

MM. COURRET, KRUG ET DURAND FRÈRES (1898) puis COMPAGNIE DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'HANOÏ ET EXTENSIONS (1899-1905)

PRÉCÉDENTS

LETTRES DU TONKIN
(*Le Temps*, 19 octobre 1885)

(De notre correspondant spécial.)
Hanoï, 25 août.

Hanoï progresse journellement : la capitale du Tonkin vient d'être dotée d'un service de tramways qui font le service entre la concession et la citadelle. Mais ces véhicules sont spécialement réservés aux militaires et aux fonctionnaires civils.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 novembre 1885)
(*Le Messager de Paris*, 1^{er} janvier 1886)

.....
Une excellente mesure qui vient d'être prise et exécutée est celle de la démolition de certaines portes intérieures qui séparaient les divers quartiers de la ville. Ces portes, véritables barricades qui nous auraient été fatales en temps d'insurrection, étaient devenues impossibles à supporter plus longtemps par suite de l'installation des chemins de fer [Decauville](#) qui sillonnent la ville en plusieurs endroits et qui rattachent la citadelle à la rive droite du fleuve.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS

Le déplacement du tramway
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 juillet 1889)

Nous avons appris que la municipalité avait demandé la suppression du tramway dans la rue Paul-Bert. On a proposé de faire passer le Decauville par le boulevard Gambetta et la rue des Teinturiers. Il y a, paraît-il, économie de route.

Le maintien du tramway dans la rue Paul-Bert depuis que dite voie est devenue la plus fréquentée de la ville a causé de nombreux accidents et depuis quelque temps, on signale des dégâts, produits par l'ébranlement, dans les façades et les plafonds des

maisons. Nous pourrions citer des endroits où des morceaux de plâtre, en tombant, auraient pu tuer ou blesser gravement ceux qui se seraient trouvés dessous.

Le tramway, bon à l'époque où il n'y avait que des paillotes, est devenu un danger public.

Nous croyons que le service militaire n'a aucun motif valable à opposer à ces modifications nécessaires et dont l'urgence s'impose.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 février 1896, p. 2, col. 3)

Nous lisons dans le *Courrier d'Haïphong* : « En voulez-vous des artilleurs ? — Le courrier en a amené une vingtaine, capitaines d'artillerie et gardes de tout grades ; c'est-à-dire que ceux dont M. de Lanessan avait débarrassé à grand peine le budget, reviennent deux fois plus nombreux.

« N. B. — Les artilleurs ne viennent pas pour le canon, mais pour la brique et le mortier. Saute princesse ! »

Qu'on se rassure, d'autres artilleurs sont en route, d'autres ont reçu leur ordre de départ, d'autres encore les attendent et, enfin, un gros tas espère la terre promise tonkinoise.

Nous reverrons fleurir le temps où trois ou quatre capitaines étaient chargés chacun de l'entretien et de la sécurité d'une section du Decauville transportant l'eau à la Citadelle.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 novembre 1896, p. 2, col. 1)

Sur la demande de la municipalité, la direction de l'Artillerie va procéder à l'enlèvement des voies Decauville qui traversent les rues des Volailles, des Étoffes, des Tasses et Vieilles-des-Tasses.

Il y a longtemps que la presse avait demandé l'enlèvement de ces rails dont les Subsistances ne se servent plus depuis au moins cinq ans, mais qui auraient pu être utile dans un avenir éloigné ; au moment de l'Exposition d'Hanoi de l'an 2000, par exemple.

AVANT-PROJET

Adolphe KRUG (Jersey, 1862-Hanoï, 1930), initiateur

Géomètre, entrepreneur, colon, céramiste.

1895-96 : projet de trois lignes de tramways en banlieue de Hanoï, présenté par M. Krug, rapporté par Bunau, conseiller municipal.

Conseil municipal de Hanoi
Séance du 4 novembre 1895
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 novembre 1895)

Morel ¹, résident-maire.
Lacaze, 1^{er} adjoint.

