de 325.000 fr., divisée en 650 actions 500 fr. chacune, entièrement libérées ;

2° L'assemblée décide, sous la condition exprimée ci-dessus, que l'article 7 des statuts de la Société sera modifié comme suit:

Le capital social, fixé originairement à 300.000 fr., divisé en 600 actions de 500 fr. chacune, et porté successivement à 450.000 fr., puis à 600.000 fr., par délibérations des assemblées générales extraordinaires des 8 février, 28 juin et 18 juillet 1893, a été réduit à 150.000 fr., puis élevé et fixe à la somme de 325.000 fr., divisée en 650 actions de 500 fr. chacune, entièrement libérées (assemblées générales extraordinaires des 3 décembre 1896 et 26 juin 1897 ») ;

3° L'assemblée accepte la démission collective des membres du conseil d'administration. En conformité de l'article 19 des statuts, l'assemblée confie l'administration de la Société, pour une durée de six ans, à un conseil composé de: MM. Allain (Maurice), Chandora (Émile)¹¹, Dollfus (Jules)¹², Geibel (Alfred), Maggiar (Octave), Thiébaud (Henri) et Wargny (Hector).

CONVOICATIONS EN ASSEMBLÉES GÉNÉRALES
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 30 juin 1899)

4 juillet, 4 h., ord. et extraord. — Compagnie française de tramways (Indo-Chine). — À la salle de la Société des gens de lettres, 10, cité Rougemont, à Paris. — Extraord. Ordre du jour: Augmentation du capital ; pouvoirs au conseil ; modifications aux statuts. — *Affiches parisiennes*, 10.

Haiphong
MONUMENT JULES FERRY
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 décembre 1899)

¹¹ Émile Chandora (sans t)(1845-1907) : banquier chez Bourgeois frères & Cie, il intente une action retentissante contre la Banque européenne de Philippart (1881). Liquidateur de Bourgeois frères & Cie (1890). Directeur à Paris du Crédit foncier et agricole d'Algérie. Administrateur de La Rationnelle, compagnie générale des lampes économiques à incandescence (1893), des Messageries françaises de Madagascar, de l'Association phonique des Grands Artistes (AGPA)(pionnier de l'édition phonographique), commissaire aux comptes de la Soie de Beaulieu. Un procès tenu en Tunisie en 1904 nous le montre déjà en relations d'affaires avec Dollfus et Maggiar.

¹² Jules Dollfus (1842-1929), ingénieur, entrepreneur de travaux publics, président de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax. Voir [encadré](#).

Parmi les principaux souscripteurs se trouvent MM. ... Maurice Allain...

Saïgon
Tramways
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1901, II-723)

Cie française de tramways (Indo-Chine), boulevard Charner, 12 ; [André] Lecadre, directeur. — Ferrari, directeur technique. — Le Fur, caissier-comptable. — Boccagno contrôleur. — Durant, chef de dépôt. — Royden, chef d'atelier.

Appel de fonds
Cie française de tramways (Indo-Chine)
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 6 décembre 1902)

Les actionnaires de cette société sont informés que le conseil d'administration a décidé l'appel des trois derniers quarts des actions restant à libérer. En conséquence, les actionnaires sont priés d'effectuer la libération de leurs titres, du 1^{er} au 10 janvier 1903, dans l'un des établissements ci-après : Société Générale de crédit industriel et commercial, 66, rue de la Victoire, à Paris; Crédit foncier et Agricole d'Algérie, 4, rue de Mogador à Paris, ou dans les agences et succursales de la Société. — *Petites Affiches*, 1^{er} déc. 1902.

COCHINCHINE
La ligne Saïgon-Tan-Linh
(*Le Journal des débats*, 22 septembre 1903)

La ligne de chemin de fer Saïgon-Tan-Linh est actuellement plus activement menée. Tout près de Saïgon, route de Tonkchéou, et dans la plaine des Tombeaux, les terrassements sont terminés et n'attendent plus que la pose de la voie ; la voie est déjà posée depuis Biênhoà jusque près du champ de course, un peu au-dessus de la rue Nationale prolongée.

Les poteaux télégraphiques jalonnent la ligne d'un bout à l'autre ; un canal pour l'écoulement des eaux a été creusé dans la partie comprise entre Binh-Loi et le Rach-Lan.

Une ligne, due à des intérêts privés et poussée de l'avant fort activement, est celle de Govap-Hocmon la pose de la voie, plus facile, dans cette partie de la Cochinchine, est avancée, dès maintenant, au delà du cinquième kilomètre.

La gare du petit chemin de fer de Saïgon-Govap, subit d'importantes modifications; les fondations d'une gare nouvelle, plus grande, sont visibles, et bientôt, avec la rapidité dont a fait preuve la Société française des tramways, on pourra aller en chemin de fer de Saïgon à Hocmon.

Cette partie de la banlieue saïgonnaise, comprise entre Hocmon, Thuduc, Binh-loi et Govap, se transforme donc à vue d'œil.

OCTAVE MAGGIAR (1843-1907), PRÉSIDENT

Détenteur du monopole de la vente en gros des allumettes en région parisienne depuis le début de la Troisième République,
associé à Maurice Allain dans la [Sucrerie de Cupim](#)
et l'[Exploitation agricole d'Itapeva](#) (Brésil),
surtout connu comme administrateur délégué du Laurium français. Voir [encadré](#).
Maggiar fit venir aux Tramways de l'Indochine un ingénieur de ces mines grecques, Louis Triouleyre.
Inversement, Émile Guès, conseiller à la Cour d'appel de Paris, entra au conseil des Tramways de l'Indochine, puis à celui du Laurium.
Jules Rostand, du Laurium et des Monts-de-piété égyptiens, présidait quant à lui la Cie générale française de tramways, qui détenait une participation dans ceux du Tonkin

Cie française de tramways de l'Indo-Chine
(*Guide commercial : livre d'or des commerçants de Cochinchine*, 1904. Quatrième partie, liste des commerçants de Cochinchine)

J. Lecarde, directeur,
P. Le Fur, caissier-comptable,
E. Durand, chef de dépôt,
E. Armand, chef d'atelier,
J. Istria, J. Prunetti, F. Le Barrier, F. Moutet, contrôleurs.

Tramways d'Indo-Chine
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 18 juin 1904)
(*Gil Blas*, 19 juin 1904)

Les actionnaires de la Compagnie française de tramways (Indo-Chine) se sont réunis hier, 17 juin, en assemblées générales ordinaire et extraordinaires, sous la présidence de M. O[ctave] Maggiar, président du conseil.

Dans la première, après avoir entendu la lecture des rapports, ils ont approuvé, dans toutes leurs parties, les comptes de l'exercice 1903 et fixé le dividende y afférent à 5 %, en réservant une somme de 20.800 fr. sur le solde créditeur.

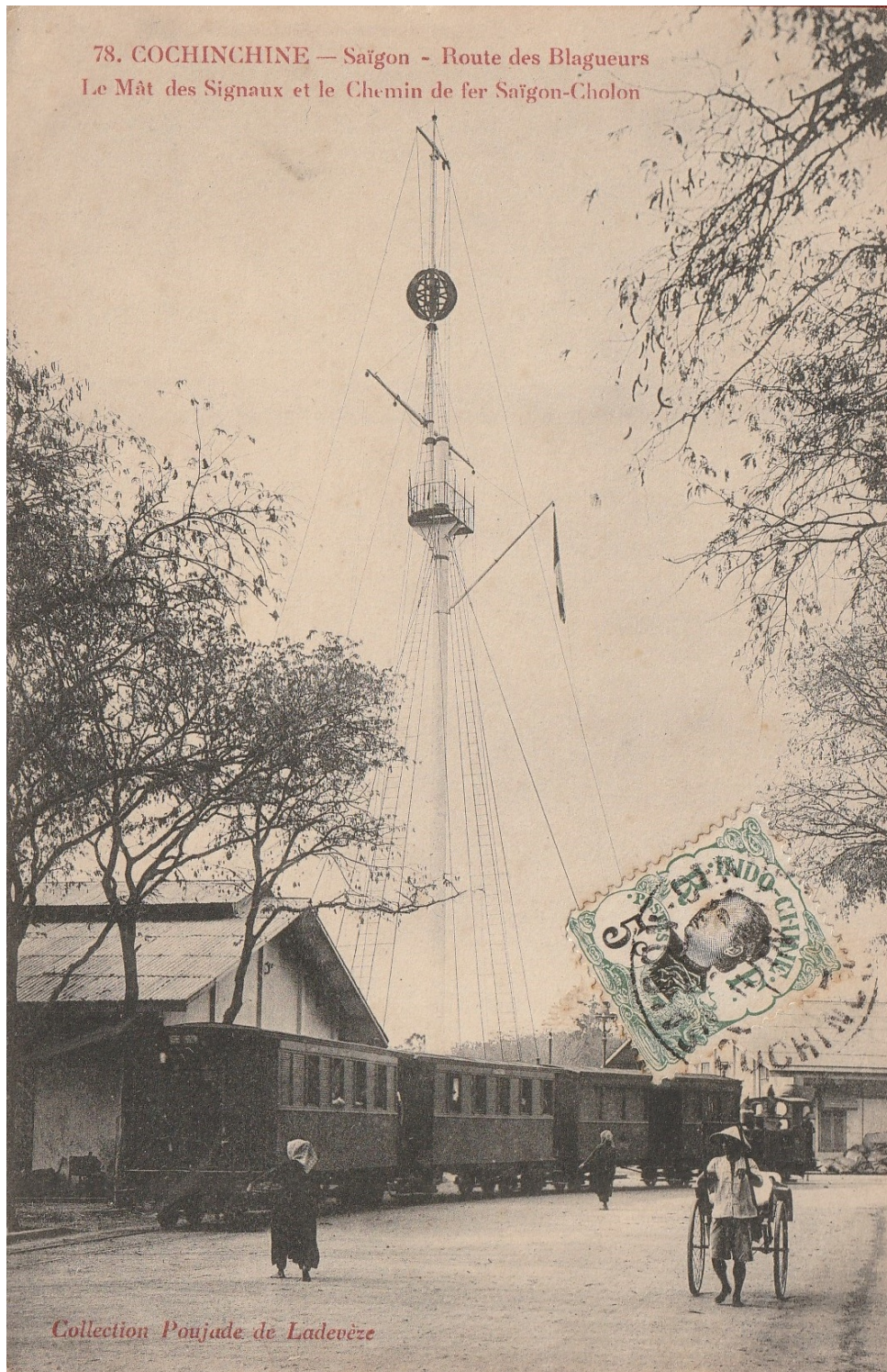
L'assemblée a réélu les membres du conseil sortants et ratifié la nomination de deux nouveaux administrateurs, MM. Guès ¹³ et Chaumier ¹⁴. Les pouvoirs du commissaire des comptes ont été renouvelés pour l'exercice en cours.

L'assemblée générale extraordinaire a ratifié l'augmentation de 150.000 fr. du capital social, qui se trouve de ce fait porté de 850.000 fr. à 1 million de francs.

¹³ Émile Guès (Marseille, 12 octobre 1826-Paris, 20 octobre 1908) : chevalier de la Légion d'honneur du 13 juillet 1880 : président du tribunal de 1^{re} instance de Toulon. Conseiller à la cour d'appel de Paris. Membre de la commission de surveillance des comptes de la Cie générale des omnibus à Paris, ancêtre de la RATP. Administrateur du Laurium français (1906). Beau-père de Roger Baron, avocat à la cour d'appel de Paris : ci dessous.

¹⁴ [Arsène Chaumier](#) (1848-1926) : directeur du Comptoir industriel et colonial. Commissaire ou administrateur d'une trentaine de sociétés dont plusieurs indochinoises.

78. COCHINCHINE — Saïgon - Route des Blagueurs
Le Mât des Signaux et le Chemin de fer Saïgon-Cholon



Collection Poujade de Ladevèze

Coll. Olivier Galand

Saïgon. — Route des Blagueurs. Le mât des signaux et le chemin de fer Saïgon-Cholon
(Coll. Poujade de Ladevèze, éditeur)



Saïgon. — Perspective du boulevard Charner et hôtel de ville (Poujade de Ladevèze, éditeur)



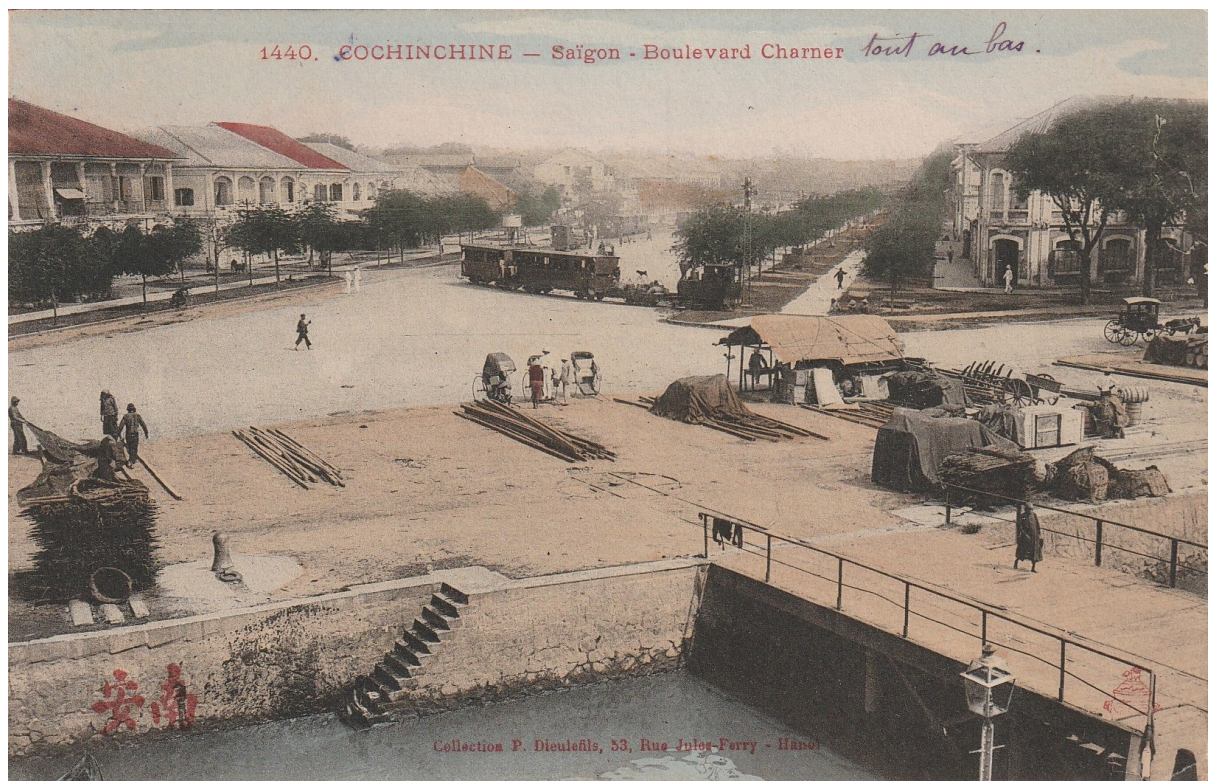
Saïgon. — Boulevard Charner. Au fond : l'hôtel de ville, la cathédrale (Poujade de Ladevèze, éditeur)

[Coll. Olivier Galand](#)



[Coll. Olivier Galand](#)

Saïgon. — Boulevard Charner (Poujade de Ladevèze, éditeur)



[Coll. Olivier Galand](#)

Saïgon. — Boulevard Charner (Coll. Dieulefils, Hanoi)

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDO-CHINE)
(*Annuaire illustré de la Cochinchine*, 1905, pp. 265-266)

Lecadre (A.), directeur

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mars 1905)

Sur la demande de M. Lecadre, directeur de la Compagnie française des Tramways de Cochinchine, le gouvernement a autorisé l'ouverture sur la ligne de Saïgon au Khanh-Hoa d'un embranchement de 498 mètres. Cette modification est destinée à relier la ligne au dépôt de la Compagnie française des Tramways de Govap.

SAÏGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 octobre 1905)

Divers
— Dans les 24 heures, deux Annamites ont été écrasés par le tramway.

Compagnie de tramways de l'Indo-Chine
(*Gil Blas*, 3 juin 1906)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie de tramways de l'Indo-Chine a eu lieu le 30 mai, sous la présidence de M. [Octave] Maggiar, président du conseil.

Après avoir entendu la lecture des rapports, l'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1905 tels qu'ils lui étaient présentés et fixé le dividende y afférent à 30 fr. par action.

Un acompte de 15 fr. ayant déjà été payé en janvier dernier, le solde soit 15 fr. sera mis en paiement, sous déduction des impôts, à partir du 1^{er} juillet prochain.

L'assemblée a réélu MM. Chaumier et Chandorat [Chandora], administrateurs sortants.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDO-CHINE)
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 26 septembre 1906)

Indépendamment d'un accroissement des recettes qui ont atteint, pour l'exercice 1905 de la Compagnie française de tramways d'Indo-Chine, \$ 226.103 07 contre \$ 185.834 20 en 1904, le change moyen de la piastre, qui est passé de 2 fr. 305 en 1904 à 2 fr. 425 en 1905, soit une plus-value de 0 12 par piastre, a contribué à l'augmentation des bénéfices, qui se sont élevés à 150.046 fr. 28 au lieu de 118.317 fr. 04 pour l'exercice précédent.

Avant toute répartition, le conseil a porté en amortissement du compte de Premier Établissement une somme de 43.367 fr. 57 et a crédité le compte « Réserves pour travaux d'avenir » de 36.213 fr. 80.

Déduction faite de ces deux sommes, le solde disponible ressort, en ajoutant le report de l'exercice précédent, soit 27.810 fr. 75, à 98.275 fr. 66. En conséquence, l'assemblée générale, qui s'est tenue le 30 mai écoulé, a ratifié la répartition d'un dividende de 30 fr. aux actions, égal à celui de l'exercice précédent. La réserve statutaire absorbe 3.523 fr. 25 et le dividende 60.000 fr. ; le surplus, soit 34.752 fr. 41, se trouve être reporté à nouveau.

Le rapport du conseil donne quelques détails en ce qui a trait aux travaux exécutés au cours du dernier exercice ; ceux nécessités par la transformation à la voie d'un mètre de la ligne de Saïgon à Coap [Govap] ont pu être achevés dans le courant du dernier exercice. Il ne reste plus à transformer, sur l'ensemble des lignes qui ont une étendue totale de 29 kilomètres, que la ligne de Saïgon à Cholon, comprenant 6 km. 500. Les travaux pour la transformation de cette ligne étant à l'étude, la Compagnie en entreprendra l'exécution dès qu'elle sera achevée, avec ses propres ressources, en utilisant les 745 obligations 4 1/2 % faisant partie de la dernière émission et qu'elle a encore en portefeuille.

Le conseil d'administration a cru devoir faire participer la Compagnie à l'Exposition coloniale qui a été ouverte cette année à Marseille.

La Compagnie continue à faire partie du « Comité du commerce et de l'industrie de l'Indo-Chine » dont elle avait participé à la création en 1903. Cette association, qui s'occupe de toutes les questions économiques, industrielles, commerciales et agricoles, pouvant intéresser à un titre quelconque notre colonie d'Extrême-Orient, peut être d'une grande utilité pour la Compagnie.

Après la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires des comptes, l'assemblée a procédé à la réélection de MM. Chandora et Chaumier, administrateurs sortants.



COCHINCHINE
GO-VAP. - La Gare



[Coll. Olivier Galand](#)
Go-vap. — La Gare. Au premier plan, wagons plats siglés CFTI.
Coll. A.T. Imprimeries réunies de Nancy. Mars 1907.

HECTOR WARGNY, président

Né le 7 octobre 1831 à Wattignies (Nord).

Fils de François Wargny et Marie-Joseph Desruque.

« Vers 1859, [...] M. Delattre, l'un des plus anciens fondeurs de cuivre de Lille, associa à ses affaires M. Hector Wargny, dont le concours eut pour effet d'accroître l'importance de l'établissement qui, cependant, n'occupait encore que trente-cinq ouvriers.

En 1864, M. Delattre se retirant, M. Wargny resta seul ; et il sut imprimer à ses affaires un tel développement qu'il occupe aujourd'hui environ deux cents ouvriers, et qu'il a fondé des succursales de sa maison à Paris, à Rouen, et jusqu'à Java (*Mémoire de la Société des sciences de Lille*, 1876, p. 446).

Président des Mines de Marly (charbon).

DÉCISIONS ET AVIS DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES AGENTS DE CHANGF (Cote de la Bourse et de la banque, 23 mai 1907)

À partir du 14 mai présent mois, les actions et les 1.555 obligations 4 1/2 %, numéros 1 à 1555, de la Compagnie française de tramways (Indo-Chine), seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant. Ces titres seront inscrits à la deuxième partie du Bulletin de la Cote.

I. — 2.000 actions de 500 fr. libérées et au porteur, jouissance janvier 1907, ex-coupon n° 11. Les actions numéros 1 à 1700 doivent être munies de l'estampille suivante : « Le capital social a été porté à un million de francs par décisions des assemblées générales extraordinaires des 3 mars, 17 et 22 juin 1904 ».

II. — 1.555 obligations de 500 fr. 4 1/2 %, numéros 1 à 1.555, libérées et au porteur, amortissables en 24 ans au maximum, de 1900 à 1929, par tirages au sort ou rachats en Bourse ;

Intérêt annuel : 29 fr. 50 payables par moitié les 1^{er} avril et 1^{er} octobre ; Jouissance courante : 1^{er} avril 1907. Lesdites obligations doivent porter un tableau d'amortissement collé au verso du titre.

Siège social à Paris, rue Saint-Lazare, 28.

Service des titres et des coupons au Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 66, au Crédit foncier et agricole d'Algérie, rue Cambon, 43, et au Comptoir industriel et colonial, rue Taitbout, 23.

Cie française de tramways (Indo-Chine) (Cote de la Bourse et de la banque, 24 mai 1907)

Société au capital de 1.000.000 de fr., divisé en 2.900 actions de 500 fr., ayant son siège social à Paris, 28, rue Saint-Lazare.

Notice sur la constitution. — M. Maurice Allain, administrateur de la Compagnie française de Tramways (Indo-Chine), demeurant à Paris, 25, boulevard Poissonnière, a, conformément à la loi du 30 janvier 1907, fait insérer au *Bulletin annexe au Journal officiel* en date du 8 avril 1907, une notice sur la constitution de ladite société, formée pour une durée de 50 années, à dater de 1890. Cette notice indique les articles fondamentaux des statuts, déposés chez M^e Portefin, notaire à Paris, publiés dans le *Courrier*

du 5 mars 1890 et analysés par la *Cote de la Bourse et de la Banque* dans son numéro du 12 mars 1890. Elle rappelle que toutes les actions sont entièrement libérées et qu'à la date du 8 avril 1907, il y avait en cours une émission de 745 obligations 4 1/2 % de 500 fr. formant le solde d'une émission de 2.300 obligations, autorisée par délibérations en dates des 29 janvier, 3 mars et 6 avril 1904 ; ces obligations sont remboursables à 500 fr. par tirages annuels, jusqu'en 1929. La notice fait savoir, enfin, que le bilan au 31 décembre 1905 s'établissait comme suit :

ACTIF		
Frais de premier établissement :	482 328 66	
Amortissements :	282.328 66	200.000 00
Immeubles et voies		987.468 58
Matériel et outillage		630 023 79
Matières d'approvisionnements		117.574 49
Espèces en caisse et chez les banquiers		43.806 14
Débiteurs divers		20 312 13
Travaux en cours à l'atelier		1.234 25
Fonds de garantie concordataire		31.147 35
Cautionnement à la colonie		1.000 00
715 obligations 4 1/2 % restant à émettre		372.500 00
		<u>2.405.066 73</u>
PASSIF		
2.000 actions de 500 fr.		1.000.000 00
1.555 obligations 4 1/2 % émises à ce jour		777.500 00
745 obligations 4 1/2 % restant à émettre		372.500 00
Valeur des obligations concordataires et des bons de liquidation restant à payer		33.548 16
Créditeurs divers		27.232 19
Cautionnements (personnel)		872 18
Participation de la colonie		841 78
Coupons restant à payer		9.522 77
Réserve statutaire		13.273 99
Réserve pour travaux d'avenir		70.700 00
Réserve de prévoyance,		20 800 00
Solde créditeur		98.275 66
		<u>2.405.066 73</u>

Suivant décision de la Chambre syndicale des agents de change, publiée par la *Cote de la Bourse et de la banque* dans son numéro du 23 mai 1907, les actions et obligations de la Cie française de Tramways (Indo-Chine) ont été admises à dater d'aujourd'hui aux négociations de la Bourse au comptant (2^e partie du bulletin de la Cote officielle) (N D.L.R.)

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Compagnie française de tramways (Indo-Chine)
(*Gil Blas*, 2 juin 1907)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie française de tramways (Indo-Chine), qui a eu lieu le 31 mai dernier, après avoir entendu la lecture des rapports, approuvé les comptes de l'exercice 1906, qui se soldent par un bénéfice de 100.822 fr. 33, et fixé le dividende y afférent à 30 fr. par action.

Un acompte de 15 fr. ayant été payé en janvier dernier, le solde, soit 15 fr., sera mis en paiement à partir du 1^{er} juillet prochain.

L'assemblée a réélu M. Allain, administrateur sortant.

NÉCROLOGIE
M. Chandora
(*Le Journal des débats*, 31 juillet et 2 août 1907)

On annonce la mort de M. Chandora, ancien directeur du Crédit foncier et agricole d'Algérie à Paris, décédé à l'âge de soixante-deux ans, 24, rue Marbeuf.

Obsèques à Villeneuve-Saint-Georges.

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

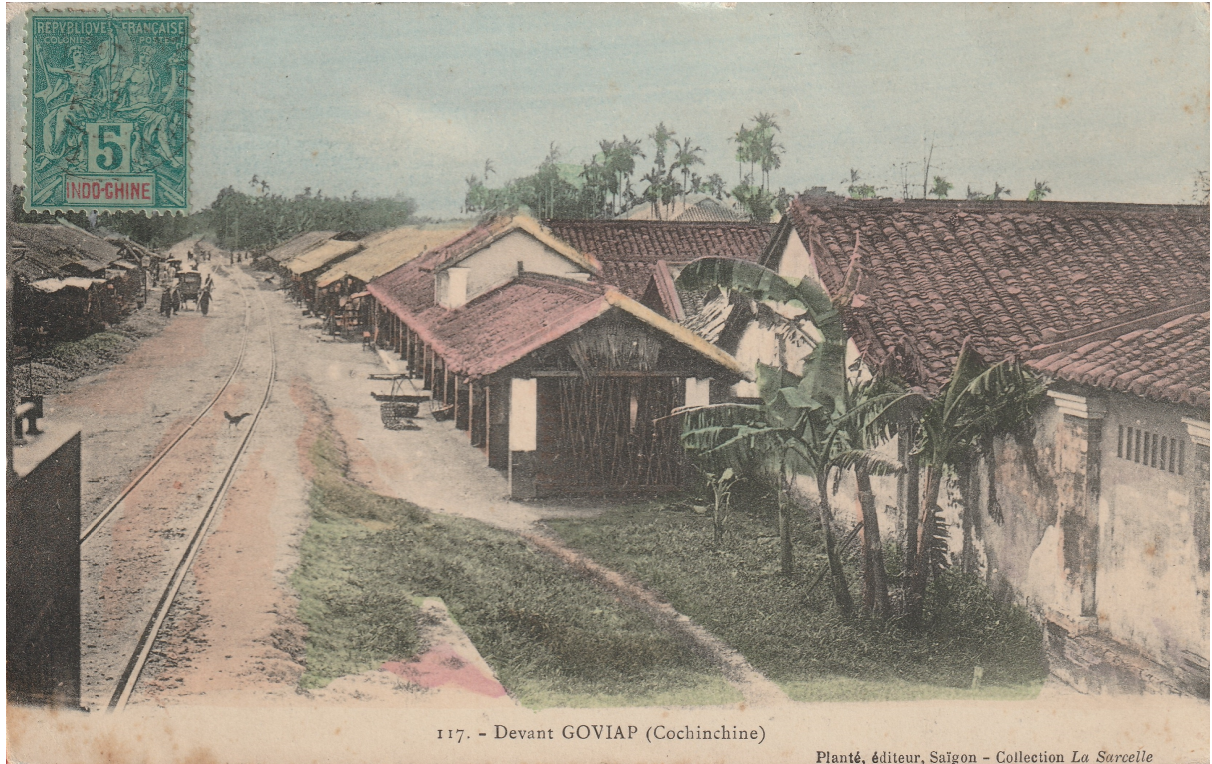
[108] La Compagnie française de tramways (Indo-Chine) a un réseau de 29 kilomètres : Saïgon à Cho-Lon, par la route basse ; Saïgon à Go-Vap ; Saïgon à Hoc-Mon, susceptible d'extension.

C'est une société anonyme, d'une durée de 50 ans, siège social, 28, rue Saint-Lazare, à Paris, au capital de 1 million, par actions de 500 francs libérées, et 2.300 obligations de 500 francs à 4 1/2 %, émises à 475 francs.

Le transport des voyageurs, de plus en plus grand chaque année, assure à la Compagnie un très beau développement.

Transfèrement du siège social
Cie française de tramways (Indo-Chine)
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 14 octobre 1907)

Suivant décision prise le 7 septembre 1907, par le conseil d'administration, le siège social qui était 28, rue St-Lazare, a été transféré, 40, rue Laffitte à Paris. — *Affiches Parisiennes*, 5 octobre 1907.



Devant Govap (Planté, éditeur, Saïgon — Coll. La Sarcelle), datée de mai 1908



[Coll. Olivier Galand](#)
Govap (Planté, éditeur, Saïgon — Coll. La Sarcelle)

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1908, p. 1047-1049 :
Compagnie française de tramways (Indo-Chine)
Conseil d'administration : Wargny, président ; Allain, Chaumier, J. Dollfus, A. Geibel,
Guès, Roger Baron, Dervieu, Hermenier, Mellier.
Commissaires des comptes. — MM. Réveillon, A. Richard.

Modification des statuts
Cie française de tramways (Indo-Chine)
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 3 juillet 1908)

Le journal *Les Petites Affiches* du 19 juin 1908, publie la modification de l'article 42 des statuts de cette société relatif au mode répartition des bénéfices, décidée par l'assemblée extraordinaire du 23 mai 1908.

OBSÈQUES
Émile Guès
(*Le Figaro*, 23 octobre 1908)

M. Émile Guès, conseiller honoraire à la Cour d'appel de Paris (Saint-Philippe du Roule, dix heures et demie) [administrateur (1903) de la [Compagnie française de tramways \(Indo-Chine\)](#) et (1905) de la Compagnie française des mines du Laurium (Grèce)].

NÉCROLOGIE
Émile Guès
(*L'Union nationale*, 1^{er} novembre 1908)

Nous apprenons la mort de M. Émile Guès, conseiller honoraire à la Cour d'appel de Paris, décédé le 21, en son domicile, 24, rue de Courcelles, à Paris, à l'âge de 82 ans Il était chevalier de la Légion d'honneur. Ses obsèques ont eu lieu le 23, en toute intimité, à l'église Saint-Philippe du Roule. Une délégation de la cour d'appel, en costume, y assistait. M. Roger Baron, avocat à la cour d'appel, gendre du défunt, a conduit le deuil, avec M. Roland Baron, le petit-fils, et M. Émile Allègre, le beau-frère.

Dans l'assistance : MM. le président Lefebvre de Vieville, Antoine et Jules de Cagny, l'abbé de Châtillon, Dupré la Tour, Bétolaud, Étienne Bousod, L. Laporte, G. Lot, Georges Berryer, M^{me} Haentjens-Adelon, M. et M^{me} Watel-Dehaynin, Augustin Cabat, Alphandéry, lieutenant Geyron, Gilbert-Boucher, M^{me} Baron Larcanger, M. H. Loubers, etc.

L'inhumation a eu lieu au cimetière Montmartre.

Cie française de tramways (Indo-Chine)
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 22 mai 1909)

L'assemblée générale ordinaire de la Cie française de tramways (Indo-Chine) a eu lieu le 13 mai courant.

Les produits bruts de l'exercice 1908 ont atteint 334.985 31, laissant un bénéfice net de 115.393 73. contre 120.871 30 en 1907. En tenant compte du report antérieur, le solde disponible s'élève à 177.740 31 ; il a été réparti comme suit : réserve légale, 5.769 70 ; réserve spéciale d'amortissement des actions, 40.000 fr. ; aux actions 6 %, 60.000 fr. ; à reporter à nouveau, 11.970 61.

Le dividende a donc été maintenu à son chiffre antérieur de 30 fr. par action ; un acompte de 15 fr. ayant été payé en janvier dernier, le solde de 15 fr. sera mis en paiement le 1^{er} juillet prochain, contre remise du coupon n° 16.

Roger Baron et André Maggiar ¹⁵, des Tramways de l'Indo-Chine
en villégiature en Charente-Inférieure

[Fête de Jeanne d'Arc à Tonny-Boutonne]
(*La Croix de la Saintonge et de l'Aunis*, 12 septembre 1909)

On nous écrit : Charmante fête à Tonny-Boutonne le dimanche 5 septembre en l'honneur de Jeanne d'Arc et à l'occasion de l'inauguration de sa statue. Grâce aux bons soins de M. l'abbé Jouanny, curé-doyen et à la gracieuse collaboration de fidèles d'élite de la paroisse, l'église avait été décorée de la manière la plus exquise, surpassant tout ce qui avait pu y être fait jusqu'à ce jour. Le pain bénit était offert par M^{me} Roger Baron de Luret ¹⁶ [née Guès], suivie de M^{me} Hippolyte Baron [sa belle-mère], dont le concours le plus dévoué est acquis à toutes nos fêtes religieuses.

Un groupe d'artistes de Saint-Jean-d'Angély assura la partie musicale, choisie de la plus heureuse façon et exécutée avec un brio impeccable.

Une assistance considérable, désirant répondre à l'appel du sympathique pasteur, se pressait aux deux cérémonies de la grand'messe et des vêpres suivies de la procession des enfants tous porteurs de bannières aux armes de la Bienheureuse.

Le soir, la quête fut faite par M^{lle} Renée Mironneau.

On a remarqué à ces cérémonies de nombreux Parisiens actuellement en villégiature à Tonny Boutonne : M^{me} [Émile] Guès, veuve du regretté conseiller honoraire à la cour d'appel de Paris ; M^{me} et M^{lle} Maggiar, M. André Maggiar, fils du grand industriel bien connu [Octave] ; M. Henrotte, ingénieur ; MM. Roger et Rolland [Roland : fils de Roger] Baron, avocats à la cour de Paris ; les familles Reignier, Jarrige, etc.

Le soir, après les vêpres, cette même assistance se rendait dans les jardins du presbytère pour entendre un très brillant concert.

À la sortie, attelages, automobiles, etc., donnaient leur dernière note d'élégance à la fête achevée. La population de Tonny-Boutonne n'oubliera pas cette délicieuse journée qui montre que la foi est encore loin de s'éteindre dans cette paroisse.

Moyens de transports
CHEMINS DE FER
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1910, p. 547)

[...] La Société générale des tramways à vapeur de Cochinchine exploite [...] une ligne de tramways à vapeur [...] qui relie Saïgon à Cholon en passant par la Plaine des Tombeaux, [...] appelée tramways de la route haute par opposition à une autre ligne de

¹⁵ André Maggiar : fils d'Octave. Successivement scrutateur, administrateur et PDG des Tramways (Indo-Chine). Voir encadré ci-dessous.

¹⁶ Roger Baron étant propriétaire du château de Luret à Tonny-Boutonne.

tramways, également à vapeur, et qui relie Saïgon à Cholon en côtoyant l'arroyo Chinois. Celle-ci, appelée ligne de la route basse, appartient à la Compagnie française des tramways (Indochine). Partant de Cholon (quai de Mytho), elle aboutit à Govap après avoir traversé Saïgon et Gia-dinh, desservi le quai de l'arroyo Chinois, le marché central, l'arsenal et Dakao.

À Govap, la même Compagnie française des tramways (Indochine) exploite depuis de 1^{er} mai 1904, un petit train-tramway à voie de 0,60 allant jusqu'à Hoc-mon. Cette ligne semble devoir être l'amorce d'une voie ferrée allant vers Tran-bang, Tay-ninh et le Cambodge, qui, dans cette direction, n'est qu'à 200 kilomètres de Saïgon. Elle est du reste en transformation et la voie sera portée à 1 m. 00.

Compagnie française de tramways (Indo-Chine)
(*Les Annales coloniales*, 19 mai 1910)

L'AGO a eu le le 12 mai.

M. Hector Wargny, président du conseil d'administration, assisté de MM. Allain et Chaumier, les deux plus forts actionnaires comme scrutateurs, a ouvert la séance à 10 h. 30, 19, rue Blanche.

M. L[ouis] Triouleyre remplissait les fonctions de secrétaire.

1.307 act. étaient présentes ou représentées.

M. Triouleyre débute en donnant lecture du rapport du C.A. dont voici les 2 principaux passages :

MM.,

L'exercice 1909 a été normal et malgré une diminution dans les récoltes, nos recettes ont continué à progresser, ainsi que le fait ressortir le tableau ci-après.

Recettes d'exploitation en piastres

	1906	1907	1908	1909
Recettes annuelles	219.085	235.809 50	254.808 00	267.070 14
Recettes moyennes journalières	600 00	646 00	696 00	731 00
Recettes ann. kilom.	7.555 00	8.131 00	8.789 00	9.209 00

Malheureusement, les remises de fonds de Saïgon en F. ont été affectées par le change moyen de 2 fr. 38 c. en 1909 au lieu de 2 fr. 446 c. l'année précédente. Cet abaissement continué nous a privé d'une certaine partie de bénéfice.

Quoi qu'il en soit, nos résultats d'ensemble sont satisfaisants et nous avons peu d'explications à fournir pour éclairer notre bilan.

La participation de la colonie dans nos recettes est de 16.620 fr. 99 p. l'année 1909 au lieu de 14.701 fr. 37 l'année précédente.

Nous avons fait subir à notre inventaire les dépréciations jugées nécessaires pour représenter la valeur exacte de chaque élément de notre actif.

Nous avons cru, en outre, de sage administration d'amortir une somme de 36.472 fr. 32 sur le compte de premier établissement qui se trouve ramené à 30.000 fr.

Vous remarquerez que, à ce même compte, figure une somme de 17.200 fr. 68 qui représente les frais d'étude faits en vue d'une ligne de Govap à Laithieu, dont nous

avons demandé la concession. Le coût d'établissement de cette ligne est évalué à 2 MF environ.

Si cette concession nous est accordée, nous proposerons, le moment venu, l'augmentation de capital nécessaire à sa réalisation.

Les résolutions suivantes ont été votées à l'unanimité.

1^{re} résolution

L'AG... approuve les comptes 1909 et donne *quitus* aux administrateurs.

2^e résolution

L'AG fixe le dividende de l'exercice 1909 à 43 fr. 50 pour les actions de capital et 13 fr. 50 pour les actions de jouissance.

3^e résolution

L'AG réélit administrateur, pour six ans, M. H. Wargny.

4^e résolution

L'AG autorise les administrateurs qui auraient un intérêt dans les sociétés avec lesquelles la Cie pourrait avoir à conclure, etc.

5^e résolution

L'AG nomme commissaires pour l'exercice 1910 MM. Réveillon et Richard...

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDO-CHINE)
(rue Mac-Mahon)
(*Annuaire illustré de la Cochinchine*, 1911, p. 610)

MM. J. LECARDE, directeur ;
BARRY, directeur ;
MICHEL, fondé de pouvoirs.
P. LE FUR, caissier ;
E. DURANT, chef de dépôt ;
HAREL, chef d'atelier ;
R. FEDERHPIL, magasinier.

TRAMWAYS DE L'INDO-CHINE
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 19 mai 1911)

Les bénéfices nets réalisés par la Compagnie française de tramways (Indo-Chine) se sont élevée à 229.474.96 fr. au lieu 178.327 fr. en 1909. En tenant compte du reliquat précédent, le solde disponible atteint 235.636 15 au lieu de 196.297 61.

L'assemblée du 11 courant a fixé le dividende comme l'an dernier à 13 56 par action de jouissance et 43 56 par action de capital. Ce dividende est payable le 1^{er} juillet prochain, dans son intégralité pour les actions de jouissance, tandis que les actions de capital, ayant déjà reçu un acompte précédemment, toucheront 28 56 représentant le solde du dividende.

M. Dollfus, administrateur sortant, a été réélu.

Procès-verbaux du Conseil colonial de Cochinchine
Séance du 6 novembre 1911

L'Administration a déjà reçu un certain nombre de demandes ou d'études au sujet des tramways de l'Ouest :

a) Le 25 mars 1907, M. Dupuy ¹⁷ proposa, entre autres lignes, la construction et l'exploitation du tramway de Saïgon à Gocong ;

b) Le 14 mars 1908, M. Pâris demanda la concession de la ligne de Bentré à Batri ;

c) Le 24 mars 1908, M. Cazeau [Tramways à vapeur de Cochinchine] demanda la concession d'une ligne de tramways à vapeur qui partiraient de Sadec pour passer à Vinhlong et Travinh pour aboutir à Tieu-can et Soctrang ;

d) Le 10 août 1908, M. [André] Lecadre, alors directeur de la ligne de tramways de l'Indochine, présenta une étude financière de la ligne de Soctrang à Baixau ;

e) En décembre 1910, M. l'administrateur de Soctrang présenta la demande d'une société indigène, en vue de la construction et de l'exploitation d'un tramway entre Baixau et Soctrang avec prolongement éventuel sur Phu-no et Ké-sach. Un projet assez complet était joint à cette demande pour le tronçon Baixau-Soctrang.

f) Le 25 janvier et le 6 octobre 1911, M. Abrial d'Issas [inspecteur des tramways à vapeur de Cochinchine] envoya de Paris, puis de Saïgon, des demandes en vue de la concession de la construction et de l'exploitation des lignes de Cantho à Cairang et Phuong-diên, Cantho à Binh-tuc et Tranoc (route d'Omon), Soctrang à Phu-nô.

Des avant-projets incomplets furent ultérieurement remis à l'Administration par M. Abrial d'Issas.

g) Le 31 mars 1911, M. Barry ¹⁸, directeur de la Compagnie française de tramways (Indochine), demanda enfin « à se mettre sur les rangs pour l'obtention des lignes qui pourraient être éventuellement concédées et à être consulté, soit sous forme d'appel d'offres, soit sous toute autre forme ». [...]

Il résulte, en effet, de l'examen du dossier, que de toutes les demandes dont l'Administration a été saisie, trois seules méritent d'être retenues : celle de M. Abrial d'Issas, celle de la Société indigène de Soctrang et celle de M. Barry.

Annuaire Desfossés, 1912, p. 432 :

Compagnie française de tramways (Indo-Chine)

Conseil d'administration : Wargny, Allain, Chaumier, Roger, J. Dollfus, Dervieu, Hermenier, Mellier.

Procès-verbaux du Conseil colonial de Cochinchine
Séance du 13 août 1912

[...] En application des dispositions prévues à cet article, le directeur de la Compagnie de tramways, M. Barry, a adressé, à la date du 6 décembre 1911, au gouverneur de la Cochinchine, des propositions en vue du prolongement du tramway jusqu'à Binh-tay et de son électrification depuis Saïgon. Comme, à cette époque, la question du

¹⁷ Probablement [Octave Dupuy](#) (1855-1925) : polytechnicien, il assure d'abord des représentations industrielles et commerciales à Hanoï. Chevalier de la Légion d'honneur du 20 mai 1903.

Puis il s'établit en Cochinchine. Président de la Biênhoà industrielle et forestière, propriétaire de la concession de Dong-Hap (revendue à sa voisine d'An-Loc), président du Syndicat des planteurs de caoutchouc, commissaire aux comptes de la Société agricole de Suzannah.

¹⁸ Paul Barry : par ailleurs [planteur d'hévéas](#).

prolongement du tramway de la Route-Haute était encore en suspens, la demande de M. Barry fut scindée et un avenant ayant seulement pour objet l'électrification de la ligne actuelle fut préparé et a été soumis le 15 mai 1912 à la commission permanente du Conseil colonial. Cet avenant a donné lieu à des objections du Gouvernement général de l'Indochine, et il est certain que la Compagnie, en raison de l'indécision qui régnait au sujet du prolongement du tramway de la Route-Haute sur Binh-tay, avait fait des offres qui, sans être désavantageuses pour la Colonie, ne correspondaient pas au maximum des concessions que la Compagnie aurait pu faire si la question s'était posée dans son entier.

Dans ces conditions, il a paru à l'Administration que des pourparlers pourraient être repris avec la Compagnie, en tranchant définitivement la question du prolongement du tramway sur Binh-tay, par son rattachement au tramway de la Route-Basse.

Compagnie française de tramways (Indo-Chine)
(*Les Annales coloniales*, 4 juin 1912)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 9 mai à 10 h. 30 au siège social, 3, rue de Stockholm, sous la présidence de M. Hector Wargny, président du conseil d'administration, assisté des deux plus forts actionnaires présents, MM. André Lecadre et Ernest Siegfried, comme scrutateurs.

939 actions étaient présentes ou représentées.

M. Louis Triouleyre remplissait les fonctions de secrétaire.

Lecture est d'abord donnée du rapport du conseil d'administration.

Rapport du conseil d'administration
Messieurs,

Nous venons vous rendre compte de notre vingt-deuxième exercice social, qui a pris fin le 31 décembre 1911.

Notre exploitation s'est ressentie des mauvaises récoltes de riz et du taux très décroissant du change. Mais grâce à un relèvement des tarifs, appliqué depuis le 3 mars 1911, nous avons pu maintenir nos recettes à un chiffre satisfaisant. Nous avons en outre cherché une compensation en apportant des économies nouvelles dans les services d'exploitation.

Le tableau suivant rapproche les résultats des trois dernières années.

Les travaux de la nouvelle ligne Govap-Laithieu ont été commencés dès que la convention fut signée par M. le gouverneur général et ils sont activement poussés depuis cette époque.

Aussi espérons-nous qu'ils seront terminés vers la fin de l'année courante, s'il ne survient aucune difficulté, les constructeurs avec lesquels nous avons traité pour nos importants ouvrages étant en avance sur les époques fixées au contrat.

Grâce à nos disponibilités, nous n'avons pas eu besoin de recourir à l'émission d'une nouvelle tranche d'obligations depuis notre dernière assemblée.

Le compte de Premier établissement des lignes anciennes ayant été complètement amorti dans l'exercice antérieur, c'est aux postes principaux de notre actif que nous avons appliqué en 1911, les dépréciations jugées nécessaires.

Recettes de l'exploitation en piastres

Recettes annuelles

1909	267.070 fr. 16
1910	286.462 fr. 99
1911	285.267 fr. 15
Recettes journalières moyennes	
1909	731 fr. 69
1910	784 fr. 83
1911	781 fr. 55

Bilan un 31 décembre 1911

ACTIF		
Valeurs immobilières :		
Dépenses d'établissement de ligne Govap-Laithieu		592.848 97
Dépenses d'établissements de la ligne Saïgon-Cholon-Binh Tay		10.000 00
Immeub. et voies :	1.032.060 57	
Matériel et outill. :	642.616 06	
Amortis. de 1911 :	72.060 57	1.602.616 09
Caisse, banques, valeurs mobilières :		
En caisses et en banques		1.212.583 59
Valeurs en portefeuille		25.382 00
Existences diverses :		
Magasins d'approvisionnement		145.543 51
Travaux en cours à l'atelier		129 33
Cautionnements à la Colonie		1.000 00
Direction de Saïgon (compte d'ordre)		2.002 55
Débiteurs divers		10.341 89
Mobilier de Paris		1 00
		<u>3.602.448 93</u>
PASSIF		
Capital :		
2.000 actions de 500 francs :	1.000.000 00	
244 actions amorties :	122.000 00	
1.756 actions		878.000 00
2.300 obligations 4 % (1904) :	1.150.000 00	

368 obligations amorties :	184.000 00	
1.932 obligations 4 % (1904)		966.000 00
2.000 obligations 4 % (1911)		1.000.000 00
Exigibilités :		
11 obligations 4 % (1904) à rembourser		5.489 00
6 actions à rembourser		3.000 00
Coupons d'actions et d'obligations restant à payer		7.502 23
Cautionnements du personnel		1.062 11
Créditeurs divers		40.150 95
Participation de la colonie :		
Fonds d'extension		18.851 27
Réserves :		
Réserve légale		52.304 09
Réserve pour travaux d'avenir		156.500 00
Réserve pour amortissement des actions		88 000 00
Réserve extraordinaire		130.000 00
Profits et pertes :		
Bénéfices reportés		20.212 41
Bénéfices de l'exercice		235.376 87
Total		<u>3.602.448 93</u>

Après la lecture du rapport des commissaires aux comptes, les résolutions suivantes ont été adoptées par l'assemblée.

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1911, tels qu'ils lui sont présentés. Elle donne aux administrateurs *quitus* de leur gestion.

Deuxième résolution

L'assemblée générale fixe le dividende de l'exercice 1911 à 43 fr. 50 pour les actions de capital, et 13 fr. 50 pour les actions de jouissance.

Troisième résolution

L'assemblée général réélit administrateur pour six ans, M. Chaumier.

Quatrième résolution

L'assemblée générale autorise les administrateurs qui auraient un intérêt dans les sociétés avec lesquelles la Compagnie pourrait avoir à conclure des marchés, à traiter au nom de l'une ou de l'autre des deux sociétés, et les relève de l'interdiction prononcée par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Cinquième résolution

L'assemblée générale nomme commissaires pour l'exercice 1912, MM. Révillon et Richard, avec faculté d'agir ensemble ou séparément. Elle fixe à 500 francs la rémunération de chacun d'eux.

Compagnie française de tramways (Indo-Chine)
(*Les Annales coloniales*, 14 décembre 1912)

L'assemblée générale extraordinaire a eu lieu le 12 décembre sous la présidence de M. H[ector] Wargny, président du conseil d'administration. La séance a été ouverte à 11 heures, au siège de la société, 3, rue de Stockholm, MM. Siegfried et [André] Maggias ont été appelés au bureau comme scrutateurs.

1.343 actions appartenant à 52 actionnaires étaient présentes ou représentées.

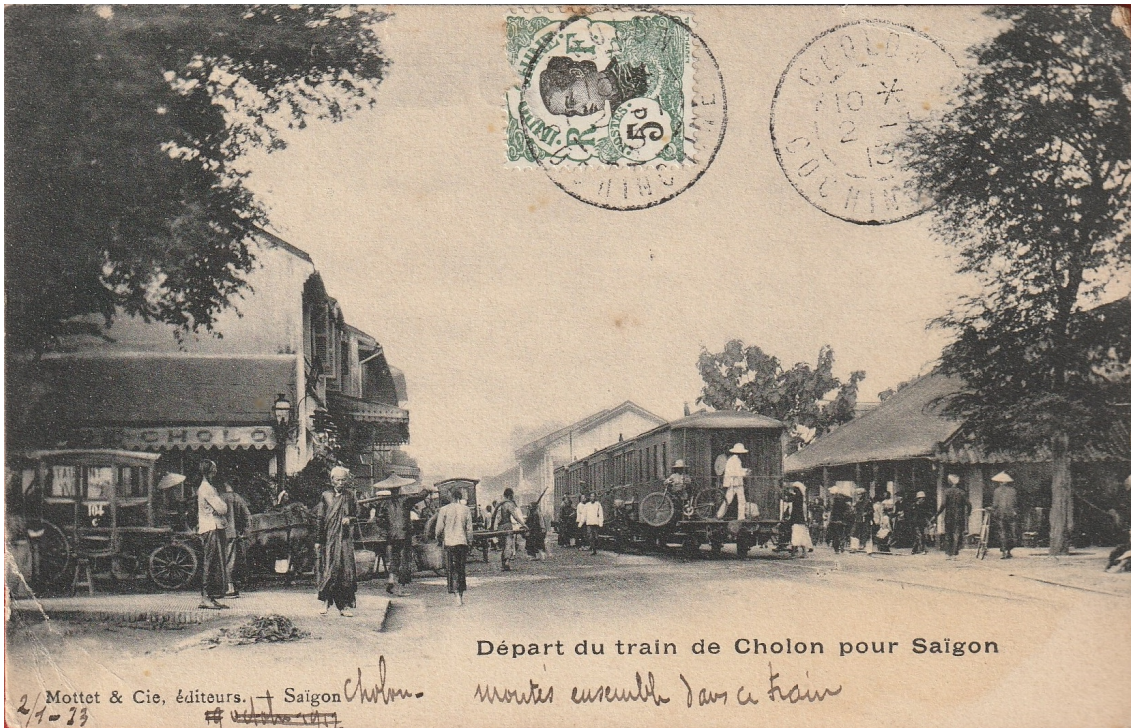
Après un exposé succinct de l'état des travaux présenté par M. L. Triouleyre, directeur général, au nom du conseil d'administration, la résolution suivante, mise aux voix, a été adoptée à l'unanimité.