.....
M. Godard dit avoir entendu parler de projets d'installation de tramways électriques dans la ville. Il demande si des propositions ont été faites.

M. Morel répond qu'un projet a été déposé par un entrepreneur [Krug] et examiné par la direction des Travaux publics. Ce projet ayant été reconnu insuffisamment étudié par le service compétent, n'est pas susceptible de discussion. Il n'y a donc qu'à attendre que la ville soit saisie d'un projet complet et contenant des données nettes et précises qui manquaient à celui qui avait fait l'objet de l'examen des ingénieurs des Travaux publics.

TRAMWAY D'HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 août 1896)

Le tramway d'Hanoï est en train de devenir légendaire. Il semblait que le déplacement de l'hôpital et la réduction de la citadelle dussent entraîner sa suppression. Son utilité devient de jour en jour plus contestable. Un administrateur sage, s'il faisait le calcul de ce que coûte ce petit joujou, finirait par trouver que ce mode de locomotion devient de plus en plus dispendieux à mesure que les caisses à transporter diminuent en nombre. Mais le temps de se livrer à ces calculs n'est pas encore venu. Il y a plus. On veut le déplacer et le déplacer d'une façon malencontreuse pour les riverains des voies qu'il doit traverser.

En parlant ainsi, ne croyez nullement que je me fasse l'écho des riverains parce que leurs oreilles sont désagréablement frappées toutes les fois que passe ce ridicule tramway. Non, je ne prendrais pas la plume pour si peu. Il s'agit d'une question bien autrement

¹ Jules Morel (1853-1911) : polytechnicien, résident maire de Hanoï 1894-1899. Voir [encadré](#).

grave puisqu'elle peut mettre en danger la vie des riverains et de leurs enfants. Voici du reste le fait.

Généralement, les personnes qui autorisent un tramway ne l'autorisent qu'à occuper la chaussée. Il y a là une question de bon sens. Il existe une grande différence entre la chaussée et le trottoir. La chaussée, si je puis m'exprimer ainsi, est un lieu dangereux. C'est un endroit où l'on court risque de se faire écraser pour peu que l'on ait des distractions de poète ou d'amoureux. Le trottoir, au contraire, est un lieu de refuge contre les périls que présente la voie publique. Là seulement on est en sûreté. Eh bien ! malgré cette raison, c'est le contraire qui va être suivi. Ledit tramway ne suivra point la chaussée du boulevard Gambetta parce que — je vous prie de savourer toute la valeur de ce raisonnement —, il gênerait la circulation de la voie publique les jours où il y aurait des courses. Jean-Pierre et Monsieur Tout le monde auraient pensé que l'on aurait pu faire rouler un peu plus le petit tramway pendant les jours qui précèdent. Les courses ont lieu en moyenne tous les quinze jours et ce procédé eut permis d'assurer l'approvisionnement sans gêner la circulation pendant les journées hippiques.

Malgré tout cela, c'est l'argument sans valeur, dont nous avons parlé plus haut, qui l'emporte. Le tramway est établi sur le bas-côté de la voie, sur le trottoir. Il circule le long des rangées d'arbres. Son aspect est marqué par les branches basses de ces arbres. Vous pressentez d'ici le joli résultat. Il arrive à l'improvise et vlan, il culbute le cai xe² qui se trouve sur le trottoir ; tant pis pour le cai xe, il n'avait qu'à ne pas se trouver là. Il poursuit sa route et vlan, il renverse un vieillard ou un enfant qui n'ont pu se garer à temps, tant pis pour le vieillard ou pour l'enfant qui sont estropiés, il faut bien que le tramway passe et que l'hôpital se remplisse.