Résolution unique

L'assemblée décide que le capital de la société actuellement de 1.000.000 de francs sera augmenté de 1.500.000 francs et porté à 2.500.000 francs, par l'émission de 3.000 actions de 500 francs chacune, à souscrire et à libérer en numéraire.

Cette augmentation sera réalisée en une ou plusieurs fois, selon décision du conseil d'administration, lequel est autorisé à déterminer l'importance de chacune des augmentations successives et à fixer le taux et les conditions de chaque émission.

En conséquence, le conseil est investi des pouvoirs nécessaires pour réaliser au mieux des intérêts de la société, l'augmentation ou les augmentations successives de capital ci-dessus décidées, recueillir la souscription des nouvelles actions, recevoir les versements sur ces actions, conclure tous accords avec tous groupes financiers, établissements de crédit ou maisons de banque, passer toutes déclarations notariées de souscription et de versement, et, d'une façon générale, remplir toutes les formalités résultant des décisions qui précèdent.



Coll. Olivier Galand

Départ du train de Cholon pour Saïgon :
le tramway cohabite avec des bicyclettes, un chariot et une diligence (Mottet & Cie, éditeurs)(1913)



Coll. Olivier Galand

Saïgon. — Les quais (A.F. Decoly)

DÉCISIONS & AVIS DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES AGENTS DE CHANGE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 31 juillet 1913)

À partir du 1^{er} août prochain, les 1.000 actions nouvelles de 500 francs, numéros 2001 à 3900, émises à 650 fr., libérées et au porteur de la Compagnie française de Tramway (Indo-Chine) seront admises aux négociations de la Bourse au comptant. Ces titres seront inscrits à la deuxième partie du Bulletin de la Cote sous une rubrique distincte des actions anciennes jusqu'au paiement du solde du dividende de l'exercice 1913.

Par suite, le nombre des actions de ladite société, négociables sur notre marché, se trouve porté de 2.000 à 3.000.

Les actions anciennes, numéros 1 à 1700, doivent être munies de deux estampilles d'augmentation de capital à 1 million et à 1.500.000 francs, les actions numéros 1701 à 2000 doivent porter la seconde de ces deux estampilles seulement.

(Publications faites au *Bulletin des annonces légales obligatoires* du 30 décembre 1912).

Annuaire Desfossés, 1914, p. 472-473 :

Compagnie française de tramways (Indo-Chine)

Conseil d'administration : Wargny, Allain, Chaumier, R. Baron, J. Dollfus, Dervieu, Hermenier, Mellier.

Pris en écharpe
(*Saïgon Sportif*, 29 août 1914)

Mardi matin, M. Mayer et ses deux fillettes, M^{lles} Marguerite et Charlotte, ont été victimes d'une collision avec le train de Govap qui traverse le boulevard Norodom.

En cet endroit, il n'existe pas de barrière, on se demande pourquoi, et malgré les sifflets du train, il est très difficile de pouvoir arrêter net une auto, qui marcherait à toute vitesse, au moment du passage de ce train.

Fort heureusement, M. Mayer put faire dévier, grâce à un brusque coup de volant, l'auto, non sans pouvoir éviter un choc assez violent qui projeta à terre notre compatriote et ses deux filles.

L'auto fut fortement endommagée comme on pense ; M. Mayer eut quelques contusions au genou ; quant à ses deux fillettes, elles furent assez grièvement blessées, par les débris de la glace, au visage et aux membres.

Mais ces blessures n'ont heureusement aucun caractère de gravité.

Nous souhaitons bien vivement, à M. Mayer et à ses demoiselles, une prompt guérison, tout en déplorant une insuffisance notoire dans le service de protection d'une ligne de tramway aussi passagère.

SAÏGON
COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 140)

108, rue Paul Blanchy

MM. P[aul] BARRY, directeur ;
P. LE FUR, caissier comptable ;
C. HAREL, chef de dépôt à Govap ;
C. DURANT, chef d'atelier à Govap ;
E. MOUTTET, magasinier à Govap ;
COLLOMB, MARTIN, GABOU, MANGOLD, E. TROLY, R. JUGANT, SOLLIER, CHAUVET,
VIDEAU, ARTAUD, SEURIN, contrôleurs.

Saïgon
COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
108, rue Paul-Blanchy
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1916, p. 114)

Idem

- COLLOMB, GABOU, TROLY, SOLLIER, ARTAUD
+ [TAILLARD](#), [COSTA](#), [REMABLE](#), [ANSELME](#), contrôleurs.

Annuaire Desfossés, 1917, p. 420 :
Compagnie française de tramways (Indo-Chine)
Conseil d'administration : Wargny, Allain, Chaumier, R. Baron, J. Dollfus, Dervieu,
Hermerier, A. Maggiar.



[Coll. Olivier Galand](#)

Saïgon. — Les halles et le tramway de Govap. Coll. Paullussen, Saïgon. Anc. Éts Gillot, imp., Paris

MAURICE ALLAIN, PRÉSIDENT

Maurice ALLAIN,
administrateur délégué
et futur président

Né le 15 juin 1858 à Paris, 11^e.

Fils de *Alfred Allain*, négociant, et de Marie Aimée Machado.

Marié en 1890 à Paris avec Isa Wagner, native de Rio-de-Janeiro. Dont :

- Maurice (1891-1987)
- Pierre (1894-1961) et
- André (1896-1964).

Bachelier ès lettres et ès sciences.

Fondateur de la Société civile des Placers des Trois-Rivières, Venezuela (1892-1894)

Fondateur des cinq sociétés fondues dans les [Sucreries brésiliennes](#)

et de la [Société d'exploitation agricole d'Itapeva](#) (1901).

Administrateur, puis président (1930) des [Eaux et électricité de l'Indochine](#),
administrateur, puis président de la Compagnie française de tramways (Indo-Chine)

administrateur, puis président de la [Société indochinoise d'électricité](#) à Hanoi,

Administrateur des assurances La Sphère

Chevalier de la Légion d'honneur du 21 janvier 1914 : négociant-exportateur à Paris,
administrateur délégué des Sucreries brésiliennes.

Administrateur de l'[Énergie électrique indochinoise](#),
de Fives-Lille,

de la Sucrierie centrale de Santerre.

des Usines chimiques des Laboratoires français (Uclaf),

Fondateur de la [Société d'électricité et d'entreprises à Madagascar](#) (1930).

Parmi les 200 premiers actionnaires de la [Banque de France](#).

Officier de la Légion d'honneur du 9 août 1950 (min. Finances)

LES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES À SAÏGON (*L'Écho annamite*, 20 mai 1920)

La bonne nouvelle ! Notre confrère le *Temps d'Asie* annonce la réalisation prochaine de l'électrification des tramways à vapeur et l'extension de leur réseau, à travers la Perle d'Extrême Orient, comme dans les villes arriérées de Hanoi, Singapore, etc.

Pourvu que ce ne soit pas une nouvelle, prématurée, qui fera attendre le public saïgonnais, dont la vie s'écoule dans l'attente de ces moyens économiques de locomotion, nous sommes heureux de reproduire l'information suivante :

IMPRESSIONS

Sous peu, nous n'aurons plus rien à envier à la métropole. À l'instar de nos grandes villes, Saïgon va avoir bientôt, lui aussi, ses trams électriques !

Une grosse partie du matériel serait déjà arrivée, et l'on affirme que l'un des prochains cargos nous amènera le restant, en même temps que le personnel technique.

Tout est déjà prêt, paraît-il, pour procéder aussitôt à l'exécution immédiate de ce nouveau genre de locomotion.

Et, dans trois mois tout au plus, ajoute-t-on, on aura l'agréable avantage de prendre le tram, tout comme à Marseille ou à Paris.

Le devis de cette entreprise a été, dit-on, parfaitement compris. Rien n'a été omis. Tous les quartiers éloignés de la villes seront desservis par des lignes annexes se reliant à la ligne principale.

Au dernier moment, nous apprenons qu'une surprise nous serait réservée :

Nous aurons l'honneur de compter, nous aussi, notre petit tour de Corniche, lequel, en l'espèce, comprendrait la belle promenade des quais des Messageries Maritimes, Cholon et retour par le grand tour de l'Inspection.

Voilà qui va trancher un peu avec la couleur locale. Qu'importe ! Ne faut il pas souvent sacrifier l'agréable à l'utile ?

Et puis, c'est le remède tout trouvé contre la crise des logements. Lorsque celle-ci aura atteint son paroxysme et que, systématiquement, les fils du Céleste Empire nous auront jetés à la porte de la ville, il nous restera la ressource d'aller porter nos pénates du côté de la pleine aux Tombeaux ou du champ de courses.

Ayant le tram à la porte, il nous sera bien facile de venir de temps en temps faire notre petit tour de ville.

Une sainte frousse nous tarabuste, cependant ; c'est celle d'apprendre qu'un jour ou l'autre, un Chinois ne vienne à se rendre acquéreur de tous les terrains *extra muros*.

Nous n'aurons plus, alors, qu'à tirer l'échelle. et à nous tirer aussi des pattes.

JIM.

Tramways de l'indo-Chine
(*La Journée industrielle*, 4 juin 1920)

L'assemblée ordinaire du 2 juin a approuvé les comptes de 1919 se soldant par un bénéfice de 780.704 fr. Le dividende a été fixé à 70 fr. pour les actions de capital et à 40 fr. pour les actions de jouissance. Paiement le 5 juin.

L'assemblée a ratifié les nominations comme administrateurs de MM. Jean Dollfus ¹⁹ et E. Wargny ²⁰. MM. Hermenier et Maggiar, administrateurs sortants, ont été réélus.

1921 (FÉVRIER) : CO-FONDATEUR DE L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE INDOCHINOISE

Saïgon
COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDO-CHINE)
Société anonyme au capital de 1.500.000 francs
108, rue Paul-Blanchy, Saïgon
Siège social, 3, rue de Stockholm; Paris.

¹⁹ Jean Jacques Dollfus (1884-1939) : successeur de son père Jules à la tête du Domaine de Lismara (Tlemcen), des Tramways d'Indochine et de la [Compagnie des ports de Tunis...](#)

²⁰ Ernest, Élie, François, Auguste Wargny (Lille, Nord, 1864-Beaumarchés, Gers, 1933) : fils de Hector-Joseph Wargny (ci-dessus) et d'Élise Joséphine Cousin. Marié à Gabrielle Malpel († 1935). Administrateur délégué de la Blanchisserie du Nord de la France (dissoute en 1905), chevalier de la Légion d'honneur du 29 décembre 1916 (min. Guerre).

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1922, p. 137)

MM. P. BARRY, directeur ;
P. LE FUR, chef de comptabilité ;
H. HAREL, chef de dépôt de Govap ;
C.A. VAUDOUR, chef d'atelier Govap ;
E. MOUTTET, magasinier Govap ;
J. SYLVESTRE, 2^e magasinier Govap ;
MARTIN, inspecteur ;
MANGOLD, LABAT, PERNET, COQUEBLIN, GRANGE, PAULE, DAMBRUN,
SÉCARVELL, AROUL, contrôleurs.
LE PERSON, électricien.

Annuaire des entreprises coloniales 1922/693 — Cie française de tramways (Indo-Chine), 3, rue de Stockholm, PARIS (8^e).

Capital. — Sté an., f. le 14 fév. 1890, 1.500.000 fr. en 3.000 act. de 500 fr. Oblig. : 1 411.000 fr. — Divid. : 1916, 50 fr. ; 1917, 55 fr. ; 1918, 60 fr. ; 1919, 70 fr. ; 1920, 100 fr.

Objet. — Exploit. de tramways (ligne de Saïgon à Binh-tay, et à Hoc-Mon et Laithieu par Go-Vap notamment) et de chemin de fer en Indochine.

Conseil 1922. — MM. Maurice Allain [Sucrieries brésiliennes], présid. ; A[rsène] Chaumier, v.-présid. ; Roger Baron ²¹, Jean Dollfus, A[ndré] Maggiar, Ernest Wargny, admin. ; Paul Dervieu et Georges Hermenier, admin. délégués.

Tramways de l'Indo-Chine (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 9 juin 1922)

Les comptes de l'exercice 1921 se soldant par un bénéfice net de 871.983 fr. ont été approuvés par l'assemblée ordinaire qui s'est tenue le 7 courant. Le dividende a été fixé à 100 fr. par action de capital et 70 fr. par action de jouissance. Les actions de capital ayant déjà reçu un acompte de 30 fr., toutes les actions recevront 70 fr. à partir du 1^{er} juillet.

Sur le tramway de la route Basse (*L'Écho annamite*, 20 juin 1922, p. 1, col. 6)

Le 15 juin courant, à sept heures et demie du soir, un Chinois voyageant en première classe, prit le train de Saïgon à Cholon. Soit qu'il n'eût pas pris de billet, soit qu'il l'eût perdu, il se vit appliquer le tarif spécial prévu à l'encontre des voyageurs sans billet. Il prétendait avoir déjà payé sa place et fouilla ses poches sans rien trouver.

²¹ Roger Baron : avocat à la cour d'appel de Paris, membre de l'Union artistique, ayant château à Tonnay-Boutonne, Charente-Maritime. Administrateur des Tramways de l'Indo-Chine et du Laurium français et membre de la commission des comptes de la Cie générale des omnibus à la suite de son beau-père, Émile Guès. En outre administrateur de la Société d'exploitation agricole de Villa-Raffard au Brésil (1911), de l'Énergie électrique indochinoise (1921), puis, après absorption, des Eaux et électricité de l'Indochine. Commissaire aux comptes de la Société de construction et d'entretien de matériel industriel et agricole (SCEMIA). Voir [Qui êtes-vous ?](#)

De là, discussion avec le contrôleur indigène de service, qui ne poussa cependant pas l'incident plus loin, ne se sentant pas sans doute assez d'autorité ou de poigne pour user de violences à l'égard du voyageur. À l'arrivée à Càukho, il dit à un contrôleur européen en costume bleu qui-venait de monter dans le train que le voyageur chinois ne voulait pas payer sa place et l'avait insulté. « Monsieur, lui pas vouloir prendre billet, lui insulter moi ». Sans même se donner la peine de demander la moindre explication au Céleste, l'Européen tomba à bras raccourcis sur celui-ci, qui, ignorant la langue française, ne revenait pas de cette algarade.

Un Annamite qui se trouvait dans le même wagon tenta de calmer le brutal personnage en lui faisant remarquer que le Chinois n'avait point insulté son auxiliaire indigène, comme le prétendait ce dernier, et que les voyageurs témoins de la scène avaient entendu les propos échangés.

Sans écouter davantage ce voyageur, il se mit à émettre des réflexions outrageantes qu'on pourrait résumer par ces mots : « Oh ! les Annamites sont tous pareils, ils sont insupportables ; quand ils insultent un contrôleur, ils ont toujours raison. Cependant, je saurai montrer mes poings aux insolents. Du reste, de quoi vous mêlez-vous ? Est-ce pour pousser le Chinois à m'intenter un procès ou pour écrire des articles dans les journaux ? Je m'en moque, mais prenez garde ; c'est vous qui me provoquez.

Avec un autre contrôleur, j'aurais hésité, mais avec celui ci qui parle bien français, je suis absolument sûr de ce que j'avance. »

Tous les voyageurs présents ont pu constater que cet Européen ne devait pas être maître de lui ce soir là, à en juger par une forte odeur d'alcool qui s'exhalait de sa bouche.

Nous aurions gardé le silence s'il s'agissait d'un incident isolé. Mais le contrôleur européen en cause est coutumier du fait ; il se montre particulièrement brutal vis-à-vis des gens ignorants et inoffensifs, et surtout des femmes annamites.

Nous aimons à espérer que M. le directeur de la Compagnie française de Tramways rappellera ces deux agents à une compréhension plus juste de leurs devoirs vis-à-vis du public, ce public fût-il composé d'Asiatiques.

Un voyageur.

Liste générale des membres de la Société des études indochinoises
(*Bulletin*, 1923, p. 143-149)

MEMBRES TITULAIRES

Barry (Pierre-Paul-Henri), directeur de la Cie française des tramways en Indochine à Saïgon.

Prolongement de tramways Saïgon-Laithieu
(*L'Écho annamite*, 24 mars 1923)

Sont déclarés d'utilité publique les travaux concernant l'établissement entre Laithiêu et Thudaumot en passant par Binhnam-Bung et Phu-Van d'une voie ferrée à écartement de 1 mètre. La Compagnie française de tramways de l'Indochine, représentée à Saïgon par M. [Paul] Barry [ESPCI], est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de cette ligne.

La mise en service des tramways électriques
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 8 avril 1923)

Autorisée en mai 1922 à électrifier sa ligne de tramway Cholon-Saïgon-Giadinh-Govap, la Cie française des tramways d'Indochine avait obtenu deux ans pour réaliser cette réforme. Elle n'aura mis qu'un an et n'eût-elle rencontré de nombreux obstacles, elle aurait sans doute pu, dès le mois d'avril, livrer sa nouvelle ligne au trafic.

Depuis février, donc un mois et demi, la Compagnie posait ses fils de trolley. Binh-Tay, puis Cholon et Saïgon jusqu'au théâtre furent atteints en une seule étape relativement rapide. Brusquement, après avoir entamé la pose des fils dans la rue Paul-Blanchy, les travaux cessèrent. Au moment où l'on s'apprêtait à franchir le boulevard Norodom, on s'aperçut de l'impossibilité de poursuivre en raison du peu de hauteur des fils électriques.

Tout compte fait, cet obstacle important sera tourné au plus tard en fin avril.

La ligne sera, on l'espère, terminée en fin juillet ou mi-août au plus tard et, en faisant la part de nouveaux retards toujours possibles, on peut, de façon sûre, annoncer que la ligne Binh-tây Govap fonctionnera normalement le 1^{er} septembre prochain, pris comme date extrême. Il est possible et même probable que la mise en service sera réalisée avant cette date.

R. V.
(*L'Opinion*)

Commission permanente du conseil colonial
(*L'Écho annamite*, 3 mai 1923)

[...] À 22 heures 25, la séance s'est achevée. sur une tuile pour les contribuables : la commission a adopté une proposition de l'Administration tendant à porter de six à sept cents le prix du ticket de 2^e classe sur le tramway de la route Haute Saïgon-Cholon, augmentation qui doit rapporter au budget un supplément de recettes de 25.000 piastres, à moins que les voyageurs ne suivent l'exemple de ceux de la ligne Saïgon-Mytho, si quelque entrepreneur de transports avisé leur offre des autobus à meilleur marché.

TÉLÉGRAMMES PARTICULIERS

SAÏGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 décembre 1923)

Accident de tramway

Le 11 décembre, un Annamite d'identité inconnue, paraissant âgé de 50 ans, est tombé accidentellement da tramway électrique entre les gares du dépôts et de Cho-Quan. La victime, qui ne paraissait pas très gravement atteinte et ne portait que quelques égratignures au côté droit, est décédée cependant le lendemain à 4 heures, à l'hôpital. L'autopsie pratiquée par le docteur Lalung-Bonnaire révéla que la mort était due à un éclatement du caecum.

Edmond BOYER (1868-1935), directeur

Natif de la Guadeloupe.

Polytechnicien,

Titulaire d'un permis minier au Soudan (mars 1903),

Administrateur de la [Société de recherches minières de l'Afrique Occidentale](#) (déc. 1909)

Ingénieur de la [Société minière de Kémon](#)

Ingénieur aux mines de Cherbinofka, gouv. d'Ekaterinoslaw (Russie méridionale)

(*Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux*, 1912)

directeur à Madagascar de la [Compagnie occidentale](#)

Administrateur de la [Société coloniale d'éclairage et d'énergie](#)

[Planteur de caoutchouc](#)

Avis de décès en France : *L'Avenir du Tonkin*, 16 mai 1935.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDO-CHINE)

Société anonyme au capital de 3.000.000 de francs,

138, r. Paul-Blanchy, Saïgon,

Siège social : 3, rue de Stockholm, Paris.

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1924, p. I-133)

MM. E[dmond] BOYER, directeur ;
P. LE FUR, chef de comptabilité ;
SERVEL, chef de dépôt de Govap ;
C. A. VAUDOUR, chef d'atelier Govap ;
E. MOUTTET, magasinier Govap ;
J. SYLVESTRE, 2^e magasinier Govap ;
MARTIN, inspecteur ;
MANGOLD, LABAT, BERTEAUX, DAVIOT, SAUJIVY, BERT, HARTMANN, DELOR,
GORSE, R. MARTIN, TAMBOU et P. PÉPIN, contrôleurs.
LE PERSON, électricien.

Qui êtes-vous ? 1924

DERVIEU (Paul), 66, boulevard Malesherbes.

[Associé de la maison Dervieu et Delahais, administrateur de Francexport (*Annuaire industriel*, 1925)]

[Administrateur-délégué de la Compagnie française de tramways \[\(Indochine\), administrateur de l'Énergie électrique indochinoise, puis \(1933\) des Eaux et électricité de l'Indochine, administrateur de la Société indochinoise des graphites\].](#)

Marié [en 1896] à M^{lle} [Maria-Josefa] Alvarez del Campo.

HERMENIER (Georges)[1859 à Craon (Mayenne)-23 nov. 1930 à Biarritz. Ingénieur. Arrivé en Indochine sous Lanessan.]

3, rue de Stockholm.

Administrateur délégué à la Société indo-chinoise d'électricité ; administrateur-délégué à la Compagnie des eaux et d'électricité de l'Indo-Chine ; administrateur-délégué à la Compagnie française de tramways (Indo-Chine) ; administrateur à la Société de Sucreries brésiliennes. [Également administrateur de l'Énergie électrique indochinoise, des Laques indochinoises, des Tabacs de l'Indochine, puis du Crédit foncier de l'Indochine. En 1929, il est domicilié à Nice et vend un ensemble immobilier dénommé le Parc du Château à Draveil (Essonne).]

TRIOULEYRE (*Louis-Marie-Damien*) ingénieur des Mines ; directeur général de la Compagnie française des Tramways de l'Indo-Chine [et commissaire aux comptes de l'Énergie électrique indochinoise].

8, rue Devès, Neuilly-sur-Seine.

Né à Paris, le 18 mai 1858.

Marié à M^{lle} Schlumberger.

Éduc. : Lycée de Tours ; École supérieure des Mines de Paris.

Secrétaire de la Compagnie française des mines du Laurium [Grèce] et de ses filiales [Bou-Thaleb (Algérie) et Djebel-Ressas (Tunisie)] ; fondateur d'une fabrique d'appareils d'éclairage, d'une fabrique d'automobiles [la Compagnie générale des automobiles], du *Génie industriel* [études industrielles et financières], de la Chambre syndicale des ingénieurs.

[Administrateur de la Société française des mines d'or de Laposbanya, en Transylvanie (1909).]

Collect. : collection géologique.

Sports : footing ; cycle ; automobile.

Distr. : la culture.

Club : Touring-Club de France.

Cercle sportif saïgonnais

Séance du comité du lundi 21 mai 1924

(*Saïgon Sportif*, 23 mai 1924)

Admissions

À titre de membres actifs :

Le Fur A., Cie des Tramways, présenté par MM. Philip et Perreaux.

Annuaire Desfossés, 1925, p. 512 :

Compagnie française des tramways (Indochine)

Conseil d'administration : MM. Allain, Chaumier, R. Baron, J. Dollfus, Dervieu, Hermenier, F. Dubosc²², A. Maggiar.

²² Fernand Dubosc : proche parent (frère ?) d'Albert Dubosc (1874-1956), industriel, conseiller général (1922), puis député (1936) de la Seine-Inférieure, lui-même frère de Georges Dubosc († 1928), président de la Cie française des extraits tinctoriaux et tannants (aujourd'hui SCRD, groupe E. Raoul-Duval).