Voilà ce qui vient d'être décidé par monsieur de Marguerie de Montfort, chef des Services administratifs. Nous espérons pour lui qu'il n'a pas réfléchi à la portée de la décision qu'il a prise, car l'humanité l'aurait arrêté. Et, pour le cas où il l'aurait prise en connaissance de cause, nous demandons instamment à ce qu'il soit obligé d'habiter le boulevard Gambetta. Il a cinq ou six filles, si nous sommes bien informés. Eh bien ! il faut qu'il éprouve chaque jour pour elles les alarmes que cause la possibilité d'un accident. Il faut que les siens puissent être, tout comme les enfants des autres, des victimes possibles de par la mesure qu'il a ordonnée.

Mais, si laissant pour un temps la question d'humanité, nous nous plaçons sur le terrain du droit, nous sommes amenés à nous demander si on dispose de choses qui appartiennent à l'administration ? Les trottoirs appartiennent quelque peu aux propriétaires riverains. Lorsqu'on leur a délivré l'alignement et le permis de bâtir, on leur a assuré une voie publique de tant de mètres, et entre cette voie publique et leur maison, un trottoir d'une largeur donnée et où l'on fût en sûreté. Autrement, ils n'auraient pas construit où ils auraient construit en retrait. Au fond, on viole le contrat qui les lie à l'administration.

Il y a encore plus. La propriété des trottoirs n'appartient pas exclusivement à l'administration, ou mieux à la ville d'Hanoï. Ces trottoirs sont construits à moitié frais par la ville et par les propriétaires riverains. Voici, en effet, le texte d'une délibération, votée à l'unanimité par le conseil municipal d'Hanoï dans sa séance du 7 mars 1896 :

Les trottoirs seront faits par les soins de la ville, par moitié à ses frais et à ceux des propriétaires riverains. avec cette restriction que les propriétaires qui ont fait construire des trottoirs à leurs frais, n'auront rien à payer à la ville si ces trottoirs sont en bon état et qu'il soit quand même nécessaire de les refaire pour cause de rectification, de nivellement ou d'alignement. Dans ce cas, les frais, qui en résulteraient, seraient entièrement imputables à la ville.

Ainsi voilà qui est clair et péremptoire : le propriétaire riverain contribue pour moitié aux frais d'établissement des trottoirs. On admettra bien que cette dépense lui donne

² Pousse-pousse.

quelque droit sur ce trottoir et notamment celui d'être en sûreté. Par quelle aberration d'esprit a-t-on négligé ce côté de la question, si ce n'est parce qu'ici nous vivons sous le régime de l'arbitraire et que chaque administrateur croit pouvoir aller de l'avant et jusqu'à ce qu'il soulève une critique ? Dans ce dernier cas, on se replie en bon ordre.

Pourquoi, du reste, avoir choisi le trottoir du boulevard Gambetta. alors qu'on pouvait s'adresser soit à la voie publique soit au trottoir de la rue Paul-Bert ? Là du moins, on n'aurait pas gêné la circulation des voitures les jours de courses. L'argument aurait disparu. Mais la vérité, c'est que l'on aurait craint de soulever un tollé général. Et alors on se rabat sur le boulevard Gambetta où l'on espère trouver des propriétaires riverains un peu moins hargneux. On oublie qu'on a élevé le chiffre de leur impôt foncier. Il est aujourd'hui égal au chiffre de l'impôt foncier de n'importe quelle rue d'Hanoï, voire même de la rue Paul-Bert. Avec un impôt égal, les propriétaires riverains du boulevard Gambetta ont droit aux mêmes avantages et à une sécurité analogue pour leurs voitures et pour leur personne.

Ce qu'il y a de plus singulier en tout ceci, c'est l'attitude de notre résident-maire et de notre conseil municipal.