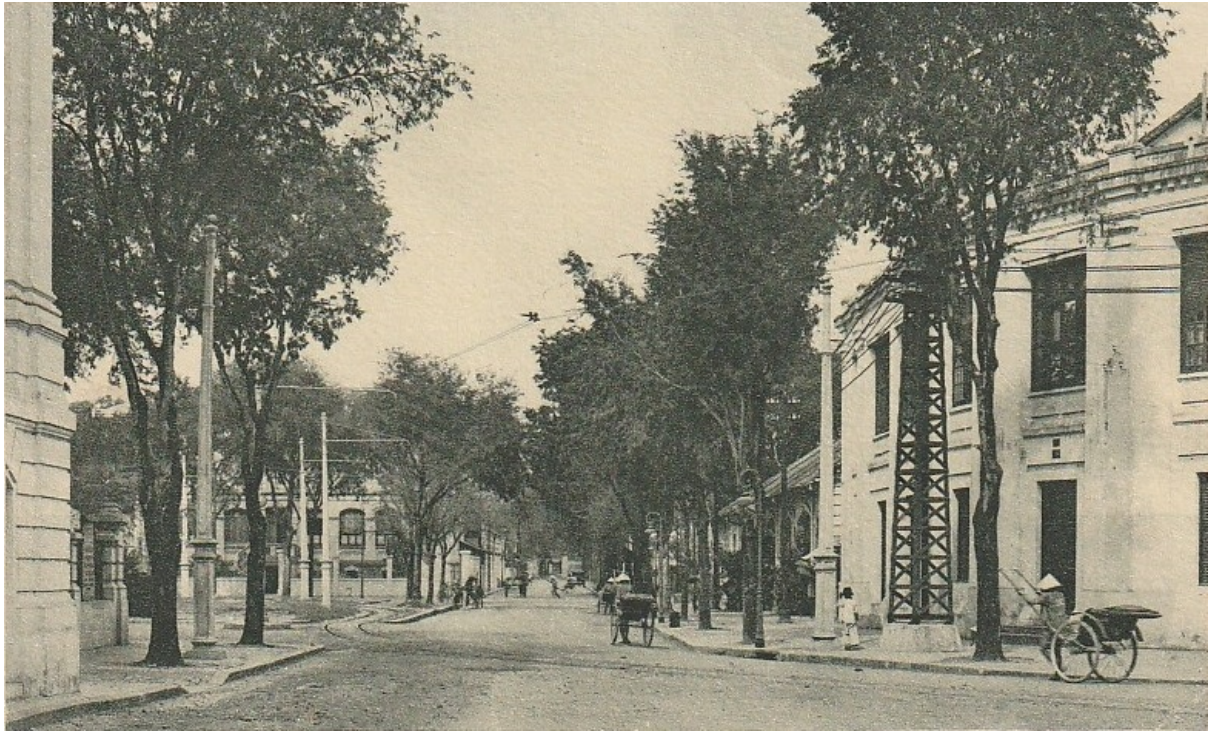


28. GOVAP — Station du tramway

GOVAP. — Station de tramway
Coll. Paullussen, Saïgon. Marque déposée. Anciens Établissements Gillot, impr., Paris



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Boulevard « Bonnard » [Bonard](coll. Nadal)



Saïgon. — Rue Paul-Blanchy (coll. Nadal)



[Coll. Olivier Galand](#)

Saïgon. — Rue Paul-Blanchy (coll. Nadal)

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDO-CHINE)
Société anonyme au capital de 4.000.000 de francs,
138, r. Paul-Blanchy, Saïgon,
Siège social : 3, rue de Stockholm, Paris.
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-83)

MM. E[dmond] BOYER, directeur ; P. LE FUR, chef de comptabilité ; DEMAY, comptable ; SERVEL, chef de dépôt de Govap ; C. A. VAUDOUR, chef d'atelier Govap ; LE PERSON, électricien ; E. MOUTTET, magasinier Govap ; J. SYLVESTRE, 2^e magasinier Govap ; MARTIN, inspecteur ; MANGOLD, LABAT, BERTEAUX, DAVIOT, SANJIVY, BERT, HARTMANN, DELOR, R. MARTIN, TAMBOU, et P. PÉPIN, contrôleurs.

Ingénieurs et ingénieurs-conseils
(*Annuaire industriel*, 1925)

Lecadre (André), 32, rue de la Victoire, Paris, 9^e. E.C.P. Ingénieur-conseil. — (Construction d'usines. Installations électriques. Installations de force motrice, vapeur. Construction de chemins de fer. Construction et exploitation de tramways électriques.)

Antérieurement : ingénieur-directeur de la Cie des Tramways d'Indo-Chine, à Saïgon, construction et exploitation. — Directeur des Tramways électriques de Cannes et de Pau. Ingénieur de la Société d'énergie électrique de la Seine, construction des centrales électriques d'Ivry et de Romainville.

Annuaire industriel, 1925 :

INDO-CHINE (C^{ie} f^{se} de tramways), 3, r. de Stockholm, Paris, 8^e. Soc. an. au cap. de 1.500.000 fr. Conseil d'adm. : MM. Maurice Allain, président ; Arsène Chaumier, vice-président ; Paul Dervieu, administrateur délégué ; administrateurs : MM. Roger Baron, Jean Dollfus, André Maggiar, Ernest Wargny. Commissaires : MM. [Ferdinand] Greyenbiehl ²³, Lavogade. Directeur général, M. L. Triouleyre [v. *Qui êtes-vous ?* 1924], ingénieur des Mines. Directeur de l'exploitation, M. Paul Barry, ingénieur [ESPCI] (574-3-23886).

Compagnie française des tramways (Indo-Chine)
(*Bulletin financier et économique de l'Indochine* [M^{me} veuve Biétry],
26 juin 1925)

Le dividende proposé à l'assemblée du 10 juin a été de 140 fr. (comme précédemment), mais il s'appliquera à un capital porté de 3 à 4 millions par l'attribution gratuite aux actionnaires de 2.000 actions nouvelles de 500 fr. créées jouissance janvier 1924. Les bénéfices nets de l'exercice 1924 sont du même ordre que ceux de 1923 (933.317 francs).

L'affaire peut être classée entre les bonnes affaires.

²³ Ferdinand Greyenbiehl : commissaire aux comptes des Eaux et électricité de l'Indochine, de l'Énergie électrique indochinoise et de l'Indochinoise d'Électricité. Liquidateur en 1907 de la Sucrerie de Villa-Raffard, absorbée par les Sucreries brésiliennes.

Tramways de l'Indochine
(*Bulletin financier et économique de l'Indochine* [M^{me} veuve Biétry],
29 juillet 1925)

Les comptes de l'exercice 1924 se soldent par un bénéfice net de 1.895.214 fr. 98 contre 933.317 fr. 03 en 1923. Le solde distribuable. s'élève à 1.966.092 fr. 62. Au bilan, les valeurs immobilières figurent pour 4.042.965 fr. 47 et l'actif appartient, en propre à la société pour 7.989.11. fr. 29.

TRAMWAYS DE L'INDOCHINE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 septembre 1925)

Les recettes de la Compagnie française de tramways (Indo-Chine) se sont élevées en 1924 à 703.136 piastres, en augmentation de 96.116 piastres sur 1923. Il est intéressant de noter que les recettes ont presque doublé depuis 1914. Ainsi que nous l'avons déjà annoncé, le bénéfice net a atteint 1.895.245 fr. contre 933.317 fr. l'an dernier, et le solde disponible est ressorti, compte tenu du report antérieur, à 1.966.092 fr. 62 au lieu de 2.074.845 fr. 19.

Voici, d'ailleurs, l'état comparatif des deux derniers comptes de profits et pertes et de répartition :

	1923	1924
CHARGES		
Frais généraux	121.234 59	125.316 95
Intérêts sur obligations	36.423 77	14.1.976 25
Amortissements	767.211 42	964.127 94
Total	<u>924.869 78</u>	<u>1.233.421 14</u>
PRODUITS		
Bénéfices d'exploitation	1.486.409 71	1.997.286 09
Intérêts du portefeuille	371.777 10	1.006.009 37
Divers	—	26.370 06
Total des produits	1.858.196 81	3.128.666 12
Rappel des charges	924 869 78	1.233.421 24
Bénéfice net	933.317 02	1.895.244 98
Report antérieur	141.528 16	70.847 64
Solde disponible	<u>1.074.845 19</u>	<u>1.966.092 62</u>

Bien que le capital à rémunérer ait été porté de 3 à 4 millions, le dividende a été maintenu à 140 fr. par action de capital et 110 fr. par action de jouissance.

L'assemblée a voté la répartition suivante que nous rapprochons de la précédente :

RÉPARTITION

	1923	1994
Réserve légale	50.000 00	100.900 00
Intérêt 6 % aux actions	90.000 00	150.000 00
Réserve extraordinaire	100.000 00	400.000 00
Tantièmes	103.997 55	136.786 74
Dividende complémentaire	660.000 00	330.000 00
Report à nouveau	70.847 64	249.365 63
	<u>1.974.845 19</u>	<u>1.966.092 62</u>

Le rapport mentionne que le réseau électrique de la Compagnie a continué à bien fonctionner et à donner satisfaction aux voyageurs. Voici, à ce sujet, les principales données qui caractérisent cette partie du service de la Compagnie. Kilomètres parcourus 654.408 ; recettes par kilomètre exploité \$ 0,8394 ; prix de revient du kilomètre-train 0,3864 ; produit par kilomètre exploité 20.905,73. Coefficient d'exploitation, amortissement non compris, 52,62 %.

Le rapport souligne que, malgré les bons résultats de l'exploitation électrique, il ne faut pas perdre de vue que les automotrices actuellement neuves seront d'un entretien coûteux et que la fréquence des trains entraîne forcément une plus grande usure des voies.

Du côté de Thudaumot, les travaux ont subi un retard sensible : malgré cela, les trains fonctionnent actuellement jusqu'à la station de Bung à 2 km 550 de Laithieu. La Compagnie a acquis, en prévision de l'avenir, tous les terrains nécessaires, au point terminus de Thudaumot.

Au cours de l'exercice écoulé, la Compagnie a acquis un service d'autobus, effectuant le trajet entre Saïgon-Cholon par la rue La-Grandière.

Elle a acheté en même temps un immeuble à Cau-Kho pourvu d'une scierie bien installée où elle peut fabriquer activement la carrosserie de ses voitures.

Les autobus, au nombre de quatre, ont commencé leur-traffic le 15 août 1924. Le conseil estime que ce service doit laisser des bénéfices, surtout lorsque les trois nouvelles voitures qu'il a commandées seront entrées en ligne.

Le but de la société, en réorganisant ce service, a été d'éviter la concurrence qui pouvait lui être faite par des entreprises particulières.

Les deux derniers bilans au 31 décembre se comparent comme suit :

	1923	1924
ACTIF		
Immobilisations	5.918.097 71	4.042.266 47
Caisse, banques, valeurs mobilières	4.376.566 55	4.485.472 31
Existences diverses	1.583.192 33	5.174.759 52
Fonds assurance-accidents	86.677 00	93.058 00
	<u>11.964.533 59</u>	<u>13.795.555 30</u>

PASSIF		
Capital	3.000.000 00	4.000.000 00
Obligation 4 1/2 % 1904	411.500 00	350.500 00
Obligation 4 1/2 % 1911	751.500 00	721.500 00
Exigibilités	266.606 29	362.855 13
Réserves	4.905.429 01	4.630.429 01
Fonds assurance-accidents	36.677 00	93.058 00
Fonds d'extension	1.467.976 10	1.671.120 54
Profits et pertes	1.074.845 19	1.966.092 66
	<u>11.964.583 59</u>	<u>13.795.555 30</u>

La situation financière de l'entreprise reste excellente.

Les exigibilités sont presque nulles alors que le disponible ou réalisable se chiffre par 5 millions environ.

L'assemblée a renouvelé le mandat de MM. Allen [Allain], Baron et Dervieu, administrateurs sortants.

TRAMWAYS DE L'INDOCHINE

(*Bulletin financier et économique de l'Indochine* [M^{me} veuve Biétry],
11 décembre 1925)

En dépit de l'accroissement du capital, le maintien des répartitions ne semble pas douteux en ce qui concerne l'exercice en cours. L'exploitation se développe d'une façon régulière et, d'ailleurs, le réseau est en voie d'extension. D'autre part, la situation financière de la Compagnie est de premier ordre. Les réserves dépassent 7 millions, supérieures, par suite, sensiblement au capital. La société profite d'ailleurs de la prime de la piastre indochinoise sur le franc qui accroît ses bénéfices nets. Les actions semblent donc constituer d'excellentes valeurs.

Guide Madrolle, *Indochine Sud*, Paris, Hachette, 1926

La Cochinchine, p. 4-5

Tramways : Sur Cho'lo'n 1° par la « route haute », 5 km. 110 ; arrêts : place Cuniac à Sài-gòn, Cho'Dui, Cho'lo'n ; — 2° Lignes de la « Cie française des Tramways de l'Indochine » par la « route basse », 6 km. 300 ; arrêt : Câu Ong-lanh, Câu Kho, Cho'Quan (4 km. 018) ; Rizerie, Cho'lo'n, Binh-tay.

Sur Hôc-môn, 20 km. 310 : arrêts : Arsenal, Citadelle, Da-ka0 (3 km. 255) (embranché de 1 km. 071 sur Tân-dinh), Gia-dinh (4 km. 544), temple de Xôm-ga, Gô-vâp (7 km. 246), Xôm-thuoc, Hank-thong-tây, An-hoi, Cho' Moi, Quan-tre, Trung-chanh, Hôc-môn.

Sur Lai-thiêu et Thu-dâu-môt : même itinéraire que ci-dessus jusqu'à Gô-vâp (7 km. 246), puis arrêts : An-nho'n, An-xuân, An-lôc, Lai-thiêu (17 km. 950), Bung, Thu-dâu-môt (30 km.).



[Coll. Olivier Galand](#)

Cholon. — Le quai de Mytho à la descente du pont des Malabars (Coll. Nadal)

Mortel accident de tramway
(*L'Écho annamite*, 15 janvier 1926)

Hier soir, à 5 heures, une vieille femme indigène âgée de 70 ans, fut écrasée par le tramway à vapeur venant de Hocmon à la gare d'An Hoi. La mort fit son œuvre.
La gendarmerie, prévenue, a ouvert une enquête pour déterminer les responsabilités.

L'exploitation du Tramway de la R. H.
(*L'Écho annamite*, 15 janvier 1926)

Par arrêté en date du 12 janvier 1926 du Gouverneur de la Cochinchine :
Une commission composée de :
MM. de Possel Deydier, administrateur de 3^e classe des services civils, président ;
M. Bourgoïn, ingénieur des Travaux publics chargé du contrôle des chemins de fer et tramways, membre ;
M. Maigre, chef du Service « Matériel et Traction » à l'arrondissement Sud des Chemins de fer, membre ;
M. Kavier [Ravier ?], chef du service « Voie et Bâtiments » à l'arrondissement Sud des Chemins de fer, membre ;

M. Rollin ²⁴, chef du service « Trafic et Mouvement » à l'arrondissement Sud des chemins de fer, membre ;

se réunira, sur la convocation de son président, à l'effet d'établir contradictoirement avec le représentant de la Compagnie française des Tramways de l'Indochine les conditions de remise à cette Compagnie de tout le matériel nécessaire pour continuer l'exploitation actuelle du Tramway de la « Route-Haute », ce matériel devant ensuite être repris par la Colonie à l'expiration de la période de construction de la nouvelle ligne du « Boulevard Gallieni » par la société concessionnaire précitée.

Tramways d'Indochine
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 3 juin 1926)

L'assemblée du 2 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1925 se soldant par un bénéfice de 1.809.632 fr, 60 qui, avec le bénéfice reporté en 1924, permet la distribution d'un dividende brut de 160 fr. sur les actions de capital et de 85 fr. brut sur les actions de jouissance, sur lesquels des acomptes de 75 fr. pour les actions de capital et de 45 fr. pour les actions de jouissance ont déjà été versés.

(*L'Indochine, revue économique d'Extrême-Orient*, 20 juillet 1926)

Le jeune Raymond de Boisvilliers, âgé de 13 ans, a été grièvement blessé par un pylône alors qu'il se penchait par la portière d'un tramway, à Saïgon. Il a le crâne fracturé.

Cochinchine

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 août 1926)

Le faute du garde-barrière. — M. Griveau, employé des Établissements Denis frères, se trouvait, le 20 septembre 1925, à motocyclette sur la route de Thudaumot. Arrivé à Lai-Thieu, alors qu'il approchait d'un passage à niveau dont la voie était libre, la barrière s'abaissa brusquement M Griveau heurta violemment la tête contre la poutre, fut renversé par le choc, et eut la jambe broyée par le tramway qui passait à cette minute fatale.

Le garde barrière, Thai-van-Trong, est fautif. Vacant à d'autres occupations, il avait chargé sa nièce, Nguyễn-thi-Ky, d'abaisser la barrière, ce qui ne fut pas fait en temps voulu, c'est-à dire quelques instants avant le passage du tramway.

La maison Denis frères se porta partie-civile contre la Cie des Tramways qui fut condamnée à 1.000 p. de dommages et intérêts. Le tribunal correctionnel infligea en outre 15 jours de prison et 25 fr. d'amende au garde-barrière et 16 fr. d'amende à sa nièce.

M. Boyer, directeur de la Cie des Tramways, trouva l'indemnité excessive tandis que la maison Denis frères la prétend insuffisante, de sorte que tous deux font appel.

²⁴ Henri Paul Rollin (Saint-Paul-sur-Ternoise, Pas-de-Calais, 1^{er} juin 1896-Paris XIV^e, 6 avril 1974) : ingénieur E.C.P. Tennisman, ainsi que son épouse.

Me Lacouture plaide pour Denis frères contre Me Condamy qui soutient la défense.
L'affaire est mise en délibéré.

Cie française de tramways (Indochine)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 31 octobre 1926)

Depuis quelque temps, la société est entrée dans une période particulièrement favorable, par suite de diverses opérations heureuses.

À citer en premier lieu l'électrification de la ligne Saïgon-Cholon, qui remonte déjà à quelque temps. Puis ensuite le prolongement jusqu'à Thu-Dau-Mot de la ligne à vapeur, dont la mise en train a présenté beaucoup de difficultés. Ce prolongement est rendu très intéressant par ce fait qu'il permet l'utilisation de l'ancien matériel à vapeur.

En 1925, a été traitée la concession de la ligne dite Route-Haute, ligne exploitée auparavant par la Colonie elle-même. Cette concession a été obtenue moyennant une redevance annuelle de 130.000 piastres. La nouvelle ligne mise en exploitation, la redevance annuelle sera portée à 150.000 piastres, avec participation progressive de la Colonie sur les recettes.

La sévérité de ces conditions a été, en partie, compensée par une prolongation de concession de dix années, prolongation très favorable aux affaires de la société.

La compagnie exploite également un service d'autobus, qui a surtout pour but de lutter contre la concurrence des autocars ; il a néanmoins laissé pour 1925 un bénéfice de plus de 400.000 francs.

SOCIÉTÉ INDOCHINOISE DES GRAPHITES*
(*Le Temps*, 5 décembre 1926)

Conseil d'administration :

Paul Dervieu, associé de la maison Dervieu et Delahais, administrateur-délégué de la Compagnie française des tramways de l'Indochine, administrateur de l'Énergie électrique indochinoise, etc. ;

Accident
(*L'Écho annamite*, 5 janvier 1927)

Une enquête a été faite au sujet d'un accident survenu sur le tramway électrique, place Francis-Garnier et au cours duquel le nommé Lê-van-Hon, coolie-rameur, domicilié à Thuc-Duc (Mytho), de passage à Saïgon, a été blessé. L'enquête a démontré que l'accident est dû à l'imprudence de la victime qui était en état d'ébriété.

Accident de tramway
(*L'Écho annamite*, 31 janvier 1927)

Le 27 janvier 1927, à 21 heures 30, femme annamite d'identité inconnue, a sauté du tramway n 131 en marche venant des Halles Centrales, à la hauteur du Bd Charner. Cette femme a été transportée d'urgence à la Polyclinique municipale, puis dirigée sur

l'Hôpital indigène de Cochinchine où elle est décédée le 30 janvier à 16 heures.
Enquête ouverte.

Collision
(*L'Écho annamite*, 12 février 1927)

Le 11 courant vers 10 heures 30, une collision s'est produite angle Paul-Blanchy et Bd Norodom, entre l'auto C. 6812, appartenant au sieur Tràn van Hanh, médecin auxiliaire à Giadinh, et conduite par lui-même, et le tramway électrique venant de Saïgon.

Pas d'accident de personne ; l'auto a eu des dégâts matériels très importants

Victime de son imprudence
(*L'Écho annamite*, 27 avril 1927)

À 21 heures, le dernier tramway électrique arrivant de Cholon. a amené à la Polyclinique le Cantonais Luu Trung, 15 ans, dt à Cholon, rue de Palikao, qui, avant la station de la Rizerie, est tombé ou a voulu sauter du train en marche. Luu Trung ne présentait aucune blessures, mais avait subi une forte commotion et se plaignait de douleurs internes. Il a été transporté à l'Hôpital Indigène de Cochinchine.

Accident de tramway
(*L'Écho annamite*, 7 mai 1927)

Une enquête a été faite ensuite d'un accident de tramway survenu hier 6 mai courant, et au cour, duquel le nommé Ly van Ten, 17 ans, coolie à la maison Labbé [le Caoutchouc manufacturé], rue Doudard-de-Lagrée, blessé, a dû être hospitalisé.

Cie française de tramways (Indochine)
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 juin 1927)

L'assomme ordinaire du 15 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1926 se soldant par un bénéfice de 2.570.084 francs.

Le dividende brut a été fixé à 230 francs par action de capital et 200 francs par action de jouissance, y compris l'acompte de 100 francs aux actions de capital et de 85 francs aux actions de jouissance, déjà payé.

Parmi les travaux entrepris par la Société en cours d'exercice, il convient de citer la construction de la ligne de tramways à voie double, d'une longueur de 5 kilomètres, reliant Saïgon à Cholon. Cette ligne sera vraisemblablement mise en service au début de 1928.

Les services d'autobus ont été dotés de quelques lignes nouvelles.

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

Les Tramways d'Indochine ont réalisé 2.570.084 francs de bénéfices contre 1 million 809.632 en 1925 et portent le dividende à 230 fr. par action de capital et 200 fr. par action de jouissance.

Les plaignants
(*L'Écho annamite*, 22 juin 1927)

Plaintes ont été déposés par :

.....
4° M. Le F. [Le Fur], directeur de la Cie des Tramways, dt rue Paul-Blanchy, n° 138, contre un Tonkinois d'identité inconnue [probablement désigné comme tel en raison de son accent (voir ci-dessous)], pour vol d'une somme de 450 p. ;

Un vol audacieux
(*L'Écho annamite*, 25 juin 1927)

Il ne s'agit pas de la traversée de l'Atlantique en avion !
Voici l'histoire en deux mots.

Un individu se présenta, l'autre jour, à un guichet de la Cie des Tramways Electriques, et demanda de la monnaie de cent piastres au caissier européen, qui, sans se douter de rien, étala, complaisant, sur sa table, une quantité de billets de banque, puis se retourna pour puiser de nouveau dans son coffre-fort entr'ouvert.

À ce moment, profitant de ce que son interlocuteur lui tournait le dos, l'audacieux voleur allongea le bras et empoigna à pleine main plusieurs paquets de papier-monnaie, qu'il emporta en détalant en vitesse.

Le butin se monterait à 450 piastres.

Le voleur joue encore à cache-cache avec dame Police.

Pauvre Céleste !
(*L'Écho annamite*, 27 juin 1927)

Le 25 courant à 12 heures 50, Bd Bonnard, les jeunes Chinois A Chi, 9 ans, marchand de pistaches et A Cao, 10 ans, marchand d'haricots, tous domiciliés à Cholon, ont sauté sur le marche-pied du tramway n° 54 se dirigeant sur Binh-Tây. A Chi ayant bousculé A Cao, ce dernier a été projeté sur le sol. Après soins à la Polyclinique, il a été hospitalisé pour plaies contuses à la tête et fracture au bras droit.

Tramway contre charrette
(*L'Écho annamite*, 29 juin 1927)

Vers 13 heures 35, à proximité de la gare de Caukho, le tramway se dirigeant vers Saïgon a heurté une charrette à bras, rangée trop près de la voie.

Le van Dai, 39 ans, coolie, dt quai de Belgique, qui se tenait assis sur l'un des brancards de cette charrette, a été hospitalisé pour contusions multiples.

COCHINCHINE

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juillet 1927)

M. Breton, président du Cercle sportif, a eu son auto en partie démolie par un tramway. Il n'a pas été blessé.

Écrasée par un train

(*L'Écho annamite*, 9 juillet 1927)

Le 7 courant vers 17 heures 30, la nommée Nguyễn thi Lua, 29 ans, marchande ambulante, dt ruelle Chasseloup Laubat, qui longeait la voie ferrée du bd Paul-Bert, a été tamponné par le tramway. Cette femme a eu le pied gauche sectionné. Elle a été transportée à la clinique de Tan-dinh, puis dirigée d'urgence sur l'Hôpital indigène de Cochinchine où elle est décédée le même jour des suites de ses blessures Une enquête est ouverte.

Un arbre sur la route

(*L'Écho annamite*, 18 juillet 1927)

Le 17 courant, à 16 heures, un arbre énorme planté en face le n° 281 du quai de Belgique, s'est brusquement abattu, obstruant complètement la chaussée et la voie du tramway électrique, dont la canalisation aérienne a été partiellement démolie. Aucun accident de personne. Une équipe de coolies envoyée par le Service de la Voirie a rapidement dégagé la route et la voie, mais la circulation des trains a été interrompue entre la station Taberd et Cholon jusqu'à hier matin.

Pour le prestige français

(*L'Écho annamite*, 23 novembre 1927)

Nous attirons de façon instante l'attention de la Compagnie des Tramways et, au besoin celle des autorités administratives et judiciaires sur la conduite révoltante de l'individu dont il est question dans la lettre qu'on va lire.

*

* *

Govap, le 16 novembre 1927.

Monsieur le directeur,

Permettez-nous d'avoir recours à votre journal pour signaler à qui de droit la conduite inqualifiable d'un certain européen contrôleur sur la ligne Govap-Hocmon.

Nous ne savons où la Compagnie des Tramways recrute ses agents, mais celui dont il s'agit donne une piètre idée de l'éducation française : c'est le type parfait du goujat.

Tout le monde sait que la ligne Govap-Hocmon et Laithieu-Thudaumot est fréquentée par un public de paysans. Or beaucoup de jeunes filles ou femmes « nhaqué » ne s'y risquent qu'avec terreur.

Cet Européen, qui se croit un Adonis, se livre sur les voyageuses, jeunes filles et femmes, à des attouchements, gestes et frôlements obscènes.

C'est un défi public à la moralité et un attentat constant à la pudeur.

Les hommes rient devant la rougeur des filles, les révoltes et les insultes des femmes, encourageant ainsi inconsciemment le satyre, qui continue de plus belle ses pitreries amoureuses.

Ce spectacle révoltant se renouvelle fréquemment toutes les fois qu'une jeune femme ou une jeune fille tant soit peu jolie, se trouve dans le train.

Pour le bon renom de la compagnie, nous demandons. ou le renvoi de cet ignoble individu ou, si l'on a pitié de lui, son affectation à la ligne Saïgon-Binh-tây, où il trouvera à qui parler.

Les faits que nous signalons sont patents, notoires. Une enquête discrète, faite par un agent sûr (pas Européen bien entendu) pendant une journée ou deux, surtout de 5 à 8 h. du soir, permettrait de prendre le satyre sur le fait. Les contrôleurs indigènes en témoignent, à moins que la crainte des représailles ne leur mette un bœuf sur la langue.

Une fois vérifiés, ces faits devront recevoir une sanction pour le prestige français et le bon renom de la compagnie. Il est inadmissible qu'au mépris des convenances et de la galanterie française, un individu donne libre cours en public à sa nature libidineuse comme un animal en rut.

Un groupe de voyageurs indignés.

Notre carnet financier

(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 5 février 1928)

Les Tramways de l'Indochine augmentent leur capital de 250.000 francs en émettent 500 actions B à vote plural qui porteront intérêt à 6 % et auront 1/10^e du dividende attribué aux actions A ; chaque action B représentera trois voix.

La Compagnie française des tramways de l'Indochine

(L'Économiste colonial illustré, 1928)

La Compagnie française des tramways (Indochine) a été constituée le 14 février 1890. Elle eut à supporter à son début, et pendant plusieurs années, bien des difficultés.

De 1892 à 1913, la Compagnie a construit successivement les lignes Saïgon-Govap, Dakao-Tandinh, Govap-Hocmon, Giadinh-Can-Bong, Govap-Laithieu, et a, en outre, électrifié la ligne Govap à Binthay.

Les travaux d'électrification ont été terminés en 1923, et la Compagnie a mis en service un matériel neuf avec des automotrices de premier ordre, apportant ainsi une amélioration remarquable au transport des voyageurs sur cette partie du réseau qui traverse maintenant Saïgon. En même temps, la Compagnie participait, dans une large proportion, à la création de la Société d'énergie électrique indochinoise [1900]. Cette société devait lui fournir le courant nécessaire à son exploitation, tout en rendant d'autres importants services à la colonie.

En 1925, la Compagnie terminait une autre extension jusqu'à Thudaumot en vue de se rapprocher progressivement de la région des grandes plantations.

Si l'on remarque que les premières concessions prévoyaient la traction animale, on peut voir par cet exposé que cette Compagnie a toujours eu l'initiative d'encourager le développement du trafic et de faciliter les transports en améliorant avec méthode ses services.

Actuellement, le réseau s'étend sur 52 kilomètres fonctionnant à l'électricité.

Indépendamment de ses concessions officielles, la Compagnie a en outre, un service d'autobus entre Saïgon et Cholon pour subvenir à l'augmentation des voyageurs.

La compagnie possède à Govap un dépôt de matériel et un atelier très bien installé, destiné à l'entretien des tramways, locomotives et automotrices, avec des terrains avoisinants en vue d'agrandissements futurs.

Les directeurs de l'exploitation à Saïgon ont été successivement : MM. André LECADRE, Jacques LECADRE, [Paul] BARRY [ESPCI] et [Edmond] BOYER. À Paris : M. TRIOULEYRE, directeur général.

Conseil d'administration : Président : M. Maurice ALLAIN ; vice-président : M. G. HERMENIER ; administrateur délégué, M. Paul DERVIEU ; administrateurs : MM. Roger BARON, Jean DOLLFUS, Fernand DUBOSC, André MAGGIAR, Albert GARNIER et René THION DE LA CHAUME ²⁵.

(*Les Archives commerciales de la France*, 13 mars 1928)

PARIS. — Modification. — Soc. dite Cie FRANÇAISE de TRAMWAYS (INDO-CHINE), 1, Stockholm. — Capital porté de 4.000.000 fr. à 4.250.000 fr. — 8 fév. 1928. — *Journ. Spéc. des Soc.* (pub. 6 mars 1928).

Cochinchine

Saïgon

(*L'Avenir du Tonkin*, 2 juin 1928)

Tramway. — La nouvelle ligne de tramway réunissant directement Saïgon à Cholon par le boulevard Gallieni sera ouverte au public samedi prochain.

COCHINCHINE

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juin 1928)

Les travaux d'électrification de la ligne de tramways Cholon-Binhthay-Saïgon-Govap doivent être bientôt achevés.

²⁵ René Thion de la Chaume (1877-1940) : inspecteur des finances, chef adjoint du cabinet de Joseph Caillaux au ministère des finances, il entre en 1909 à la Banque de l'Indochine comme secrétaire général et en devient président en mai 1932. Voir [encadré](#).

La représentant dans une trentaine de sociétés dont les Caoutchoucs de l'Indochine et plusieurs affaires de transports (Syndicat d'études des chemins de fer du Sud de l'Indochine, Société d'études du tramways de Bencat à Kratié, Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, Tramways et électricité de Shanghai).

COCHINCHINE

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

Le 2 juin a été inauguré la nouvelle ligne électrique de tramways de Saïgon à Cholon, par le boulevard Gallieni.

Courrier de l'Indochine
COCHINCHINE
LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES
Accidents mortels
(*Les Annales coloniales*, 15 octobre 1928)

Une douzaine de coolies travaillaient sur la voie publique, à Saïgon. L'un d'eux, au passage du tramway 46 venant de Cholon, voulut sauter sur un marchepied, il tomba sous le tramway en marche.

Les cuisses sectionnées presque à hauteur de hanches, il offrait un spectacle horrible aux curieux qui avaient fait rassemblement autour du tramway.

Transporté à la Polyclinique, il ne tarda pas à succomber.

Tramways de l'Indochine
(*Le Journal des finances*, 19 octobre 1928)

Au groupe des affaires coloniales, la brusque avance des tramways de l'Indochine a entraîné des réalisations qui ramènent le titre à 6.925 contre 7.055. Le développement de la Compagnie suit l'expansion de Saïgon. Chaque rapport annuel accuse une nouvelle progression des résultats, une extension nouvelle du réseau. En 1927, les résultats d'exploitation ont été de 920.625 piastres contre 825.333 l'année précédente. La Société a entrepris la construction d'une ligne de 30 kilomètres de Thudaumot à, Ben-Dong-Sa. qui se soudera à son terminus à la ligne nouvelle de Locninh. Cette ligne desservira la région des grandes plantations. Tout le réseau a été électrifié jusqu'à Thudaumot et jusqu'à Hoc-mon. Des lignes nouvelles vont relier Cholon à Nouveau-Marché ; le Marché de Cholon au canal de Doublement et Tandinh à-Phu-nhuan. Ce développement permet d'accorder une grande extensibilité aux dividendes.

COCHINCHINE

SAIGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 20 décembre 1928)

Mariage. — Nous apprenons avec plaisir le prochain mariage de M. Boluix, contrôleur à la Cie des tramways, avec M^{lle} Huynh-thi-Luong.

Aux futurs époux, nos sincères félicitations et nos meilleurs vœux de bonheur.

Annuaire Desfossés, 1929, p. 429-430 :
Compagnie française des tramways (Indochine)

Conseil d'administration : MM. Allain, A. Garnier, R. Baron, J. Dollfus, Dervieu, Hermenier, F. Dubosc, A. Maggiar.

Cochinchine

Saïgon

(*L'Avenir du Tonkin*, 21 janvier 1929)

Une grave collision. — Une collision s'est produite samedi soir, à l'angle de la rue Paul-Blanchy et du boulevard Norodom entre le tramway n° 4 et l'automobile n° C. 6712, appartenant à M. Louis André Albert, propriétaire à Baclieu. M. Albert, qui conduisait sa voiture, venait de la direction du Jardin botanique, et allait vers la place de la Cathédrale, par le boulevard Norodom. Il filait à une bonne allure, lorsqu'arrivé à hauteur de la rue Paul-Blanchy, il ne s'aperçut point que le tramway débouchait de cette rue. La collision fut inévitable : le tramway prit en écharpe la voiture de M. Albert, par le milieu du côté gauche et chassa celle-ci au milieu du boulevard Norodom jusqu'à l'entrée de la rue Paul-Blanchy, c'est-à-dire sur une longueur de vingt mètres. M. Albert a eu de graves contusions à la face et aux jambes. Il a été transporté d'urgence à l'hôpital, mais on juge que son cas n'a rien de grave. Quant à son automobile, à la suite de cette collision, elle devient inutilisable ou presque.

À l'Officiel d'Indochine

CONCESSIONS ACCORDÉES

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 janvier 1929)

Les deux gares terminus de Saïgon et de Cholon de l'ancien tramway de la Route-Haute sont cédées à la Compagnie des Tramways de l'Indochine.

LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES

Accidents de tramway

(*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1929)

Depuis quelque temps, le nombre des accidents de tramway redouble à Saïgon.

C'est ainsi qu'un écolier de quatorze ans,

Phong tran Yu est tombé sous les roues du tramway de Cholon. Gravement atteint, il a dû être transporté à l'hôpital. Le même jour, le jeune Nguyen van Than, âgé de dix-neuf ans, a eu les deux jambes sectionnées, près de la gare Pétrus Ky. Il est décédé à l'hôpital.

Est-ce défaut de surveillance ou imprudence des voyageurs ?

Saïgon

Nos destinées.

La Commission municipale a tenu, hier, sa première session pour 1929

(*L'Écho annamite*, 15 février 1929)

16. — Examen d'un projet de modification à apporter au tracé de la ligne Dakao-Tandinh et d'un projet de trois garages supplémentaires sur la ligne de tramways de la route Basse et de modification de certains croisements et rames de tramways.

Tramways de l'Indochine
(*Le Journal des finances*, 15 février 1929)

Cette affaire, qui appartient au groupe Homberg, eut des débuts assez difficiles, puisqu'elle fut mise en liquidation en 1898, six ans après sa création. L'insuccès du début était dû à différentes causes : Saïgon n'était encore que peu étendue, la main-d'œuvre manquait ou était médiocre, enfin les frais de premier établissement furent considérables,

Le capital initial, du chiffre modeste de 300.000 francs, a été élevé par étapes successives jusqu'à 3 millions en 1923. Il a été porté à 4 millions en 1924 par l'émission de 2.000 actions nouvelles de 500 francs remises gratuitement aux actionnaires.

Enfin, l'émission de 500 actions nouvelles à vote plural en décembre 1927 l'a porté à son chiffre actuel de 4.250.000 francs. Il est représenté par 8.500 actions de 500 francs, dont 3.000 ont été entièrement amorties en 1922 et remplacées par des actions de jouissance, et 500 actions nominatives à vote plural. Il n'a pas été créé de parts de fondateur. La dette obligataire figure au dernier bilan connu pour 739.000 francs.

Les Tramways de l'Indochine ont limité leur exploitation à la région de Saïgon, la plus rémunératrice en Indochine en raison de la densité de sa population et de son activité industrielle et agricole. La Société a construit plusieurs lignes qui relient Saïgon à Cholon. Certaines ont été électrifiées et reçoivent le courant de l'Énergie Électrique Indochinoise, dans laquelle la société possède une participation. Enfin, la société exploite des services d'autobus qui ont commencé à donner de bons résultats en 1927. Le relèvement financier de l'entreprise date du début de ce siècle. Jusqu'en 1908, les actions n'avaient reçu que l'intérêt statutaire de 30 francs. De 1909 à la veille de la guerre, le dividende a été de 43 fr. 50. Après la guerre, la hausse de la piastre indochinoise a permis une augmentation considérable des répartitions. Les recettes sont faites en piastres et, calculées en francs, elles se trouvaient fortement accrues, du fait de la dépréciation du franc par rapport à la monnaie indochinoise.

Les résultats obtenus au cours de ces dernières années se comparent de la façon suivante :

Exercices	Résultats de l'exercice	Amortiss. et réserves	Divid. par act. de cap.	Divid. par act. de jouiss.
1922	975.221	485.885	120	—
1923	1.700.527	917.211	140	110
1924	2.859.373	1.464.128	140	110
1925	2.627.435	917.802	160	130
1926	4.223.059	2.003.675	230	200
1927	3.344.603	1.601.954	240	210

L'accroissement très sensible des bénéfices en 1926 est dû à la crise des changes. On voit qu'en 1927, ils sont revenus à un niveau plus normal par suite de la baisse de la piastre. Cette irrégularité, due aux fluctuations de la monnaie indochinoise par rapport au franc, n'affectera plus les exercices à venir. En attendant qu'il soit procédé à sa stabilisation légale, la piastre est actuellement stabilisée en fait. D'autre part, les recettes de la société sont en constante augmentation : de 720.000 piastres en 1925, elles sont passées à 825.000 piastres en 1926 et à 920.000 piastres en 1927. Enfin, la mise en service prochaine d'une nouvelle ligne d'une trentaine de kilomètres, de Thudaumot à Ben-Dong-Son et Loc-Ninh, à travers la région des grandes plantations, est susceptible d'apporter un surcroît de recettes intéressant à la société, qui poursuit, par ailleurs, l'électrification de son réseau,

La prudente politique d'amortissements, suivie par le conseil, a doté la société d'une solide situation financière, que traduit d'ailleurs le bilan au 31 décembre 1927 :

Les immobilisations atteignent 6.809.009 francs avec, en face, au passif, 11.862.000 francs de réserves diverses. Pour faire face à 498.209 francs d'exigibilités, la société dispose de 12.285.000 francs d'actif disponible et réalisable, dont 11.352.000 francs en caisse, banques et portefeuille.

Les Tramways de l'Indochine jouissent donc d'une trésorerie extrêmement large.

Mais il y a lieu de croire que les chiffres du bilan ne traduisent pas complètement la belle situation de l'affaire. Celle-ci détient, en effet, un portefeuille composé de bonnes valeurs indochinoises. Il contient, entre autres, 3.000 actions de l'Énergie Électrique indochinoise, décomptées au prix d'achat, soit 500 fr. l'une. Or, ces titres viennent d'être l'objet d'un mouvement qui les a portés à 6.000 francs. Ce poste recèle donc, de ce seul fait, une plus-value latente d'au moins 16 millions.

L'action de capital des tramways de l'Indochine se traite vers 8.500 francs, l'action de jouissance vers 8.200. Ces cours, qui capitalisent le rendement des titres à moins de 3 %, paraissent escompter des avantages, plus sérieux que de simples augmentations de dividendes.

Tramway contre auto
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1929)

L'auto de M. Louis, professeur à l'École normale primaire, a été accrochée par le tramway débouchant sur le boulevard Norodom, par une des rues de gauche, alors que M. Louis venait de droite.

L'auto fut traînée pendant douze mètres.

La presse locale s'élève vivement, avec raison, contre la désinvolture des agents du tramway à s'affranchir des règles de la circulation, qui leur est absolument coutumière, paraît-il.

COCHINCHINE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 mars 1929)

Sont arrivés à la colonie : MM. Boyer et Barbou, ingénieurs

Victime d'une grave imprudence
(*L'Écho annamite*, 28 mars 1929)

Mardi, vers 19 heures, non loin de la rue Paul Blanchy, un accident de tramway s'est produit, dû à l'imprudance de la victime, le nommé Huu Chau, âgé de 41 ans, secrétaire aux T. P.

Huu Chau avait pris le train pour rentrer chez lui.

Un accident devait fatalement lui arriver car il montait ou descendait toujours en sautant en pleine vitesse.

Le train marchait à vive allure, lorsque Chau sauta du véhicule. Il fit un faux pas, tomba et, roulant sur lui-même, vint poser sa tête sous les roues motrices.

On le transporta chez lui grièvement blessé et il expira bientôt des suites de ses blessures.

Mort subite

(Les Annales coloniales, 9 avril 1929)

Une Annamite avait pris place dans le tramway de Saïgon à Govap. Elle se plaignait d'être souffrante. Elle se fit une piqûre pour se soulager. Tout à coup, elle entra en agonie et succomba presque aussitôt, au milieu de l'émotion des voyageurs. Pourvu qu'il ne s'agisse pas d'un cas de choléra ou d'un autre de ces fléaux propres à l'Extrême-Orient et qui y font tant de victimes !

Tramways de l'Indochine

(L'Éveil économique de l'Indochine, 5 mai 1929)

Les recettes encaissées en 1927 ont atteint 920.625 piastres, contre 825.333 piastres en 1926.

C'est ce qui explique la nouvelle majoration de dividende de 230 à 240 fr. La bonne situation de l'affaire permettra à la compagnie de faire face aux dépenses envisagées, dépenses qui doivent s'étendre sur plusieurs années. En effet, la société vient d'obtenir diverses extensions de ses concessions.

Ces extensions sont les suivantes : une ligne de Thudàumôt à Bèn-Dông-So de 30 km., qui se soudera au terminus de la ligne nouvelle de la Société de Locninh ; un prolongement de 700 mètres environ, de Cholon jusqu'au nouveau marché ; une ligne de 2 km; 500 reliant le marché de Cholon au canal de doublement ; un prolongement de 1 km.200 de Tandinh à Phu Nhàn ; l'électrification du réseau actuel, en entier, jusqu'à Thudàumôt et jusqu'à Hocmôn.

Ces travaux demanderont plusieurs années et les résultats n'en seront appréciables que progressivement et dans un délai assez long. Quoi qu'il en soit, la compagnie est assurée pour les années qui viennent de nouvelles possibilités de développement de son activité et les résultats obtenus jusqu'ici permettent de prévoir une amélioration en rapport du rendement bénéficiaire. Les actions se négocient au marché officiel au comptant à 8.430 fr. pour l'action de capital et 6.200 fr. l'action de jouissance.

Un cirque chinois à Saïgon

(Les Annales coloniales, 12 août 1929)

L'inauguration de la première représentation du cirque chinois fut faite par les représentants de toute la presse locale.

Le cirque, qui compte parmi sa troupe de très bons numéros : athlètes, jongleurs, acrobates, etc., fera un assez long séjour à Saïgon. Il est confortablement installé et peut satisfaire à toutes les bourses.

La Compagnie des Tramways a décidé que pendant tout le temps que le cirque jouera, ses tramways s'arrêteront spécialement à la station voulue.

Le soir, après la représentation, un service de tramways est fait dans les deux sens Cholon-Saïgon.

Tramways de l'Indochine
(*Le Journal des finances*, 11 octobre 1929)

Les Tramways de l'Indochine ont fait l'objet de nombreuses prises de bénéfices consécutives à leur récente reprise. On retrouve l'action de capital à 8.500 contre 9.290, la jouissance à 7.800 contre 8.450. La Compagnie doit pourtant bénéficier de tout essor nouveau de Saïgon et de sa banlieue. Il existe au bilan une provision pour « travaux contractés » de 3.850.000 fr., et un « fonds d'extension » de 3.631.000 fr. Ces réserves permettent l'extension du réseau actuel sans faire appel à des capitaux frais. Mais le vent n'est pas aux affaires indochinoises en ce moment.

Daniel Hémerly, *Révolutionnaires vietnamiens et pouvoir colonial*, Maspero, 1975 : cette Cie obtient des mesures administratives contre les pousses (pp. 98, 243-245), impose d'importantes réductions de salaires (p. 229), subit des grèves (pp. 352, 372).

Annuaire anc. élèves de l'École supérieure de physique et de chimie industrielle de la ville de Paris (1930) :

BARRY, Paul (Ph), ESPCI, 1889, 9 bis, rue Casimir-Pinel, à Neuilly-sur-Seine (Seine) ; [ex-directeur de la Compagnie française de tramways \(Indo-Chine\)](#) ; ex-Ingénieur à la Société pour le Travail électrique des Métaux, ex-ingénieur à la Compagnie Thomson-Houston.

Compagnie française de tramways (Indochine)
(*Le Temps*, 19 janvier 1930)

Cette société, usant de l'autorisation qui lui a été donnée par l'assemblée générale extraordinaire du 8 janvier, va procéder à l'émission de 8.500 actions nouvelles de 500 francs, dont 8.000 de la catégorie A et 500 de la catégorie B, qui seront émises au pair et réservées à titre irréductible aux anciens actionnaires à raison d'une action nouvelle pour une action ancienne de catégorie correspondante.

AU PALAIS
Audience correctionnelle indigène du 20 février 1930



Président : M. [Maurice] Weil.
Ministère public : M. Mignard.
(*L'Écho annamite*, 21 février 1930)

Vol

Le nommé Nguyễn van Nghi, 18 ans, avait pris dès son jeune âge, l'habitude de voler. Il a, à plusieurs reprises, éprouvé son talent au préjudice de M. Le Fur, directeur de la Compagnie de Tramways électriques, sans se faire pincer. Encouragé par ses succès, il a recommencé, si bien qu'il a fini par être pris en flagrant délit et traduit devant le tribunal qui l'a condamné à un an de prison et 5 ans d'interdiction de séjour.

Un Européen fait feu sur son subordonné indigène (*L'Écho annamite*, 4 mars 1930)

Hier, vers 22 heures, deux détonations, retentissant à l'intérieur de la gare de Cholon (tramway électrique du boulevard Gallieni) mirent en émoi les voyageurs en train d'attendre l'arrivée du tram.

Renseignements pris, il résulte que M. Ciséron, contrôleur de la Compagnie de Tramways, à la suite d'on ne sait quel motif, avait tiré deux coups de revolver sur le chef de gare indigène, lequel, par miracle, n'avait pas été touché.

La police, avisée, se rendit sur les lieux et commença aussitôt son enquête, qu'a continuée, ce matin, le commissaire central de Cholon.

En attendant que la justice se prononce sur son cas, une indiscrétion nous a permis d'affirmer que M. Ciséron n'en est pas à son coup d'essai. Habitué à ces sortes de brutalités, il était la terreur de tous ceux qui travaillaient sous ses ordres. Il a été condamné une fois pour coups et blessures volontaires sur la personne d'un mécanicien.

Nous espérons que M. [Edmond] Boyer, le distingué et sympathique directeur de la Compagnie française de tramways, mis au courant de l'incident regrettable, prendra une sanction sévère contre l'indésirable contrôleur, dont les agissements inqualifiables ne peuvent que nuire à l'intérêt de la Compagnie.

À propos d'un accident mortel de tramway (*La Dépêche d'Indochine*, 31 mars 1930)

Le pauvre gamin qui a été écrasé hier par le tramway a été évidemment victime de son imprudence. Néanmoins, comme il ne manque pas d'imitateurs et que cet âge ignore le danger, il ne serait peut-être pas inutile d'envisager des mesures à prendre pour les protéger contre eux-mêmes. Il faudrait les empêcher d'escalader les tramways en marche, surtout aux points dangereux comme l'est le tournant de la Polyclinique. La Cie des Tramways ne pourrait-elle insister près de ses contrôleurs et établir une surveillance spéciale contre ces petits maraudeurs. D'autre part, il y aurait lieu de les avertir du danger, de les morigéner au besoin. Nos confrères de langue annamite, dont beaucoup vendent les journaux, ne s'intéresseraient-ils pas à cette question ? Et ne voient-ils pas ce qu'on pourrait faire en faveur de ces petits imprudents ?

DROITS DE SOUSCRIPTION

(Le Journal des débats, 3 avril 1930)

Le marché des droits est plus ferme et plus actif. Plus ferme, parce que les cours des droits suivent naturellement ceux des actions et que le relèvement des seconds entraîne celui des premiers.

Plus actif serait meilleur signe. Le public se détournerait-il moins qu'il ne le fait depuis quelque temps des augmentations de capital ?

Sa faveur va aux émissions d'actions nouvelles au pair ou au voisinage du pair. C'est ainsi que les droits Tramways de l'Indochine, Étains de l'Indochine sont parmi les plus recherchés.

Cie française de tramways (Indochine)
(L'Information financière, économique et politique, 12 juin 1930)

Les actionnaires de cette société, réunis le mercredi 11 juin en assemblée générale ordinaire, ont approuvé les comptes de l'exercice écoulé, présentant un bénéfice net de 2.951.804 francs, et fixé le dividende de la manière suivante :

Aux actions de capital A, 260 francs brut ;

Aux actions de jouissance A, 230 francs brut.

Les actions B toucheront 30 francs d'intérêt plus le dixième du coupon des actions de jouissance, soit un total 53 francs brut.

Les actions de capital A ayant déjà reçu 100 fr. à valoir sur le dividende recevront un solde brut de 100 francs ; les actions de jouissance A qui ont reçu un acompte de 83 francs, recevront 145 fr. ; enfin, les actions B ayant reçu 30 francs auront à toucher 23 francs.

Voici le montant net des coupons :

Actions de capital A, nominatif : 134 fr. 40 (coupon 58) ; actions de capital A. porteur : 118 fr. 40.

Actions de jouissance A, nominatif : 121 fr. 80 (coupon 20) ; actions de jouissance A, porteur ; 106 fr. 78.

Actions B, nominatif : 19 fr. 32 (coupon 4).

Le rapport du conseil donne quelques renseignements statistiques sur la marche de l'exploitation. Les recettes totales ont passé de 1.362.952 piastres, en 1928, à 1.434.663 piastres en 1929. Transformés en francs, les chiffres ressortent à 17.374.104 francs en 1928 et à 16.448.716 francs en 1929, la différence de 995.388 francs en faveur de 1928, provenant de la baisse du change.

La marche générale de l'entreprise reste satisfaisante. Les recettes de la Route Haute, boulevard Gallieni sont en augmentation régulière ; elles ont atteint de 436.082 francs.

L'exercice 1929 est, comme le précédent, une année de travaux importants qui demanderont environ deux ans pour être menés à bonne fin et produire.

Le Conseil pense que, fin 1930, la ligne aérienne jusqu'à Thudaumot-Hocmon sera terminée. Le prolongement de Thudaumot à Ben-Dong-So est maintenant légèrement amorcé, après avoir retardé par les formalités administratives.

Le développement de la fréquence des voitures sur la ligne Govap-Binthay commence à donner des améliorations de recettes.

En ce qui concerne le réseau d'autobus, les dépenses et les recettes se balancent approximativement. Des résultats plus favorables sont à envisager pour l'exercice 1930.

*

* *

Délibérant ensuite à titre extraordinaire, les actionnaires ont régularisé l'augmentation du capital social à 8.500.000 francs décidée par l'assemblée extraordinaire du 8 janvier dernier et réalisée par création de 8.000 actions A et de 500 actions B.

INFORMATIONS
Faits divers financiers
Compagnie française de Tramways (Indochine)
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 août 1930)

Recettes d'exploitation de l'exercice au 31 décembre 1929 : 1.434.654 piastres contre 1.362.252 eu 1928, soit une augmentation de 72.401 piastres. Transformées en francs, elles s'élèvent à 16.443.716 fr. contre 17.374.104, soit une diminution de 925.383 fr. due à la baisse du change.