Jusqu'ici, j'avais toujours cru que le résident-maire était un administrateur consommé, connaissant admirablement la loi et la faisant respecter de temps à autre. Il règne même une légende en vertu de laquelle aucun colon ne serait capable d'être maire élu parce qu'il est impossible de réunir toutes les connaissances que possède cet administrateur, blanchi sous le harnais. Ma foi, je crois bien sincèrement que cette légende est en train de s'effriter et de disparaître. Le résident-maire ne marche d'ordinaire que lorsqu'il est houspillé par quelques journaux. Le premier colon venu serait capable d'en faire autant et coûterait moins cher au budget du Protectorat. À quoi sert, en effet, d'être un administrateur consommé pour oublier qu'aux termes de la loi du 11 juin 1880 (art. 26) et des décrets du 18 mai 1881 et du 20 mars 1882, les tramways doivent être placés sur la voie publique et exclusivement sur la voie publique ? À quoi sert d'être un administrateur consommé pour laisser faire tout ce que les autres veulent faire sur la propriété de la ville, ou mieux sur des trottoirs qui sont la propriété commune de la ville et des propriétaires riverains. Un maire élu ne ferait pas pire.

Et notre conseil municipal que l'on ne consulte même pas lorsqu'il s'agit d'une mesure de cette importance. Non seulement il s'agit d'une mesure qui est prise relativement à la voirie municipale mais cette mesure peut faire, à l'occasion, des victimes. Notre conseil municipal n'est pas convoqué, et, dans son sein, aucune voix ne s'élève pour demander une convocation rendue nécessaire.

Il m'est avis que, bientôt, il faudra défendre ses intérêts à l'américaine, le revolver à la main, sauf à avoir ensuite des démêlés avec la police et la justice.

OUDEÏS.

1898 (4 mai) : concession accordée à
MM. [Charles Courret](#),
Adolphe Krug
et les frères [Barthélémy et Pierre Durand](#),
futurs fondateurs de l'Énergie industrielle.

Conseil municipal de Hanoi
Séance du 17 septembre 1898

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} octobre 1898)

Morel, résident-maire.
Lacaze, 1^{er} adjoint.

.....
Une demande en concession d'un réseau de 5 lignes de tramway électrique d'un développement de 20 kilomètres à Hanoï avait été formulée en juillet 1895.

L'ingénieur chef du service des routes et chemins de fer, dans un rapport en date du 16 juillet 1895, déclarait qu'il ne s'agissait point, après examen de cette demande, d'attribuer un monopole à M. Krug, car la concession d'un réseau de tramway doit, en principe, disait-il, faire l'objet d'une adjudication ou d'un appel à la concurrence, et que la seule question qui se pose est de savoir si l'établissement du réseau proposé rencontrera ou non des obstacles de la part de l'Administration.

Le Protectorat et la municipalité sont intéressés dans la question à raison des voies publiques que le tramway doit suivre. Il semble difficile, en l'absence d'indications précisés, notamment sur les dimensions de la voie, sur la forme, sur la largeur des véhicules, etc., de dire si la mise en circulation des voitures de tramway rencontrera des difficultés.

En réservant l'examen de ces conditions et en admettant que le concessionnaire se soumette d'avance à toutes les conditions de sécurité que le service du contrôle croira utile de lui imposer, il semble qu'il ne peut y avoir que des avantages pour le Protectorat, comme pour la ville, à accorder une concession dans les conditions où elle est demandée.

Néanmoins, comme la municipalité nous paraît être la personnalité administrative la plus engagée dans la question soulevée par M. Krug, nous sommes d'avis de déférer l'examen à M. le maire de la ville d'Hanoï pour savoir si elle paraît susceptible de faire l'objet d'une instruction plus précise.

L'affaire m'ayant été ainsi renvoyée, j'invitai le demandeur à bien vouloir me fournir tous les documents nécessaires pour constituer un dossier aussi complet que possible qui permit à la municipalité de prononcer en connaissance de cause.

Ce dossier fut adressé directement au service des travaux publics et le chef du service des communications, après avoir analysé ce dossier dans un rapport daté du 14 octobre 1895, concluait en déclarant qu'en tout état de cause et dans l'état d'instruction où se trouve l'affaire au point de vue technique, nous n'avons pas d'avis à formuler [sur] un avant-projet où tout est laissé dans le vague.

Le directeur des travaux publics, à la date du 18 octobre, déclarait que c'était au conseil municipal à se mettre d'accord avec le demandeur, à soumettre le projet à l'enquête et, enfin, préparer le dossier. Ce n'est qu'une fois ces formalités remplies et l'accord établi entre le conseil municipal et le concessionnaire, le dossier entièrement prêt, que notre service pourra émettre son avis pour l'obtention du décret rendu au Conseil d'État déclarant les travaux d'utilité publique et autorisant leur exécution.

J'ai tenu à vous faire cet exposé pour couper court à la légende qu'ont essayé de créer les intéressés au sujet d'une prétendue et invraisemblable hostilité de la part du résident-maire à l'égard des tramways, d'où seraient résultés des ajournements qui n'avaient, en réalité, d'autre cause que l'insuffisance des pièces fournies par le demandeur, insuffisance reconnue par le service des travaux publics qui devait, en fin de compte, apprécier ces documents, et de l'assentiment duquel dépendait la conclusion de l'affaire, que ce fût ou non la municipalité qui contractât avec le dit demandeur.

C'est ce que je faisais savoir au conseil municipal à la plate du 4 novembre, en réponse à une question de l'honorable M. Godard, en déclarant qu'un projet aurait été déposé au gouvernement par un entrepreneur et examiné par la direction des Travaux publics.

Ce projet ayant été reconnu par le service compétent insuffisamment étudié, ajoutais-je, n'est pas susceptible de discussion.

Il n'y a donc qu'à attendre que la ville soit saisie d'un projet complet et contenant les données nettes et précises manquant à celui qui avait fait l'objet de l'examen des ingénieurs des Travaux publics.

Des lettres furent échangées entre le demandeur et moi pour la constitution du dossier réclamé par ce service que l'on s'obstinait à ne pas me fournir en attribuant gratuitement au résident-maire, comme preuve d'hostilité, mon insistance à demander les pièces que la direction des travaux publics jugeait nécessaires à cette constitution et ma résolution très ferme et très légitime de sauvegarder les intérêts de la ville en dépit des récriminations, polémiques ou menaces par lesquelles on ne saurait jamais m'influencer dans l'accomplissement de cet impérieux devoir.

Par une lettre en date du 9 décembre 1895, M. le directeur des Travaux publics informant le demandeur que les pièces à joindre à la concession devaient être celles indiquées dans le décret du 18 mai 1881, acceptait des modifications d'échelles de nature à faciliter sa tâche, pourvu, disait-il, que ces derniers contiennent toutes les indications prescrites au décret sus-cité et, surtout, soient suffisamment clairs et complets pour permettre l'instruction de la demande et, surtout, leur lecture à l'enquête par les intéressés.

Un arrêté du 24 janvier ouvrait une enquête d'un mois, du 5 février au 5 mars, sur la demande de concession de trois lignes de tramways :

1° de la place du Cocotier au village de Bac-mai-Phuong route de Hué ;

2° du même point au marché du village du Papier ;

3° du même point au nouveau village de S.E. le Kinh-luoc.

La commission des Travaux du conseil municipal ayant, de son côté, examiné le projet et entendu le demandeur, déposa, le 5 mars, son rapport, qui fut communiqué le 6 mars aux conseillers et discuté dans la séance du 7 mars 1896.

(suite et fin)

(*L'Avenir du Tonkin*, 5 octobre 1898)

Vous pouvez constater, l'enquête ayant été close le 5 mars, le résident-maire faisait preuve de la plus grande diligence en convoquant le conseil pour discuter la question des tramways le 7.