Tombé d'un arbre de 9 mètres de haut
(*L'Écho annamite*, 27 décembre 1930)

Le 24 courant, à 7 heures 30, Ng. van Buu, 47 ans, coupeur d'arbre au service de la Cie des tramways, dt à Tan thoi Tâ (Giadinh), a fait une chute d'une hauteur de 9 mètres, de dessus un arbre sur lequel il travaillait, rue Paul-Blanchy, devant le n° 463. Il a été dirigé sur l'hôpital indigène de Giadinh [annexe de la polyclinique centrale], pour plaies contuses multiples, avec lésions internes.
Enquête ouverte.

Élargissement de la rue Paul-Blanchy pour la pose de nouveaux rails de tramway
(*L'Écho annamite*, 31 décembre 1930)

Le public est informé que, par suite des travaux de pose des rails du tramway et de l'élargissement de la rue Paul-Blanchy, la circulation dans cette rue se fera jusqu'à nouvel avis. en sens unique, dans la partie comprise entre le boulevard Paul-Bert et la rue de Vassoigne.

Les véhicules de toutes catégories sortant de la Ville emprunteront la partie de la chaussée laissée libre de la rue Paul-Blanchy et ceux rentrant en ville le boulevard Paul-Bert.

Annuaire Desfossés, 1931, p. 434 :
Compagnie française des tramways (Indochine)
Conseil d'administration : MM. Allain, R. Baron, J. Dollfus, Dervieu, Hermenier, R. Thion de la Chaume, A. Maggiar.

LA MÉDAILLE DU TRAVAIL
(*JORF*, 2 février 1931)

COLONIES

M. Mouttet (Eugène-Auguste), comptable à la Compagnie française des tramways d'Indochine, à Govap (Indochine).

COCHINCHINE

(*Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 avril 1931)

M. Henri Lecadre a épousé M^{lle} Paule Le Fur, fille du directeur de la Compagnie française de tramways.

Compagnie française des tramways de l'Indo-Chine (*La Journée industrielle*, 4 juin 1931)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1930 faisant apparaître un solde bénéficiaire net de 3.003.464 fr. 26 qui, joint au report de l'exercice précédent, soit 1.603.293 fr. 35, donne un total disponible de 4.606.727 francs 61.

Le dividende brut a été fixé à 170 fr. par action A de capital, 140 fr. par action A de jouissance, 44 fr. par action B. Un acompte de 65 fr. par action A de capital, 50 fr. par action A de jouissance et 30 fr. par action B ayant déjà, été mis en paiement, le solde net des coupons sera payable, à partir du 15 juin, à raison de 88 fr. 20 au nominatif et 83 fr. 73 au porteur pour les actions A de capital, 75 fr. 60 au nominatif et 71 fr. 64 au porteur pour les actions de jouissance et 11 fr. 76 pour les actions B. Il a été reporté à nouveau 1.545.207 fr. 77.

L'assemblée a ratifié la nomination en qualité d'administrateur de M. Maurice Manus ²⁶, en remplacement de M. G. Hermenier, décédé.

Le rapport du conseil indique que les recettes ont légèrement baissé, par suite de la situation économique générale en Cochinchine, ralentissant le mouvement des affaires et par répercussion le trafic du réseau de la société.

Nouvelle ligne de tramway (*Les Annales coloniales*, 8 août 1931)

Une nouvelle ligne de tramway, parallèle à celle qui est actuellement exploitée, va être établie sur le parcours Govap-Binhthay.

Les convois qui ne comporteront qu'une locomotrice et une remorque, comme ceux qui ont été mis en service sur la ligne du boulevard Gallieni, à Saïgon, passeront toutes les huit minutes environ.

La ligne Saïgon-Cholon (*Les Annales coloniales*, 19 septembre 1931)

²⁶ Maurice Louis Manus (1890-1936) : ingénieur, neveu de Georges Hermenier et gendre de Fernand Dubosc. Directeur, puis administrateur de la Cie des eaux et d'électricité de l'Indochine. Voir [encadré](#).

Les travaux pour le prolongement de la ligne de tramways Saïgon-Gallieni-Cholon viennent d'être terminés. Le trafic jusqu'à la place Rhodier, qui est le terminus de la ligne, a commencé le mois dernier.

Il est question de créer une station près du commissariat central de Cholon. Cela faciliterait énormément les déplacements des gens qui habitent dans le centre de Cholon et dans les petites rues qui donnent sur la rue des Marins.

Cochinchine

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

Le tribunal de Saïgon a condamné la Compagnie des Tramways de l'Indochine à verser 10.000 piastres de dommages-intérêts à M^{me} Poutre, veuve du commis des Douanes qui fut tué le 9 décembre 1928 à An-thop-Tay en sortant de la propriété de M. Gallois-Montbrun, son oncle.

Mariage

(*La Dépêche d'Indochine*, 13 novembre 1931)

Madame et Monsieur A, Gabriel, contrôleur à la Compagnie française des Tramways d'Indochine à Saïgon, nous font part du mariage de leur fils, M. Aroulsoncénadin Aroquiassamy Gabriel, employé aux Grands Magasins Charner à Saïgon, avec mademoiselle Joséphine Mauban, fille de madame et monsieur Lourdes Mariadassou Mauban, catéchiste à Pondichéry.

La bénédiction nuptiale leur sera donnée en la cathédrale de Saïgon demain samedi 14 novembre 1931 à 15h. 30.

Nos félicitations aux parents avec nos meilleurs souhaits de bonheur aux futurs époux.

Courrier de l'Indochine

Le tram Cholon-Govap déraile

(*Les Annales coloniales*, 26 novembre 1931)

Un accident grave est survenu à un des convois de la ligne de tramway Cholon-Govap.

Le tram n° 26 que pilotait le wattman Sang, afin d'éviter de tamponner deux piétons qui traversaient la voie juste à l'entrée au pont métallique de Dakao fut obligé de freiner brusquement.

Brutalement stoppée la motrice reçut la poussée des voitures qu'elle remorquait, dérailla et vint tamponner l'entrée de la passerelle.

Le premier émoi passé, on secourut les blessés au nombre de cinq.

Transportés à l'hôpital de Giadinh, ils reçurent immédiatement les soins nécessaires.

LA VIE ÉCONOMIQUE

Le petit train de Tandinh supprimé

(*Les Annales coloniales*, 9 février 1932)

Le petit train, suant, soufflant qui faisait le trajet de Dakao au pont du boulevard Paul-Bert a disparu voici quelques jours remplacé par le moderne tramway électrique de Phu-Nhuan.

Des ouvriers sont venus enlever les rails, ces vieux rails qui étaient là depuis une vingtaine d'années. Ce petit train qui, moyennant un cent, vous emportait pêle-mêle avec les marchandes de quatre-saisons, les paniers de provisions et les petits « nho » débraillés vers le marché de Tandinh a disparu.

NOTES & VALEURS DU JOUR

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 17 février 1932)

Si durant le premier semestre de l'exercice 1931, la crise n'a entraîné qu'une réduction de 5 à 10 %, suivant les lignes, des recettes de la Compagnie française des tramways (Indochine), la situation s'est aggravée au cours du second semestre, de telle sorte que les recettes totales de l'exercice sont inférieures de 20 % environ à celles de 1930 qui s'étaient établies à 14.257.768 fr. Dans ces conditions, il y a de fortes chances pour que le dividende, fixé l'an dernier à 170 fr. par action de capital et 110 fr. par action de jouissance, soit sensiblement réduit.

COCHINCHINE

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mars 1932)

N'ayant pu trouver aucun emploi à Saïgon, M. H..., employé de commerce, n'hésita pas à se faire coolie-pousse et on put le voir, dans la nuit de Noël, chercher les clients éventuels rue Catinat. Ce fut un beau tollé à la terrasse du Continental et le coolie-pousse improvisé fut aussitôt engagé par la société des Tramways.

NOTRE CARNET FINANCIER

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juillet 1932)

Les Tramways de l'Indochine réduisent de 170 à 105 francs le dividende de l'action de capital et de 140 à 75 francs celui de l'action de jouissance ; le bénéfice net de 1931 est de 1.841.313 francs contre 3 millions en 1930.

Annuaire Desfossés, 1933, p. 458 :

Compagnie française des tramways (Indochine)

Conseil d'administration : MM. Allain, R. Baron, J. Dollfus, Dervieu, R. Thion de la Chaume, A. Maggiar, Dubosc, Manus.

COCHINCHINE

Naissances

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 janvier 1933)

Tussemane Félix, fils du contrôleur des Tramways.

NOTES ET VALEURS DU JOUR
(Cote de la Bourse et de la banque, 19 avril 1933)

La Compagnie française de tramways (Indo-Chine) vient d'obtenir la concession d'exploitation des lignes d'autobus de la région de Saïgon, soit sept ou huit lignes



[Coll. Olivier Galand](#)

Tickets d'autobus (xe : véhicule ; *Buyt* : déformation du français *bus*)

FRANÇAISE DE TRAMWAYS (Indo-chine)
(*Le Journal des débats*, 30 juin 1933)

Les comptes approuvés par l'assemblée du 28 juin se soldent par un bénéfice de 9.197.490 fr. contre 11.408.141 fr. Le dividende a été ramené de 105 à 30 fr. par action de capital ; il n'a été rien réparti aux actions de jouissance contre 75 fr. en 1931.

Notre carnet financier
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1^{er} juillet 1933)

Les Tramways de l'Indochine annoncent que leurs recettes ont baissé de 17 millions de francs en 1928 à 9.917.000 en 1932 ; ils ont cessé de verser en 1932 la redevance due pour la ligne de tramways Saïgon-Gallieni-Cholon et ont obtenu le 14 avril la concession des autobus dans la région Saïgon-Cholon.

Tramways de l'Indochine
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 21 décembre 1933)

La mise en exploitation de 10 nouvelles lignes d'autobus dans la région de Saïgon-Cholon, pour lesquelles le contrat a été signé en septembre par le Gouverneur général de l'Indochine, va obliger la société à puiser près d'un million de frais d'achat de matériel qu'elle a pu s'assurer dans des conditions intéressantes sur ces dix lignes. Un petit nombre est déjà en exploitation depuis plusieurs mois, mais la majeure partie ne contribuera que pendant quelques semaines aux résultats de 1933. La mise en service de ces lignes permettra à la Société de récupérer une partie du manque à gagner résultant de l'influence sur les recettes des tramways de la concurrence des autobus d'autres entreprises.

En ce qui concerne l'acompte généralement payable en décembre, ce n'est qu'au début du mois prochain qu'une décision sera prise. L'an dernier, il avait été réparti 15 fr. par action de capital.

Cie française de tramways (Indochine)
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 mai 1934)

Il ne sera pas proposé de dividende à la prochaine, assemblée. L'année dernière, les actions avaient touché l'intérêt statutaire qui correspond à 30 francs.

L'exercice 1933 se solde par une perte de 1.539.657 francs contre un bénéfice de 454.954 francs pour l'exercice 1932. Cette perte viendra en déduction du solde bénéficiaire reporté de l'exercice antérieur. Les résultats déficitaires de l'exercice écoulé s'expliquent du fait de la diminution du trafic sur la ligne de Saïgon à Cholon.

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES PHOSPHATES DU TONKIN
Assemblée ordinaire du 23 mai 1934
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 5 juillet 1934)

[...] M. le secrétaire. — [...] Les tramways d'Hanoï sont en diminution, alors que les tramways de Saïgon voient leurs recettes augmenter.

Le premier actionnaire. — Mais je crois que l'on a pris à leur égard certaines mesures bienveillantes, en essayant de supprimer la concurrence que leur faisaient les autobus. Il était inadmissible, étant donné les dépenses que les sociétés de tramways avaient faites pour l'installation des lignes, que les autobus puissent leur faire concurrence, alors qu'il ne contribuent pas aux dépenses d'entretien de la voie. Je crois que les tramways ont obtenu satisfaction, ce qui leur permettrait de lutter contre cette concurrence. [...]

COCHINCHINE

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juillet 1934)

Un sergent, estropié à la suite d'un accident d'automobile, réclame 15 000 piastres à la Cie des Tramways. — Lorsque le mardi matin, alors que siège la cour des appels correctionnels, l'on voit beaucoup de monde au Tribunal indigène, c'est qu'il doit s'y plaider une affaire de quelque importance.

Et hier matin, s'il y avait dans la salle autant de monde, c'est que M^e Lalung-Bonnaire et M^e Gonon allaient s'affronter, représentant chacun des intérêts contraires dans une affaire d'accident qui, à notre avis, sera appelée à faire quelque bruit dans le Landerneau.

Il s'agit de l'affaire du sergent Dalmace Amadalassou.

Celui-ci, pilotant sa motocyclette CD. 526, passait un beau jour rue Pellerin à une heure de l'après-midi, lorsqu'il entra en collision avec l'autobus de la Cie des Tramways. Le choc fut d'une violence telle que l'infortuné sergent manqua y rester sur le coup. Il s'en tira avec une fracture ouverte de la jambe gauche. Sa blessure est d'une gravité telle qu'il restera estropié pour la fin de ses jours.

Le pauvre sergent, rendu infirme par cet accident, doit quitter l'armée. Il perd non seulement sa situation mais sa retraite et l'espoir de trouver une place comme il en aurait eu le droit après ses quinze ans de service.

C'est ce que son avocat, M^e Lalung-Bonnaire, fit ressortir au tribunal lorsqu'il réclama au président pour son client une somme de 15.000 piastres.

Cette somme n'est nullement exagérée. Il faut voir ce qu'en France, ces tribunaux accordent dans de semblables circonstances.

M^e Gonon, avocat de la Cie des Tramways, ayant fait observer, avec juste raison d'ailleurs, qu'il était difficile d'estimer dès à présent, quelles étaient les conséquences exactes de l'accident, M^e Lalung-Bonnaire demande au Tribunal de bien vouloir accorder une provision de 5.000 piastres à son client en attendant que soit fixé le degré d'incapacité permanente du blessé qui sera, pense-t-on, d'au moins 30 !

Plaidant à son tour, M^e Gonon déclara que Amadalassou n'était pas dans son droit au moment de l'accident et que, s'il avait été moins vite avec sa motocyclette, il est presque certain qu'il aurait pu éviter le choc.

Étant donné l'importance de la somme réclamée par la victime et des nombreuses pièces qui figurent au dossier de cette affaire, M. Gorsse, au lieu de rendre le jugement sur le siège, a sagement mis l'affaire en délibéré.

Ce en quoi, à notre sens, il a agi avec sagesse.

MARIAGES
COCHINCHINE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, janvier-février 1935)

M. [Georges Dubourg](#), comptable aux Tramways de l'Indochine, et M^{lle} Louise Bolliet.

SAÏGON
Naissance
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 janvier 1935)

C'est avec plaisir que nous apprenons la naissance de Jasson Noël-Marie-Claude, survenu le 26 décembre 1934 à la clinique Angier, fils de M^{me} et M. Jasson Marie Adgar, employé à la Cie française des Tramways, à Saïgon,

Cie française de tramways (Indochine)
(*L'Information financière, économique et politique*, 7 mai 1935)

Les documents comptables se référant à l'exercice 1934 ne sont pas encore parvenus dans leur totalité, en France. Mais les résultats qui seront présentés à l'assemblée du 12 juin s'annoncent, dès maintenant, déficitaires. La Société a continué à souffrir de la crise économique en Indochine. Elle a racheté le service d'autobus qui lui faisait concurrence, mais elle s'est heurtée à la concurrence de voitures à chevaux et à ce fait que de nombreux Annamites emploient maintenant des bicyclettes pour se rendre à leurs occupations. Rappelons que l'exercice 1933 avait laissé une perte de 1.540.000 francs.

Cochinchine

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 mai 1935)

Mort du directeur de la Compagnie des Tramways — On annonce le décès de M. Boyer, directeur de la Compagnie française des Tramways d'Indochine, qui était en congé en France.

Compagnie Française de Tramways (Indochine)
(*La Journée industrielle*, 13 juin 1935)

Tenue hier, rassemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice 1934 se soldant par une perte de 1 million 818.348 francs.
MM. Dollfus et Thion de la Chaume ont été réélus administrateurs.

Tramways du Tonkin
Assemblée ordinaire du 25 juin 1935
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 3 août 1935)

[...] M Toché, administrateur, fait connaître que les Tramways de l'Indochine, souffrant d'une concurrence particulièrement intense entre Saïgon et Cholon. avaient cru ne pouvoir mieux faire, pour y mettre fin, que de racheter les véhicules exploités par les indigènes et d'obtenir des autorités l'interdiction, pour ceux-ci, de créer de nouveaux services.

Mais les anciens propriétaires ont tourné la difficulté en employant l'argent qu'ils avaient reçu à l'achat de voitures à chevaux, avec lesquelles la concurrence se poursuit, plus effrénée que par le passé. Les propriétaires de ces véhicules, au nombre de

plusieurs milliers, vont prendre leurs clients à domicile et leur demandent des prix dérisoires. [...]

La Vie militaire

Affectations spéciales dans la réserve (*La Dépêche d'Indochine*, 10 juillet 1935)

Par décisions du gouverneur général de l'Indochine du 7 juin 1935 :
Sont placés dans la position hors cadres, article 18 de la loi du 8 janvier 1925, et classés dans l'affectation spéciale, fonctions administratives et professions industrielles, les officiers de réserve dont les noms suivent :

Artillerie coloniale

Chalumeau, Jean-Louis-Joseph, capitaine, directeur de la Compagnie française de tramways de l'Indochine à Saïgon...

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDOCHINE) (*Le Journal des débats*, 28 août 1935)

Les recettes globales, en 1934, se sont élevées à 898.321 piastres contre 828.748 piastres en 1933, correspondant à 8.983.210 francs contre 8 millions 287.480 francs en 1933. Les recettes du réseau général de tramways ont atteint à elles seules 419.937 piastres contre 415.023.

EN QUELQUES MOTS

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 12 décembre 1935)

La marge bénéficiaire de la Compagnie française des tramways (Indochine) s'est établie, durant les trois premiers trimestres de 1935, à un niveau peu différent de celui de 1934, la régression des recettes ayant pu être compensée par la diminution des frais généraux.

Cie française de tramways (Indochine) (*L'Information financière, économique et politique*, 27 février 1936)

La convention qui vient d'être signée modifie les accords précédents que cette Compagnie avait avec l'administration coloniale, et a pour but d'unifier l'exploitation de ses services de transport (autobus et tramways), qui sont maintenant concédés jusqu'en 1960.

Du fait, de ces nouvelles dispositions et moyennant certains versements, la Compagnie n'aura plus à payer les redevances assez lourdes qui grevaient son exploitation ; mais, par contre, l'administration coloniale se trouvera intéressée dans ses recettes d'une façon proportionnelle plus équitable.

Il y a lieu de penser que, de la coordination des services publics de transports en Indochine, il résultera des arrangements satisfaisants pour les voyageurs, les marchandises et les services concédés.

Cie française de tramways (Indochine)
(*L'Information financière, économique et politique*, 9 avril 1936)

Le bilan de l'exercice 1935 fait sortir un bénéfice de 187.242 fr. ; mais, la perte de l'année 1934 ne se trouvant pas complètement atténuée, il en résulte qu'à fin 1935, le bilan présente encore une perte de 194.150 fr., malgré le bénéfice d'exercice ci-dessus mentionné.

La nouvelle convention passée avec l'administration coloniale paraît satisfaisante et la situation générale de l'entreprise est sensiblement meilleure que l'année dernière.

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 juin 1936)

Contrôle. — M. Jourdan ²⁷, ingénieur de 1^{re} classe des Travaux publics, est mandaté pour contrôler les renseignements fournis par la Compagnie française des Tramways de l'Indochine et la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transports* à Saïgon, dans les conditions prévues par l'article 2 de l'arrêté ministériel du 3 octobre 1935.

COCHINCHINE

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 juin 1936)

Une Chinoise saute du tram et se tue. — La plupart des voyageurs — et même des voyageuses — qui empruntent le tramway comme moyen de locomotion aiment à sauter, soit pour monter ou descendre, alors que le convoi est encore en marche.

Si cette habitude n'offre guère de dangers pour les contrôleurs et les sportifs qui savent calculer leur élan, il n'en guère de même pour les « néophytes », si on peut s'exprimer ainsi.

C'est de cette façon qu'un grave accident se produisit hier un peu après la gare de Hoa-Binh à Cholon.

L'accident. — La Chinoise Huynh-Manh, mariée au chef-comptable Diep-pham-Du de la congrégation de Hakas, prenait chaque jour le tram pour se rendre à l'hôpital où son époux se trouve actuellement encore en traitement.

À 9 heures du matin Huynh-Manh monte sur la rame remorquée par le motrice 66 avec l'intention de descendre à Hoa-Binh.

Probablement en proie à des soucis, la pauvre femme n'adressait la parole à aucune de ses voisines et ne faisait pas plus attention aux différentes stations dépassées peu à peu.

²⁷ Roger Marcel Bernard Jourdan (Bangkok, 31 août 1898-Mougins, 11 sept. 1995) : fils d'Arthur François Jourdan, administrateur délégué de la [Société d'exploitation du Phu-Quoc](#). Ingénieur ECP. Il débuta au Cambodge en 1925.

C'est ainsi que le convoi s'arrêta à Hoa-Binh, point terminus choisi par la dame, sans que celle-ci n'y prit garde

Coup de sifflet du contrôleur et la machine part..

Un passager machinalement dit : Hoa Binh.

La Chinoise sursauta : Hoa-Binh ! C'est là où il fallait descendre. Comme le tram roulait encore doucement la voyageuse pensa qu'elle pouvait descendre en sentant sacs se fume grand mal.

Elle descendit sur le marche pied, hésita une courte seconde, prit son élan .

Tuée sur le coup. — Le wattman, entendant le clameur poussée par les voyageurs, bloqua ses freins Westinghouse. Le contrôleur se précipita. À cinq mètres en arrière, Huynh-Manh gisait dans une flaque de sang.

Rapidement on releva le corps de la malheureuse qui paraissait sans vie. Transportée d'urgence à l'hôpital, les praticiens s'en occupèrent sur le champ, mais tout était inutile : elle était morte.

En sautant, Huynh Manh était tombée le tête la première et s'était fracturé le crâne en heurtent l'asphalte.

Le police, avertie, n'eut plus qu'à ouvrir une enquête, tandis que l'autorisation d'inhumer était accordée à la famille après formalités d'otage.

COCHINCHINE

SAIGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juin 1936)

Une Chinoise tombe du tramway en marche et se tue. — Un accident mortel de tramway s'est produit près de la gare de Choquan sur la ligne du Boulevard Gallieni.

Une Chinoise, dénommée Huynh Hai, se rendant auprès de son mari en traitement à l'hôpital chinois de Choquan, oubliant de descendre à cette dernière gare Le tramway s'étant remis en marche, elle voulut descendre quand même et sauta comme elle put.

Malheureusement, inexpérimentée dans l'art de la voltige, elle tomba à la renverse et se fractura le crâne. Relevée aussitôt par les contrôleurs du tramway, la victime fut transportée dans le coma à l'hôpital indigène de Cholon où elle mourut peu après.

La Compagnie des Tramways, ayant [pris] la précaution d'afficher dans toutes ses voitures des avis interdisant [aux] voyageurs de monter ou de descendre en marche, ne peut être tenue pour responsable de cet accident mortel, uniquement imputable à la témérité et à la stupidité d'un de ses voyageurs.

Les contrôleurs devraient cependant éviter le renouvellement de pareils accidents, veiller à ce que les chaînes des quatre portes soient toujours mises lorsque le tramway est en marche et interdire à tout voyageur de les enlever avant que le tramway ne soit complètement arrêté.

Ce serait là un acte de charité et même un devoir moral, sinon légal.

Compagnie française de tramways (Indochine)

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 5 septembre 1936)

L'amélioration de la situation générale de cette entreprise, grâce à la nouvelle convention qui la lie avec l'administration coloniale, constatée pour les premiers mois de l'exercice, s'est maintenue sans grand changement à ce jour.

AEC 1937/993 bis — Cie française de tramways (Indochine) (C.F.T.I.),

1, rue de Stockholm, PARIS (8^e).

Tél. : Laborde 18-34. — Télég. : Tramindo-Paris 118, — © : Lugagne, — R.C. Seine 51-794,

Capital. — Société anon., fondée le 14 février 1890, 8.500.000 fr. en 17.000 actions sur lesquelles 3.000 amorties et remboursées au pair de 500 fr. — Obligations au 31 déc. 1936 : 1.466 4 1/2 %, remb. à 500 fr. ; 4.455 5 1/2 %, remb. à 1.000 fr. — Dividendes : 1931, cap. 105 fr., jouissance 75 fr. ; 1932, 30 fr. ; 1933 et 1934, néant ; 1936, 45 fr. par act. A.

Objet. — Exploitation de tramways : a) Ligne à vapeur : Thudaumot-Bendongso ; b) Lignes électriques Saïgon-Binhay, Saïgon-Gallieni-Cholon, Govap-Hocmon, Saïgon-Thudaumot, Saïgon-Phunhuan.

Conseil. — MM. Maurice Allain, présid. ; Paul Dervieu, vice-présid., admin.-délégué ; André Maggiar, admin.-dél. Roger Baron, Jean Dollfus, Fernand Dubosc, Pierre Allain, Georges Maggiar. — Directeur de l'exploitation à Saïgon : M. Jean Chalumeau.

Cie française de tramways (Indochine)

(L'Information financière, économique et politique, 6 mai 1937)

L'assemblée générale aura lieu le 26 mai. Si nos renseignements sont bien exacts, les dividendes bruts proposés seront les suivants : actions « A » de capital, 45 fr. ; actions « A » de jouissance, 15 fr. ; actions « B », 31 fr. 50.

L'augmentation du trafic des marchandises et la reprise de l'activité en Indochine permettent d'espérer pour l'avenir des résultats satisfaisants.

La dernière répartition remonte à l'exercice 1932, soit 30 fr. (intérêt statutaire) à l'action de capital.