De cette discussion, il résulte que le conseil municipal soumettait au gouvernement les desiderata suivants, votés ce jour-là :

1° L'autorisation d'établir dans la ville d'Hanoï des lignes de tramways peut-être accordée ;

2° Il ne devrait point exister de garage à la place du Cocotier, qui ne peut, vu son exigüité et l'encombrement de la circulation, être une tête de ligne. Les voitures qui ne feront que la traverser y stationneraient le temps strictement nécessaire pour échanger les voyageurs ;

3° Le tracé A par les rues de la Soie, des Cantonnaires, du Riz, etc., a été repoussé en raison du peu de largeur de ces voies entre la place du Cocotier et le Château d'eau, et pour éviter les inconvénients et accidents de diverses natures qui pourraient résulter du passage de tramways par ces rues ;

4° Le tracé suivant les rues du Chanvre, du Coton route de Sinh-tu, etc., a été adopté ;

5° Il en a été de même pour celui qui emprunte les rues Francis-Garnier, Dong-khanh, et route de Hué.

Cette délibération ayant été prise et portée à la connaissance de l'autorité supérieure, nous nous trouvâmes, en quelque sorte, dessaisis de l'affaire dont nous

n'entendîmes plus parler jusqu'au commencement de 1898 où un projet de convention élaboré entre le Protectorat et le demandeur fut soumis par l'Administration à l'examen de la municipalité. Vous savez comme le rapport de la commission exposait que la Ville, en acceptant la création d'un réseau de tramways, aliénait une partie de ses ressources présentes, facilitait l'exode de la population indigène, diminuait à coup sûr son budget d'une partie de la redevance que paient les pousse-pousse de louage, industrie dont le chef du service des routes et chemins de fer avait même antérieurement prévu la ruine, enfin laissait entraver, dans une certaine mesure, les transactions commerciales d'une des plus importantes artères, entre la place du Cocotier et le château d'eau de la place du Charbon.

6° Il a été voté que la société concessionnaire devait prendre toutes mesures nécessaires pour rendre sa voie indéformable afin d'éviter des détériorations des chaussées que cette société doit, d'ailleurs, entretenir en parfait état entre les rails, et à droite et à gauche de la voie, sur une largeur de 0 m 60. L'intervalle entre le rail et le contre-rail doit être assez réduit pour qu'il ne soit pas possible de voir s'y engager les roues de pousse-pousse qui risqueraient de se briser.

7° La société paierait à la ville une redevance annuelle de cent francs par voyage sur chaque ligne. Le minimum des voyages est fixé à 24 par jour dans un sens ou dans l'autre, soit une redevance minimum de 2.400 francs par ligne concédée.

Je ne suis point aussi pessimiste que la commission et le chef de service, et veux croire que ses craintes sont exagérées, mais elles sont néanmoins légitimes et nous devons en tenir compte.

La commission, après avoir fait ressortir les avantages qui devaient, au contraire, résulter pour le Protectorat de la création du réseau demandé réclamait pour la municipalité le droit d'accepter le choix des emplacements et l'agencement des locaux d'attente et de contrôle, abandonnant l'idée de redevance dont le minimum avait été voté à la séance du 7 mars 1896, la commission réclamait la cession à la ville, à l'expiration du contrat de concession, de tous les biens mobiliers et immobiliers de la Société des tramways et une participation aux bénéfices dans la proportion des 2/3 de ceux concédés au Protectorat par le contrat soumis à l'examen de la municipalité.

Enfin, la commission adoptant les tracés des trois lignes demandées, donnait des indications sur la largeur des voitures, la vitesse de marche, le contrôle de cette vitesse.

Ce rapport était lu le 16 mai en séance du conseil municipal qui, de nouveau, adoptait le principe de l'établissement des tramways dans les rues de Hanoï, réservait la question du quantum de la participation aux bénéfices, repoussait le tracé passant par la rue de la Soie.

À la séance du 15 juin, ce tracé était adopté sous conditions d'un élargissement minimum de la chaussée. à 7 m 50, les expropriations nécessaires pour cet élargissement, et pour la sécurité des concessionnaires sur les indications de la commission des travaux.