Compagnie française de tramways de l'Indochine

Ce qu'a été le dernier exercice

(L'Information d'Indochine, économique et financière, 20 novembre 1937)

Fondée en 1890 sous la forme d'une société anonyme française. la Compagnie française des tramways (Indochine) a pour objet la construction et l'exploitation de lignes de tramways en Indochine. Elle exploite notamment à Saïgon la concession de tramways, ainsi qu'un réseau de tramways sur routes.

Le siège social se trouve à Paris, 1, rue de Stockholm.

De 300.000 francs à l'origine, le capital social a fait l'objet d'une dizaine d'augmentations qui l'ont porté en 1930 à 8 millions 500.000 francs, son chiffre actuel. Il est représenté par 17.000 actions de 500 fr. chacune, dont 13.000 actions A de capital, 3.000 actions A de jouissance et 1.000 actions B à vote plural, ces dernières n'ayant droit qu'à un dixième du superdividende.

La société n'a pas créé de parts de fondateur. La dette obligataire s'élevait au 31 décembre 1936 à 5.188.000 francs, dont 733.000 francs d'obligations 4 1/2 % 1911 et 4.445.000 francs d'obligations 5 % 1932.

Voici les résultats obtenus durant les cinq derniers exercices :

	Bénéfice net	Dividendes Act. A	Dividendes Act. B
1932	454.954	30	30
1933	— 1.539.657	—	
1934	— 1.818.348	—	
1935	187.242	—	
1936	938.797	45	31,5

Nous publions ci-dessous le rapport du conseil d'administration et les comptes approuvés par l'assemblée ordinaire du 26 mai 1937 :

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nous avons à vous rendre compte, Messieurs, aujourd'hui du 47^e exercice social de notre compagnie, conformément à nos statuts :

Durant ces dernières années, nos recettes totales ont été les suivantes :

1932	9.197.490
1933	8.287.480
1934	8.983.210
1935	8.271.810
1936	8.010.203
1936/1935	- 61.307

Exploitation Réseau général

Les recettes de notre réseau de tramways se présentent comme suit :

1934	4 199 370
1935	3.947 210
1936	3.684 974
1936/1935	- 262.236

Ligne du boulevard Gallieni

Nous vous donnons ci-dessous le détail des recettes de cette ligne :

1933	2.576.410
1934	2.478 750
1935	2.398.348
1936	2 038.087

1936/1935	- 360.261
-----------	-----------

Autobus

Les recettes de notre service Autobus fournissent les chiffres ci-après :

1934	2.305.070
1935	1.925.952
1936	2.287.141
1936/1935	+ 361.189

Nous avons continué, en 1936, l'organisation de notre service Autobus, en n'y apportant des améliorations très sensibles

Nous avons acheté, en 1938, 21 châssis d'autobus, que nous avons carrossés à Saïgon. Ces voitures en service ont eu un rendement meilleur que celui de notre ancien matériel.

Malheureusement, nous sommes toujours concurrencés par les petites voitures à chevaux, qui portent un tort considérable à notre exploitation.

Société des voies ferrées de Locninh et du Centre indochinois*

Ainsi que vous en avez été informée l'année dernière, cette société a été rachetée par la colonie et le capital que nous y avons investi va nous être progressivement remboursé à partir de 1937, par échelonnements de quatre versements en trois années.

Au mois de mars 1937, nous avons reçu le premier remboursement de la valeur de nos actions.

Obligations

Nous avons racheté en Bourse, durant le dernier exercice, le nombre d'obligations 4 1/2 et 5 1/2 prévu par les tableaux d'amortissement, sans effectuer de tirages au sort, ainsi que nous y sommes autorisés.

Questions à l'ordre du jour

Nous avons a vous faite part de la démission de M. Thion de la Chaume, pour raison de santé. Nous sommes convaincus que vous vous joignez à nous pour lui exprimer, à nouveau, les regrets que son départ nous a causés et pour le remercier de sa collaboration éclairée.

En remplacement de M. Manus décédé, et de M. Thion de la Chaume démissionnaire, nous avons appelé au conseil d'administration : M. Pierre Allain ²⁸ et M. Georges Maggiar ²⁹, persuadés que leur personnalité et l'expérience qu'ils ont des affaires vous feront trouver en eux des collaborateurs des plus utiles aux intérêts de notre société.

Nous vous demandons de bien vouloir ratifier leur nomination, Vous aurez à pourvoir à la nomination de deux commissaires aux comptes, et à fixer leur rémunération. MM. Marc Barbut et Jean Monsallier sont rééligibles.

²⁸ Pierre Allain (1894-1961) : fils de Maurice Allain et de Isa Wagner. Administrateur, puis pdg des Sucrieries brésiliennes, etc.

²⁹ Georges-Marie Maggiar (Paris, 1896-Marquette-en-Ostrevant, Nord, 1982) : fils d'Octave, frère cadet d'André. Chevalier de la Légion d'honneur comme sous-lieutenant au 167^e rég. d'infanterie (*JORF*, 1^{er} janvier 1921). Marié en 1924 à Jeanne Wignolle. Administrateur des Monts-de-piété égyptiens. Propriétaire exploitant agricole.

Situation générale

Comme vous pourrez le voir par la lecture de notre bilan et de notre compte de profits et pertes, la situation générale de notre entreprise s'est améliorée, grâce aux sérieuses économies que nous avons pu réaliser.

L'augmentation du trafic marchandises et la reprise de l'activité en Indochine nous permettent d'espérer pour l'avenir des résultats satisfaisants.

BILAN AU 31 DECEMBRE 1936 [etc.]

Annuaire Desfossés, 1937, p. 485 :

Compagnie française des tramways (Indochine)

Conseil d'administration : MM. Allain, pdt ; P. Dervieu, v.-pdt-adm. dir. ; A. Maggiar, adm. dir. ; R. Baron, J. Dollfus, F. Dubosc, P. Allain, G. Maggiar.

Commissaires des comptes : M. Barbut, Monsallier, titulaires ; J. Barbut, suppl.

L'INDOCHINE

(Augustin Hamon,

Les Maîtres de la France, t. 3, Éditions sociales internationales, 1938)

La Compagnie des eaux et d'électricité de l'Indochine.

La Compagnie française de tramways de l'Indochine.

[283] À la Compagnie des eaux et d'électricité de l'Indochine, nous rencontrons M. Maurice Allain*, déjà vu dans le tome I³⁰, qui est président ; M. René Thion de la Chaume, Paul Baudouin, Fernand Dubosc³¹, ayant un château à Nailloux, dans la Haute-Garonne. Dans le conseil de cette entreprise concédée se trouvent encore deux autres [284] personnages, qui siègent, en outre, à la Compagnie française des tramways de l'Indochine³². On remarquera la : communauté d'administrateurs entre ces entreprises concédées : Eaux, Électricité, Tramways.

Cie française de tramways (Indochine)

(*L'Information financière, économique et politique*, 13 avril 1938)

³⁰ M. Maurice Allain, ayant un château à Cinq-Mars-la-Pile (Indre-et-Loire), était le chef de la maison Maurice Allain et fils, commissionnaires. La raison sociale de cette maison est maintenant P. et A. Allain.

Maurice Allain a donc deux fils, Pierre et André, qui siègent aussi dans des conseils d'administration. Ils sont tous deux administrateurs-délégués de la Société des sucreries brésiliennes dont le conseil est présidé par leur père [...].

Il résulte de là que cette société est sous le contrôle complet de la famille Allain. André Allain est du conseil des Usines chimiques des laboratoires français [UCLAF].

Quant à Maurice Allain, il est président de quatre entreprises : Compagnie des eaux et d'électricité de l'Indochine, Compagnie française des tramways de l'Indochine, Société indochinoise d'électricité et Sucreries brésiliennes. Il est, en outre, administrateur de la Société d'énergie électrique indochinoise.

³¹ M. Fernand Dubosc siège aussi aux Tramways de l'Indochine. Il était parent [beau-père] de feu Maurice Manus qui avait épousé une Dubosc et qui fut, en 1935, administrateur délégué de la Compagnie des eaux et d'électricité de l'Indochine et de la Société indochinoise d'électricité. Il siègeait aussi aux Sucreries brésiliennes et à la Compagnie française des tramways de l'Indochine.

³² Ces personnages sont Paul Dervieu [ép. Dlle Alvarez del Campo. Associé aux Maggiar dans les Monts-de-Piété égyptiens. Descendant probable d'Édouard Dervieu qui s'illustra dans les affaires égyptiennes au cours des années 1855-1875], administrateur-délégué de la Compagnie des tramways de l'Indochine, et Roger Baron, du cercle de l'Union artistique, ayant château à Tonnay-Boutonne (Charente-Inférieure). Ces deux personnages appartiennent à des familles capitalistes catholiques.

Pour l'exercice se terminant au 31 décembre 1937, cette société a vu les recettes de ses différents réseaux augmenter dans l'ensemble de 25 %. En effet, les recettes se sont élevées à 10.379.198 fr. contre 8 010 203 fr. en 1936. Le trafic des autobus, notamment, n'a fait que croître, et les recettes de cette branche ont été, l'année dernière, de 3.783 118 fr contre 2.287.141 fr. C'est surtout pendant les derniers mois de 1937 que cette amélioration s'est fait sentir, un grand nombre de Chinois étant revenus habiter la région de Cholon, qu'ils avaient pour ainsi dire complètement désertée depuis 1931.

Le conseil n'a pas encore pris de détermination pour la répartition du dividende qui sera proposé à la prochaine assemblée.

AVIS DE DÉCÈS
Roger Baron
(*Le Figaro*, 16 mai 1938)

Nous apprenons la mort de M. Roger Baron, décédé le 14 mai 1938, avenue Hoche, n° 28. Les obsèques auront lieu demain mardi 17 mai, à onze heures, en l'église Saint-Philippe du Roule où l'on se réunira. De la part de M^{me} Roger Baron, de M. et M^{me} Roland Baron et leurs enfants. Le présent avis tient lieu d'invitation.

Cie française de tramways (Indochine)
(*L'Information financière, économique et politique*, 22 février 1939)

Les recettes du 1^{er} janvier au 31 décembre 1938 sont en très sensible augmentation par rapport à celles de 1937. puisqu'elles se chiffrent à 14.855.720 fr. contre 10.379.190 fr., soit une différence de 4.476.530 francs.

En présence de cette situation, le conseil a décidé qu'un acompte, brut, de 30 fr. par action de capital A, 15 fr. par action de jouissance ou par action B, pourrait être mis en paiement à partir du 1^{er} mars. Le dividende total sera fixé par la prochaine assemblée générale.

Pour l'exercice 1937, la répartition avait été arrêtée à 55 fr. par action de capital A. 25 fr. par action de jouissance et 32 fr. 50 par action B.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDOCHINE)
(*Le Temps*, 22 avril 1939)

Étant donné les résultats de l'exercice 1938, le conseil d'administration proposera à l'assemblée générale du 10 mai prochain la répartition suivante concernant le dividende total : aux actions « A » de capital, 55 francs brut ; aux actions de jouissance, 25 francs, et aux actions « B », 32 fr. 50, chiffres égaux à ceux du précédent exercice.

Nous rappelons qu'un acompte à valoir sur les montants ci-dessus a déjà été mis en paiement le 1^{er} mars écoulé, soit 30 francs par action de capital, 15 francs par action de jouissance et par action « B ». Le conseil proposera, en outre, le remboursement aux actions de capital « A » et « B » non encore amorties d'une somme de 50 francs par titre.

NECROLOGIE

Jean Dollfus

[ancien administrateur de Cie française de tramways (Indo-Chine)]

(*Le Journal*, 22 mai 1939)

On nous prie d'annoncer la mort de M. Jean Dollfus, président de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax, décédé en son domicile, à Neuilly-sur-Seine, 92, boulevard Maurice-Barrès, le 17 mai 1939, à l'âge de 54 ans. Le service religieux et l'inhumation ont eu lieu dans la plus stricte intimité.

Le présent avis tient lieu de faire-part.

[Accident]

(*L'Écho annamite*, 3 juillet 1939)

Se rendant de Saïgon à Thudaûmôt, une locomotive de la Compagnie de Tramways heurta une automobile devant la gare de Laithiêu.

Il y eut des dégâts matériels et quatre blessés : les nommés Dang-van-Giau, Trinb-van-Hoà, Nguyễn van Tiên et Nguyễn van chu, lesquels furent dirigés sur l'hôpital Lalung-Bonnaire.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDOCHINE)

(*Le Temps*, 18 novembre 1939)

Le conseil proposera à l'assemblée extraordinaire du 1^{er} décembre une augmentation du capital par incorporation de réserves. L'assemblée statuera également sur les pouvoirs à donner au conseil pour augmenter éventuellement le capital par création d'actions A à souscrire en numéraire.

Annuaire Desfossés, 1940, p. 565 :

Compagnie française des tramways (Indochine)

Idem 1937.

Cie française de tramways (Indochine)

(*L'Information financière, économique et politique*, 14 février 1940)

Les recettes totales de 1939. cinquantième exercice social, ont atteint 1 million 850.187 piastres, soit en francs 18.501.870. contre 14.857.993 fr. pour 1938. Le conseil d'administration a décidé de verser, le 15 février, les acomptes suivants : 30 fr. brut par action de capital (coupon 70), 15 fr. brut par action de jouissance (coupon 38) et par action B (coupon 16). Ces acomptes sont égaux à ceux distribués le 1^{er} mars 1939.

Étant donné l'augmentation de capital par distribution de réserves, il revient aux actions nominatives une soulte se montant à 7 fr. 52 brut pour les actions A et de

jouissance et 0 fr. 75 brut pour les actions B, solute payable en même temps que les acomptes et contre présentation des mêmes coupons, le 15 février.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
(*Le Journal des débats*, 29 avril 1940)

Le conseil de la Compagnie française de tramways (Indochine) proposera à l'assemblée ordinaire du 21 mai, en plus du dividende, un nouveau remboursement sur les actions. À l'assemblée extraordinaire convoquée à la même date, le conseil proposera une nouvelle augmentation de capital par incorporation de réserves, de 10.110.000 à 11.720.000 par élévation de 600 à 700 fr. du nominal des actions A et de 510 à 520 fr. du nominal des actions B. Le conseil demandera en outre à cette assemblée les pouvoirs pour augmenter éventuellement le capital par la création d'actions A à souscrire en numéraire.

[Encore un accident mortel]
(*L'Écho annamite*, 26 juin 1940)

La vieille Nguyễn-thi-Qui, âgée de 62 ans, voulant descendre à la station du chef-lieu de la province de Giadinh, se précipita de la voiture locomotrice du tramway qui la transportait, avant le complet arrêt du convoi.

Cette imprudence coûta cher à la malheureuse, qui tomba sur la voie ferrée et eut une jambe écrasée par une des roues du lourd véhicule.

Transportée évanouie, à l'hôpital le plus proche, la victime ne tarda pas à y expirer.

MISE EN DEMEURE
(*L'Écho annamite*, 10 septembre 1940)

MM. J. Martin, inspecteur de la Compagnie française des tramways, à Saïgon ;

.....
sont mis en demeure de mettre en valeur, dans un délai de six mois, à compter du trois septembre 1940, les terrains qui leur ont été accordés en concession à titre d'ancien combattant à Baria...

Faute par eux de satisfaire à cette obligation dans le délai imparti, il sera procédé à la constatation d'office de la mise en valeur par la commission provinciale des concessions, conformément à l'article quarante-trois de l'arrêté du quinze juin 1929 et le retour au domaine en sera prononcé, s'il y a lieu, à la suite de ce constat.

Saïgon
[Les visites du Gouverneur général](#)
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 février 1941)

Saïgon, 18 février, Arip. — Accompagné de M. Rivoal, gouverneur de la Cochinchine, le Vice-Amiral d'Escadre Decoux, Gouverneur général de l'Indochine, a visité dans la matinée du 18 février divers établissements industriels de la région Saïgon-Cholon. Il

s'est rendu tout d'abord au dépôt de la Société Indochinoise de Tramways [Compagnie française des tramways-Indochine], où M. Chalumeau, directeur, et M. Allouard, inspecteur des Eaux et Forêts, lui ont présentée divers types de véhicules à gazogène, servant au transport des voyageurs ou des marchandises. Les systèmes de gazogènes montés sur ces voitures sont aujourd'hui au point et donnent entière satisfaction aux usagers dans les vastes plaines de l'Indochine du Sud, Cochinchine, Cambodge, et Sud-Annam, où 450 véhicules ainsi équipés économisent déjà à la colonie l'importation annuelle de 700.000 litres d'essence.

.....

L'INCENDIE DE GOVAP
—○—
Trois motrices détruites
(*La Dépêche d'Indochine*, 19 juin 1941)

Nous relations dès hier, dans ses grandes lignes, l'incendie qui éclata dans le magasin où la Compagnie des Tramways gare ses locomotrices, en particulier celles qui assurent le trafic de Binh-Tay à Hocmon et au de-là.

Grâce à la prompte arrivée des pompiers, les dégâts ne furent pas aussi étendus qu'on pouvait le craindre bien que trois motrices et un wagon aient été à moitié détruits par les flammes. On sait qu'il s'agit là de machines excessivement coûteuses car les motrices sont pourvues de moteurs électriques obligatoirement puissants et, surtout, de rhéostats progressifs délicats. Fort heureusement, la C.F.T.I. possède des techniciens de valeur et un atelier très bien outillé (celui-là même qui se trouve à Govap, non loin du magasin qui flamba) ; aussi les réparations nécessaires pourront être faites, mais il faudra un certain temps.

Les causes même du sinistre ne sont pas encore connues. Il semble toutefois qu'il se soit agi d'un court-circuit jusqu'à plus ample informé. En résumé, les dégâts furent importants et la Cie des Trams a ouvert une enquête afin d'établir les raisons véritables de cet incendie qui aurait pu prendre des proportions encore plus tragiques.

Le trafic normal a été rétabli dès hier matin.

C'est un agent de garde au marché qui alerta le Délégué. Ce dernier téléphona aussitôt à M. Voisin et aux pompiers,

Quand les hommes du capitaine Besrets arrivèrent, ils furent bien ennuyés, l'eau manquant. Toutefois, grâce aux citernes des pompes de premier secours, on put limiter les dégâts puis maîtriser le sinistre en allant pomper le précieux liquide dans un *rach* lointain.

L'estimation des dégâts n'est pas encore possible. Mais il semble que ceux-ci atteignent une centaine de milliers de piastres. L'examen approfondi des motrices permettra seulement d'en établir le chiffre exact.

ÉTAT-CIVIL
Décès
(*L'Écho annamite*, 5 décembre 1941)

Nous apprenons avec regret les décès de :

M. Henri Barusta, contrôleur à la Compagnie française des tramways de l'Indochine, mort à trente-quatre ans, le jeudi quatre décembre 1941, des suites d'un accident d'auto survenu à Trung-Luong (province de Mytho).

LISTE DES FRANCS-MAÇONS D'INDOCHINE STIGMATISÉS PAR LE RÉGIME DE VICHY

Grand Orient de France (suite)

(Journal officiel de l'État français, 31 janvier 1942)

Haret (Hubert-J. B.), mécanicien chef d'atelier à la Compagnie des tramways d'Indochine, Govap, 30°, L. « Le Réveil de l'Orient ». C. Ph « Le Réveil de l'Orient » Ch. « Le Réveil de l'Orient ».

Grande Loge de France (suite)

(Journal officiel de l'État français, 9 février 1942)

Le Fur (Paul-Louis-Jean-Marie). directeur financier de la Compagnie des tramways, Saïgon. 30°, L. de P. « Les Abeilles de l'Orient », de Saïgon.

Accident mortel

(L'Écho annamite, 13 mars 1942)

La voiture locomotrice d'un tramway, faisant le service quotidien de Saïgon à Cholon, allait s'arrêter à la station de la rue des Marins, lorsqu'un de ses occupants, le petit Chinois Phan-Tu?, âgé de six ans, demeurant chez ses parents, rue d'Ayot (Saïgon) sauta à terre et tomba sur la chaussée.

Sans être heurté par le lourd véhicule, le jeune imprudent se fit, cependant, de graves et multiples contusions et blessures qui nécessitèrent son transfert d'urgence à l'hôpital, où il expira deux heures après son admission.

Pauvre gosse !

(L'Écho annamite, 6 mai 1942)

Passant boulevard Albert-1^{er}, près du passage à niveau de Dakào, un écolier annamite, âgé de 6 à 7 ans, eut son chapeau enlevé par un coup de vent tragiquement malencontreux.

Le couvre-chef tomba, en effet, sur les rails du tramway, au moment précis où un convoi arrivait.

Sans se préoccuper autrement du terrible danger qui le guettait, le petit se hâta de courir après son bien, dans l'intention de le récupérer au plus vite.

Imprudence fatale !

Avant qu'il n'ait eu le temps de s'engager, le malheureux vit la locomotrice foncer droit sur lui, et ses deux jambes furent sectionnées par les roues d'acier du lourd véhicule électrique.

Le wattman avait eu beau bloquer les freins, l'accident était inévitable.

On n'eut plus que la ressource de transporter d'urgence, à la polyclinique de Tan Dinh, le corps ensanglanté de la jeune victime, plus morte que vive.

Les autorités compétentes ont ouvert une enquête aux fins de définir les responsabilités incombant à chacun des principaux acteurs de ce drame rapide.

Bulletin de l'Association mutuelle
des employés de commerce et d'industrie de la Cochinchine (au 31 mai 1942)

- M. Blaise, Lucien, Cie française de tramways,
M^{me} Blaise, avenue de l'Inspection, Giadinh.
M. Blanchet, Robert, Cie française de tramways à Hocmôn,
M^{me} Blanchet et 1 enfant.
M. Charrier, Charles, Cie française de tramways,
M^{me} Charrier et 6 enfants.
M. Dautry, Charles, Cie française de tramways,
M^{me} Dautry et 2 enfants.
M. Duchesne, René, Cie française de Tramways,
M^{me} Duchesne et 1 enfant.
M. Georges dit Rap, Pierre, Cie française de tramways.
M. Guillemin, Paul, Cie française de tramways,
M^{me} Guillemin et 3 enfants.
M. Hérault, René, Cie française de tramways,
M^{me} Hérault et 2 enfants, 231, quai de Belgique.
M. Houesson, Édouard, Cie française de tramways,
M^{me} Houesson.
M. Lassailly, Jean, Cie française de tramways à Govap,
M^{me} Lassailly.
M. Marsaud, Maurice, Cie française de tramways,
M^{me} Marsaud et 2 enfants.
M. Mugnier, Louis, Cie française de tramways à Govap.
M. Navaro, Pierre, Cie française de tramways.
M. Nguyễn Henri dit My et 5 enfants, Cie française de tramways.
M. Oliver, Jean, Cie française de tramways.
M. Pereira, Paul, Cie française de tramways.
M^{me} Pereira et 1 enfant.
M. Reynaud, Joseph, Cie française de tramways.
M. Villaréal, André, et 3 enfants, Cie française de tramways.
-

L'effort industriel de l'Indochine

Nouvelles fabrications réalisées

(*L'Information d'Indochine économique et financière*, 19 septembre 1942, p. 3-4)

4° Accumulateurs

La Compagnie française des Tramways de l'Indochine, à Saigon, a mis au point la fabrication — dont le besoin était urgent — des plaques d'accumulateurs. Elle accepte de faire 50 à 60 accus par mois pour l'extérieur.

Toutefois, il faut que la clientèle procure au fabricant les matières premières nécessaires, en tout ou partie, suivant l'état des approvisionnements de ce fabricant, dont il convient de s'assurer au préalable. Nous donnerons quelques détails sur cette réalisation à la partie technique du prochain bulletin, cette question d'intérêt automobile rentrant plus particulièrement dans son cadre.

(Extrait du *Bulletin indo-chinois des combustibles liquides et lubrifiants*, n° 17.)

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDOCHINE)
Fondée en 1890
(Bulletin économique de l'Indochine, 1943, fascicule 1)

Objet : la construction et l'exploitation de lignes de tramways en Indochine.

Siège social : Paris, 1, rue de Stockholm.

Capital social : 10.110.000 comprenant 16.000 actions A de 600 fr. dont 3.000 actions de jouissance et 1.000 actions B de 510 fr.

À l'origine, 300.000 fr. en 600 actions de 500 fr.

Porté en 1893 à 450.000 fr. par création de 300 actions de 500 fr. au pair.

En 1895 à 600.000 fr. par création de 300 actions de 500 fr. au pair.

Ramené en 1896 à 150.000 fr. par échange de 1.200 actions de 500 fr. contre 300.

Porté en 1898 à 325.000 fr. par création de 350 actions de 500 fr.

En 1899 à 850.000 fr. par création de 1.050 actions de 500 fr.

En 1904 à 1.000.000 fr. par création de 300 actions de 500 fr. au pair.

En 1913 à 1.500.000 fr. par création de 1.000 actions de 500 fr. émises à 650 fr.

En 1923 à 3.000.000 fr. par création de 3.000 fr. émises à 800 fr.

En 1924 à 4.000.000 fr. par création de 2.000 actions par prélèvement sur les réserves.

En 1928 à 4.250.000 fr. par création de 500 actions de 500 fr. émises à 1.000 fr.

En 1930 à 8.500.000 fr. par création de 8.500 actions de 500 fr. émises au pair.

En 1939 à 10.110.000 fr. valeur nominale des actions A portée à 600 fr, des actions B à 510 fr. (prélèvement sur les réserves).

Emprunts obligataires : 1^o Emprunt de 1.000.000 fr. divisé en 2.000 obligations de 500 fr. 4 1/2 % émises en 1911 à 475 fr, remboursables jusqu'en 1948.

2^o Emprunt de 500.000 fr. divisé en 1.000 obligations de 500 fr. 4 1/2 % émises en 1931 à 447 fr, remboursables jusqu'en 1948.

3^o Emprunt de 5.000.000 fr. divisé en 5.000 obligations de 1.000 fr. 5 1/2, émises en 1932 à 955 fr, remboursables jusqu'en 1957.

Conseil d'administration : MM. M[aurice] ALLAIN, président ; P[aul] DERVIEU, vice-président ; A[ndré] MAGGIAR, administrateur délégué, P[ierre] ALLAIN, R[oland] BARON, F[ernand] DUBOSC, G[eorges] MAGGIAR, L. DOLLFUS, administrateurs.