Enfin, dans sa séance du 16 août dernier, le conseil décidait de remettre au Protectorat la conduite et les charges de l'affaire, et lui demandait abandon des 2/3 de sa participation aux bénéfices, et désignait une commission pour évaluer la dépense qui pourrait résulter des expropriations nécessaires à la création d'un trottoir de 3 mètres dans le parcours des rues de la Soie, du Sucre, du Riz et du papier.

La rédaction du procès verbal de cette séance a paru obscure à M. le directeur des Travaux publics qui y a vu une renonciation de la ville à des avantages très appréciables que le Protectorat était disposé à lui abandonner, et je demande au conseil de vouloir bien entendre à ce sujet M. Guillemoto, qui lui fournira toutes les indications nécessaires sur les clauses de retour de la concession à la ville, de rachat, de liquidation, etc., qui avaient pu être mal comprises par certains membres.

Le président donne la parole à M. Guillemoto.

M. le directeur des Travaux publics expose que certains points étaient restés en suspens malgré la délibération en date du 26 août dernier par laquelle le conseil municipal semble avoir remis au protectorat, et sans condition, le soin de traiter l'affaire des tramways de la ville d'Hanoï.

Ces points étaient :

- 1° La somme à payer par la ville pour l'élargissement de la rue de la Soie ;
- 2° La participation de la ville dans les bénéfices éventuels de l'exploitation ;
- 3° La vitesse maximum à autoriser dans certaines rues où la circulation est considérable ;
- 4° Les dépenses d'entretien des portions de voie empruntées par le tramway ;
- 5° Les conditions de rachat en cours de concession et le retour à la ville du tramway, à l'expiration de la concession.

Sur le premier point, monsieur le directeur déclare avoir obtenu du concessionnaire la promesse de verser à la ville la somme de 5.000 \$ représentant, d'après l'estimation de la commission, les dépenses d'élargissement ou de mise à l'alignement des rues qui seront jugées trop étroites.

Cette obligation nouvelle du concessionnaire fait l'objet d'un 3^e paragraphe ajouté à l'article 2 du projet de convention.

Sur le 2^e point, le concessionnaire a offert de donner :

15 % de l'excédent sur 25.000 francs des recettes comprises entre 25 et 30.000 francs.

20 % de l'excédent sur 30.000 fr, des recettes supérieures à 35.000 francs.

M. le directeur, après avoir pris l'avis de M. le gouverneur général, proposera d'allouer à la ville les 2/3 de ces excédents (art. 4 du projet de convention).

Sur le 3^e point, le demandeur ou concessionnaire aura le droit de marcher à la vitesse de 20 kilomètres à l'heure, sauf dans la partie comprise entre la place du Cocotier et le rond-point du Grand-Bouddha où la vitesse sera réduite à 7 kilomètres à l'heure.

Et dans la partie comprise entre la place du Cocotier et la rue de la Citadelle, ainsi que de la place des Teinturiers à la pagode de Sinh-tu, où la vitesse sera réduite à 12 kilomètres à l'heure (art. 10 du cahier des charges).

Le concessionnaire sera, d'ailleurs, responsable de tous accidents résultant du fait de son exploitation.

Sur le 4^e point, l'art. 15 du projet de cahier des charges laisse au concessionnaire l'entretien de la voie du tramway et d'une zone de 0 m. 50 de chaque côté des rails dans les portions de voie accessibles aux pousse-pousse.

Dans les portions non accessibles aux voitures ordinaires, la largeur de la zone laissée à la charge du concessionnaire est fixée à 1 mètre.

L'article 34 du cahier des charges énumère les mesures coercitives qui pourraient être prises contre le concessionnaire dans le cas où il ne satisferait pas aux obligations qui précèdent et à toutes les autres spécifiées au cahier des charges et dans la convention.

Sur le 5^e point, M. le directeur explique que l'article 2., accordera à la ville de Hanoï le droit de racheter la concession à toute époque. Ce droit ne peut devenir une obligation et il constitue un grand avantage pour la ville qui reste ainsi maîtresse de fusionner, pour le bénéfice de l'exploitation, les lignes projetées actuellement avec celles que les circonstances nécessiteraient dans l'avenir.