Année sociale : 1^{er} janvier au 31 décembre.

Assemblée générale : avant le 30 juin.

Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, 6 % aux actions A et B, prélèvement facultatif pour réserve extraordinaire ou amortissement du capital ; sur le surplus : 15 % au conseil, sur le solde : aux actions (les actions B n'ayant droit qu'au dixième du superdividende).

Inscription à la cote : marché officiel au comptant : actions A et B.

Ex.	Bénéfice	Dividende brut				Cours des act. A de capital	
		total	actions A (en fr.)		act. B. (en fr.)	plus haut	plus bas
	milliers f r.	milliers fr	de capital	de jouissance			fr.
1937	1.081	822	55	25	32,5	1.190	535
1938	2.391	822	55	25	32,5	750	515
1939	2.909	909	60,11	32	31,31	939	520

L'EFFORT D'INDUSTRIALISATION DE L'INDOCHINE
par l'Inspection générale des mines de l'Indochine (I. G. M. I), février 1943
(*Bulletin économique de l'Indochine*, 1943, fascicule 2)

Les accumulateurs

[186] Cette fabrication, qui ne relève pas uniquement des ateliers de constructions mécaniques, est devenue une nécessité du fait de notre isolement.

Ce sont les transports publics qui en éprouvèrent les premiers le besoin impérieux pour maintenir en état de fonctionnement le nombre voulu de leurs véhicules. Dès novembre 1941, la Compagnie française des Tramways de l'Indochine, à Saïgon, a dû commencer à procéder à la régénération de ses accumulateurs (tramways et autobus). Des simples réparations, qui consistèrent d'abord en des changements de plaques, parfois avec recharge de minium ou de litharge, ou en des réfections de bacs cassés, l'expérience acquise et le besoin aidant, cette entreprise en est arrivée à s'équiper et à entreprendre une fabrication complète. Sa production actuelle, de l'ordre de 60 à 80 batteries par mois, couvre ses propres besoins et permet de satisfaire pour les 2/3 environ à des ventes au public.

Une extension de cette fabrication est envisagée pour satisfaire à la demande actuelle. Les besoins totaux de l'Indochine, d'abord évalués à 300 batteries par mois, semblaient avoir été quelque peu sous-estimés vu la circulation automobile relativement très importante qui avait été maintenue jusqu'à ces temps derniers. D'autres entreprises seraient à même de se monter, mais, tant dans leur intérêt propre que dans l'intérêt général, il semble plus indiqué pour elles de s'orienter vers d'autres domaines non conditionnés par des facteurs aussi impérieux (tels que pneumatiques et pièces de rechanges) que ceux frappant l'automobile.

Outre un débouché maintenant fortement réduit, les accumulateurs posent en effet deux problèmes différents : l'un concerne l'acide sulfurique, dont chaque batterie absorbe environ 3 kg ; en attendant que soit réalisée une production locale, la modicité de nos stocks exige une répartition très serrée et exclusive de la dispersion d'efforts pouvant amener une mauvaise utilisation ; l'autre concerne le plomb, — tant pour la confection des plaques que sous forme de minium et de litharge, il en entre environ 16 kg par batterie ; cette question du plomb, pur ou antimonié à 6 %, est en bonne voie d'être résolue, comme il est dit plus haut, par la fabrication locale, qui a d'ores et déjà démarré.

Les autres produits nécessaires, caoutchouc durci pour les bacs, glycérine et brai seraient sans difficulté fournis localement.

L'industrie des accumulateurs, bien qu'encore très restreinte, montre un heureux effort d'adaptation aux conditions actuelles.

TRAMWAYS DE L'INDOCHINE
(*Le Journal*, 11 janvier 1943)

Un quatrième remboursement de capital de 50 fr. par action A, de 600 francs, déjà remboursée, et de 150 fr., est effectué depuis le 4 janvier.

Tramways de l'Indochine
(*Le Journal*, 17 janvier 1944)

Pour l'ensemble de l'exploitation, la société a encaissé au total 36.131.430 fr. contre 25.989.860 fr. en 1941 et 19.801.532 fr. en 1940.



Un tramway électrique de la CFTI passe devant la polyclinique Dejean de la Bâtie dans les années 1940

ANDRÉ MAGGIAR (1866-1972), PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Marié en 1914 à Germaine Kempf, fille de Paul Kempf (1856-1929),
maire de Louveciennes,
administrateur des Nouvelles Galeries réunies,
des Magasins modernes ([Magmod](#)),
des [chaussures Enzel](#),
président de la chambre de commerce de Paris.
Dont Monique (ép. Roger Simon-Barboux), Claude et Alain.

Aérostier, puis aviateur.

Fils d'Octave Maggiar (ci-dessus), il lui succède comme vendeur en gros d'allumettes à Paris, apportant sa maison en 1929 à la Société allumetière française (Swedish Match).

Président-administrateur directeur des Monts-de-piété égyptiens
à la suite de son grand-père maternel, [Édouard Dervieu](#).

Administrateur de la [Société d'électricité et d'entreprises à Madagascar](#)
et des [Eaux et électricité de l'Indochine](#),
associé dans toutes ces affaires à la famille Allain.

Annuaire Desfossés, 1945, p. 583 :

Compagnie française des tramways (Indochine)

Conseil d'administration : A. Maggiar, pdt ; P. Dervieu, v.-pdt. ; P. Allain, R. Baron, F. Dubosc, G. Maggiar, L. Dollfus, A. Allain, .

Commissaires des comptes : M. Barbut, Monsallier, titulaires ; J. Barbut, suppl.

5^e liste, avec annotations, des victimes françaises
des [journées de septembre 1945 à Saïgon](#)
(*Le Paysan de Cochinchine*, 1^{er} juin 1946)

M. BERT, de la Cie des Tramways.

On peut se déplacer partout
De Camau aux ruines d'Angkor
(*Le Populaire d'Indochine*, 7 septembre 1946)

.....
Pour [Dalat](#)

Saïgon-Dalat est desservi par les cars de la C.F. T. I. le mercredi et le samedi. Départ de la gare du Jardin botanique à 6 heures. Arrivée à Dalat à 19 heures. Heureusement, le km 113 est là pour vous permettre de vous dégourdir les jambes.

En effet, un arrêt est prévu et l'auberge « Montagnarde » de M^{me} Robin, permet de déjeuner. En général, c'est un bon [curry](#) que l'on vous sert.

À Djiring, un accueillant bungalow vous offre toutes sortes de boissons et d'excellents sandwiches aux rillettes « maison ». C'est nécessaire pour supporter les derniers kilomètres avant Dalat qui sont les plus pénibles.

.....
A.F.P.

Un audacieux kidnapping à la gare de Thudaumot
(*Le Journal de Saïgon*, 27 juin 1947)

Cette nuit, à Thudaumot, tout le personnel de la gare et du train Thudaumot-Saïgon a été kidnappé par des éléments Vietminh à proximité du poste militaire du lieu.

D'autre part, on nous apprend que 180 ouvriers de la Compagnie de Tramways travaillant à Govap sont en grève.

Annuaire Desfossés, 1948, p. 617 :
Compagnie française des tramways (Indochine)
Conseil d'administration : A. Maggiar,, pdt ; P. Dervieu, v.-pdt. ; P. Allain, R. Baron, G. Maggiar, A. Allain, J. Ghesquièrre-Dierickx, R. Simon-Bardoux, F. Trives ³³ ; C. Maggiar, suppl.
Commissaires des comptes : Monsallier, titulaire ; J. Barbut, suppl.

³³ François Trives (1888-1972) : polytechnicien, il finit la guerre de 14-18 avec huit citations, la rosette d'officier de la Légion d'honneur et de graves blessures. Il se rend aux États-Unis pour étudier les techniques de téléphonie à longue distance. Directeur de l'usine de Binh-Thay des Distilleries de l'Indochine (*L'Écho annamite*, 22 mars 1928). En mission à Saïgon (*Paris-Soir*, 9 février 1936). Président à la fin des années 30 de la Société indochinoise d'électricité (Tonkin), auquel il ajoute à la fin des années 1940 les fonctions de président des Eaux et électricité de l'Indochine et celles d'administrateur de la Thomson. Marié à Eleanor Dougherty, d'où François-Walter et Hélène (M^{me} Oppert).

(*L'Émancipateur* (PCF, Bourges), 18 août 1949)

Du « Monde » du 30-7-49 :

« Compagnie Française des Tramways (Indochine) : « L'exercice 1948 s'est soldé par un bénéfice de 24.678.728 fr. contre 12.332.525 fr. en 1947. Des assemblées extraordinaires et spéciales doivent se prononcer sur l'incorporation de réserves au capital. »

Compagnie française des tramways
(Indochine)

(*L'Information financière, économique et politique*, 29 décembre 1949)

L'assemblée extraordinaire du 27 décembre a approuvé la réévaluation du bilan au 31 décembre 1948 ; elle a décidé l'augmentation de 40.700.000 à 56.800.000 par incorporation partielle de la réserve de réévaluation et élévation du nominal des actions A de 2.500 à 3.500 fr. et de celui des actions B de 700 à 800 fr. Elle a décidé d'autre part l'échange des actions A et leur retrait de la C.C.D.V.I. Les assemblées des porteurs d'actions A et B ont approuvé ces décisions.

Annuaire des entreprises coloniales 1951/1040 — Cie française de tramways (Indochine) (C.F.T.I.)

1, rue de Stockholm, PARIS (8^e)

Capital. — Société anon., fondée le 23 novembre 1889, 56.800.000 fr. en 16.000 act. « A », de 3.500 fr. (amorties de 600 fr.) et 1.000 act. « B » ; de 800 fr. (amorties de 510 fr.).

Dividendes. — 1947 : act. cap. 320 fr. ; act. jous., 308 fr. 35 ; 1948 : act. cap., 350 fr. ; act. jous., 342 fr. 25.

Objet. — Exploitation de tramways :

- a) Ligne à vapeur : Thudaumot-Bendongso ;
- b) Lignes électriques Saïgon-Binhay, Saïgon-Gallieni-Cholon, Govap-Hocmon, Saïgon-Thudaumot ;
- c) Autobus : concession dans la région de Saïgon-Cholon.

Conseil. — MM. André Maggiar, présid.-direct. gén. ; André Allain [fils de Maurice], Pierre Allain [fils de Maurice], Roland Baron [succ^{ur} de son père Roger], Jean Dervieu, Jean Ghesquière-Dierickx, Georges Maggiar [frère d'André], Roger Simon-Barboux [ing. E.C.P., ép. Monique Maggiar (fille d'André) > Bernard = Indosuez, ass. Drouot], François Trives. — Secrét. gén. : M. Claude Maggiar.



[Coll. Olivier Galand](#)

Saigon. — Réseau urbain de la CFTI. Ligne de Saïgon à Cholon
Motrice n° 40 boulevard Gallieni.

Publicité pour les cigarettes Juan Bastos (flanc droit)
Cliché Robert Chapelle (1952). — Publications AL, Laval



[Coll. Olivier Galand](#)
Vue générale de Giadinh Saigon. Le tramway



[Coll. Olivier Galand](#)
Place de la gare, Giadinh



Sur la route de Saïgon à Cholon
Cliche Agence des colonies. P-C Paris



[Coll. Olivier Galand](#)
Tramway siglé Juan Bastos et autocar Saïgon-Gocong (sans nom d'éditeur, ni légende).



[Coll. Olivier Galand](#)

Saïgon. — Vers Câuônglãnh ou Câu-ông-lãnh
(Cliché Agence des colonies. Éditions P.C., Paris)



[Coll. Olivier Galand](#)

Saïgon. — La station d'autobus
(Cliché Agence des colonies. Éditions P.C., Paris)



[Coll. Olivier Galand](#)

Saïgon. — La nouvelle gare de la C.F.T.I. Souvenirs d'Indochine (P.C. Paris)

DOMMAGES DE GUERRE

DÉCISION n° 8-40 du 8 janvier 1933 portant désignation des services d'études habilités à intervenir pour le compte des sinistrés dans la reconstitution des biens endommagés par faits de guerre.

(*Bulletin officiel du haut-commissariat de France en Indochine*, 22 janvier 1953)

Noms des sociétés	Adresses	Noms et compétences des chefs des bureaux d'études
Compagnie française des tramways d'Indochine et sa filiale l'Omnium industriel et commercial	C.F.T.I., 138, rue Paul-Blanchy, Saïgon	M. Marcaire est agréé comme chef du service d'études, en remplacement de M. Chambriard, avec les spécialités A-D1-D2-C2-C3.

ACTUALITÉS BOURSIÈRES

Tramways

(*L'Information financière, économique et politique*, 7 février 1953)

La COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (Indochine) est concessionnaire : 1° des lignes de tramways Saïgon-Cholon; Saïgon-Govap ; Govap-Hocmon ; Govap-Thudaumot ; Thudaumot-Beodongso ; 2° du réseau des autobus de la préfecture de

Saïgon-Cholon. L'ensemble de concessions doit prendre fin le 31 décembre 1960, date à laquelle le gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire.

Depuis 1951, la Compagnie a pris au Maroc une participation majoritaire dans une entreprise de transports routiers.

Bénéfice en 1951 : 24 millions 179.033 fr. Dividendes nets : 650 fr. par action A et 65 fr. par action B. Capital : 80.950.000 fr. en 16.000 actions A de 5.000 fr, amorties de 600 fr. et 1.000 actions B de 950 fr. amorties de 510 fr.

Dernier cours (action A) : 7.875.

ARRÊTÉ n° 13-HCFVN du 2 juin 1953 approuvant la désignation de juges titulaires et juges suppléants de nationalité française au tribunal mixte de commerce de Saïgon.

(Bulletin officiel du haut-commissariat de France en Indochine, 11 juin 1953)

Juges titulaires

MM. Cazenave (Compagnie française des tramways) ;

1954 : CAPITAL PORTÉ DE 56,8 À 121,2 MF



Coll. Serge Volper

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS
(INDOCHINE)

Société anonyme au capital de 56.800.000 fr.
divisé en 16.000 actions A de 3.500 fr. et 1.000 actions B de 800 fr. chacune

Cette action est amortie de 600 fr.

1950

Capital porté de 56.800.000 fr.
à 121.200.000 fr. Modification
du nominal des actions élevé de
3.500 fr. à 7.000 fr. Décisions
des assemblées extraordinaire
et spéciale du 25 juin 1954.

Statuts déposés chez M^e Portefin, notaire à Paris, le 23 novembre 1889
et modifiés par différentes assemblées générales extraordinaires

Siège social : 1, rue de Stockholm — Paris
R.C. Seine 51.794

ACTION DE 3.500 FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée

Un administrateur : Georges Maggiar

Un administrateur

par délégation du conseil : ?

Imprimerie des papiers de valeurs (Bernard frères, Paris)

SOCIÉTÉ COLONIALE D'ÉCLAIRAGE ET D'ÉNERGIE
(L'Information financière, économique et politique, 2 juillet 1954)

La dénomination de la société vient d'être modifiée et devient « Société centrale d'éclairage et d'énergie ».

.....
Le conseil d'administration comprend ... la Cie française de Tramways (Indochine)...

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDOCHINE)
(L'Information financière, économique et politique, 9 juillet 1954)

Les conversations engagées avec les autorités concédantes en vue de modifier certaines clauses de la convention ont retardé l'établissement du bilan de l'exercice 1953. Dans ces conditions, l'assemblée ordinaire ne pourra se réunir au plus tôt que vers la fin du mois de septembre

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDOCHINE)
(L'Information financière, économique et politique, 4 août 1954)

Le conseil proposera à l'assemblée extraordinaire du 29 septembre d'augmenter le capital de 80.950.000 francs à 121.200.000 fr. par incorporation de réserve et élévation de 5.000 à 7.500 francs de la valeur nominale des actions « A » et de 950 à 1.200 fr. de la valeur nominale des actions « B ».

Il demandera également à l'assemblée les pouvoirs en vue d'augmenter éventuellement le capital, soit par incorporation de réserves, soit par émission d'actions à souscrire en numéraire.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDOCHINE)
(L'Information financière, économique et politique, 17 septembre 1954)

Le bénéfice net de l'exercice 1953 ressort à 14.869.000 fr. contre 29 millions 868.336 fr. pour 1952. Le conseil proposera de répartir un dividende net de 300 fr. par action « A » et 80 fr. par action « B », égal au précédent

Il sera demandé à l'assemblée extraordinaire convoquée pour le 29 septembre a l'issue de l'ordinaire : 1° de porter le capital de 80.950.000 fr. à 121.200.000 fr. par incorporation de la réévaluation et élévation de 5.000 à 7.500 fr. de la valeur nominale des actions « A » et de 950 à 1.200 fr. de la valeur nominale des actions « B »; 2° d'autoriser le conseil à augmenter le fonds social jusqu'à 200 millions, soit par incorporation de réserves, soit par émission d'actions à souscrire contre espèces.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDOCHINE)
(L'Information financière, économique et politique, 17 novembre 1954)

Le bénéfice net pour les exploitations d'Indochine en 1953 s'est élevé à 6.167.948 fr. c. 24.583.086 francs.

Les opérations effectuées en France ont laissé un profit net de 8.702.000 fr. contre 5.285.250 fr. Le solde créditeur total ressort donc à 14.869.948 fr. contre 29.868.336 fr. et permet de répartir un dividende de 800 francs net par action « A » et 80 fr. net par action « B », égal au précédent.

Une révision de la Convention a eu lieu au cours du second trimestre 1951. Les tarifs seront, à l'avenir, indexés sur la moyenne arithmétique d'indices publiés par le « Bulletin statistique du Vietnam » en cas de variation en plus ou moins de 12 %.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDOCHINE)
(L'Information financière, économique et politique, 22 décembre 1955)

L'assemblée ordinaire du 20 décembre a approuvé les comptes de 1954 se soldant par une perte de 16.099.000 fr.

CIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDOCHINE)
[Desfossés 1956/414]

S.A., 1889.

Maggiar (André)(1886-1972)[fils d'Octave Maggiar et de Marie-Louise Dervieu (fille d'Édouard)][ép. Germaine Kempf, fille du maire de Louveciennes. Enf. : Monique (ép. Roger Simon-Barboux), Claude, Alain], 218 (pdt-adm.-dir. Monts-de-piété égyptiens), 414 (pdg Cie française de tramways-Indochine), 1361 (Eaux et élec. de l'Indoch.).

Allain (André)[1896-1964. [Fils de Maurice Allain et d'Isa Wagner. Marié à une Dlle Bellanger], 218 (Monts-de-piété égyptiens), 414 (Cie fr. tramw.-Indochine), 1020 (Ateliers GSP), 1361 (Eaux+élec. Indoch.), 1407 (UCLAF), 1999 (dga Sucre brésil.).

Allain (Pierre)[1894-1961. Fils de Maurice Allain et d'Isa Wagner. Marié à Suzanne Ferré], 414 (Tramw. Indoch.), 977 (Fives-Lille), 1235 (Clémançon)[à la suite de MM. Mortier Auguste et Pierre, des Sucreries brésiliennes], 1319 (Indoch. élect.), 1361 (Eaux et élec. de l'Indoch.), 1999 (pdg Sucre brésiliennes).

Dervieu (Jean)[fils de Paul, petit-fils d'Édouard], 218 (adm.-secr. du conseil Monts-de-piété égyptiens), 414 (Cie fr. tramw.-Indochine).

Ghesquière-Diericks (Jean)[^{00/}], 414 (Frse tramways-Indochine).

Maggiar (Georges)[1896-1982][fils d'Octave Maggiar et de Marie-Louise Dervieu (fille d'Édouard)][frère d'André], 218 (Monts-de-piété égyptiens), 414 (Cie française de tramways-Indochine).

Simon-Barboux (Roger)[ing. E.C.P. Ép. Monique Maggiar (fille d'André) > Bernard = Indosuez, ass. Drouot], 414 (Cie française de tramways-Indochine).

Trives (François), 414 (Cie française de tramways-Indochine), 1305 (Thomson-H.), 1319 (pdt Indochinoise d'élect.), 1361 (pdt Eaux et élec. de l'Indoch.).

Barbut (J.), 218 (comm. comptes Monts-de-piété égyptiens), 414 (comm. comptes Cie frse de tramways-Indochine).

Lemoine (V.), 414 (comm. comptes Cie frse de tramways-Indochine), 692 (Financ. et indus. des pétroles), 923 (comm. cptes Forges et ateliers de la Vence et de la Fournaise), 925 (comm. cptes Soudure autog. frse), 1513 (comm. cptes SOAEO), 1838 (comm. cptes Sucreries coloniales).

SIÈGE SOCIAL : Paris, 1, rue de Stockholm. Tél. : LAB. 18-34.

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 23 novembre 1889, pour une durée de 99 ans.

OBJET : En tous pays et particulièrement, en Indochine, la construction et l'exploitation de lignes de chemins de fer, de tramways et d'autobus, toutes autres entreprises de transport et de travaux publics, toutes entreprises minières, commerciales et industrielles.

CAPITAL SOCIAL : 121.200.000 fr., divisé en 16.000 actions A de 7.500 fr., amorties de 600 fr. et 1.000 actions B de 1.200 fr. amorties de 510 fr. Porté en 1954 à 121.200.000 fr. par élévation du nominal des actions A à 7.500 fr. et des actions B à 1.200 fr.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : Courant premier semestre.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : Toutes sommes que l'assemblée générale ordinaire, sur la proposition du conseil d'administration décidera de prélever pour être affectées à la création de tous fonds de réserve extraordinaire, de prévoyance ou d'amortissement des actions, sous quelque dénomination que ce soit, soit même simplement pour être reportées à nouveau.

il est ensuite alloué 10 % du surplus au conseil d'administration qui en fait la répartition entre ses membres comme il le juge convenable.

Ce dernier prélèvement opéré, l'excédent est réparti aux actions à titre de deuxième dividende, de façon que chaque action « B » ne reçoive que le dixième de ce qui sera attribué à chaque action « A ».

Étant spécifié qu'en application des dispositions de l'article II de la loi du 4 mars 1943, modifié par le décret du 30 septembre 1933, le conseil d'administration conservera ses droits sur les sommes mises en réserve ou reportées au titre des exercices clos postérieurement au 1^{er} octobre 1953 et dont il devra lui être tenu compte lors de leurs distribution ou de leur incorporation au capital.

SERVICE FINANCIER : Crédit Industriel et commercial, Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, Banque de l'Indochine.

COTATION : Parquet « Cote Desfossés » actions A de capital 41. — Notice SEF : CH 405.

COUPONS NETS AU PORTEUR : Actions A de capital : n° 1 (18 juin 1951), 500 fr. ; 2 (16 juin 1952), 650 fr. ; 3 (6 juillet 1953), 800 fr. ; 4 (7 octobre 1954), 800 fr.

Ex.	Amort.	Provisions	Bénéf. net	Réserves	Divid.+ tantièmes	Divid. brut par act.
	(En 1.000 fr.)					(En fr.)
1945	666	2.224	- 8.463			
1946	3.872	10.930	19.416	11.670	6.456	200 00
1947	1.567	5.475	12.233	3.466	6.175	320 00
1948	6.326	8.852	24.678	18.000	8.014	350 00
1949	18.715	120	11.604	3.703	8.343	487 80
1950	28.140	3.251	18.884	5.000	11.425	609 75
1951	41.196	5.050	24.179	7.415	14.513	792 68
1952	54.559	23.581	29.868	15.000	17.101	800 net
1953	62.262	—	14.870	—	14.647	800 net

BILANS AU 31 DECEMBRE (En 1.000 fr.)

	1949	1950	1951	1952	1953
ACTIF					
Immobiliations (nettes)	112.246	116.528	112.428	179.075	254.151
Autres valeurs immobilisées	260	262	59.078	59.220	78.468
Réalisable valeurs d'exploitation	41.770	34.187	47.035	61.643	50.169
Débiteurs	11.616	8.096	21.277	11.885	9.495
Titres de placement	17.213	17.212	2.215	5.217	105.226

Disponible	61.636	115.405	136.742	192.862	73.202
	<u>244.741</u>	<u>291.690</u>	<u>379.775</u>	<u>509.902</u>	<u>570.711</u>
PASSIF					
Capital	56.800	56.800	80.950	80.950	80.950
Réserves	41.082	44.343	22.652	22.318	60.246
Fonds de renouvellement et provisions	78.211	118.408	190.095	285.559	348.388
Dette à court terme	57.044	53.255	60.899	81.207	66.257
Bénéfices	11.604	18.884	24.179	29.868	14.870
	<u>244.741</u>	<u>291.690</u>	<u>379.775</u>	<u>509.902</u>	<u>570.711</u>

Cie Française de Tramways (Indochine)
(*L'Information financière, économique et politique, 25 octobre 1956*)

Les comptes de l'exercice 1955 qui seront présentés à l'assemblée du 21 novembre se soldent par un nouveau déficit, après constitution de diverses provisions. Le solde débiteur net de 1954 avait été de 16.099.604 francs.

Cie Française de Tramways (Indochine)
(*L'Information financière, économique et politique, 30 janvier 1959*)

L'exercice 1957 a laissé un bénéfice de 119.851.975 francs au lieu d'une perte de 64.675.000 fr. en 1956.

Ce résultat est dû à la réintégration de différentes provisions intervenues à la suite de l'arrêt de l'exploitation à Saïgon et de la signature du protocole d'accord avec les autorités vietnamiennes.

Après affectation de ce bénéfice à l'amortissement des pertes antérieures, le solde débiteur à reporter s'élève à 60.589.548 francs.

Par ailleurs, la société proposera la répartition de l'indemnité de rachat de concession versée par le gouvernement du Sud-Vietnam, soit 1.559 par action A et 156 fr. par action.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE TRAMWAYS (INDOCHINE)
(*L'Information financière, économique et politique, 14 février 1959*)

L'assemblée ordinaire du 12 février a approuvé les comptes de 1957 et décidé la répartition de l'indemnité de rachat de concession versée par le gouvernement du Sud-Vietnam, soit 1.559 francs par action « A » et 156 francs par action « E ».

L'assemblée extraordinaire a approuvé la réduction du capital de 121.200.000 francs à 120.395.000 francs par remboursement de 50 francs par action « A » et de 5 francs par action « B ».