Il n'y a, dans cet article 10, qui est rédigé dans la forme habituelle des cahiers des charges des tramways, aucune clause qui n'ait son utilité pour la ville.

Cette faculté de rachat est défavorable au concessionnaire et non à la ville de Hanoï.

L'article 20 fixe à 68 ans la durée de la concession. M. le gouverneur général consent qu'à l'expiration de ce terme, le tramway fasse retour à la ville de Hanoï en considération de ce que le dit tramway a un caractère urbain et non pas provincial et

pour compenser la diminution éventuelle que la mise en service du tramway pourrait amener dans les recettes que la ville tire des pousse-pousse.

Il suit de là qu'à l'expiration de la cession, la ville sera en possession, sans bourse délier, d'un instrument de transport qu'elle aura la possibilité de remettre en bon état, aux frais du concessionnaire, en s'y prenant cinq ans à l'avance (3^e § de l'article 21 du cahier des charges). Elle aura en sus la clientèle et les revenus de l'exploitation du tramway.

L'affaire se présente donc dans des conditions particulièrement favorables et avantageuses pour la ville de Hanoï ; sans courir aucune dépense, la ville verra son domaine augmenter d'un tramway qui est appelé, dans l'avenir, à devenir sa propriété et même à lui procurer des bénéfices.

M. le résident-maire déclare qu'il est entièrement de l'avis de M. le directeur des travaux publics en ce qui concerne les avantages que la ville ne doit point abandonner alors que le Protectorat consent à les concéder.

M. Godard déclare que le conseil n'a pas vu la question sous le jour où elle vient d'être présentée par M. le résident-maire et M. le directeur des travaux publics, sans quoi on eût voté tout différemment.

Plusieurs conseillers sont du même avis. M. Viterbo regrette qu'on n'ait pas fait antérieurement l'exposé de la question tel que vient de le faire M. le résident-maire.

M. le résident-maire ayant de nouveau fait valoir qu'il ne peut y avoir qu'avantages et aucun inconvénient pour la ville à se substituer au Protectorat dans les clauses de rétrocession, de rachat ou de résiliation qui lui permettront de devenir, sans bourse délier, propriétaire d'un capital considérable en meubles et immeubles, pose au conseil les questions suivantes :

1° La municipalité doit-elle réclamer en sa faveur la clause de retour de ces biens de la Société et le droit d'exploitation à l'expiration de la concession ?

M. Viterbo déclare que, d'accord, quant au fond, sur les avantages qui résulteront pour la ville de l'adoption des modifications qui résulteront du nouvel exposé de la question, il s'abstiendra quand même parce qu'il n'accepte pas le passage par la rue de la Soie.

M. le résident-maire fait remarquer que lui-même n'est point partisan de ce tracé, mais que, déférant aux résolutions du conseil municipal qui, sur ce point, a voté en toute connaissance de cause, en prescrivant l'élargissement de la chaussée et l'établissement de trottoirs suffisants, il ne croit pas qu'on puisse revenir sur ce point.

Tel est l'avis des conseillers et la résolution mise aux voix est adoptée à l'unanimité des conseiller» européens présents, moins M. Viterbo. Le conseiller annamite s'est également abstenu.

Même vote pour les résolutions suivantes.

2° La municipalité accepte de se substituer au Protectorat avec droit de priorité en ce qui concerne les clauses de rachat avant ou après 15 ans ;

3° La municipalité accepte de se substituer au Protectorat en ce qui concerne les clauses de résiliation et toutes autres entraînant à son profit la saisie du cautionnement de la voie, des installations fixes et du matériel roulant ;

4° La municipalité accepte que le Protectorat lui fasse donner par le concessionnaire une somme minima de 5.000 \$ correspondant à l'évaluation très approximative faite par la commission désignée à la séance du 26 août pour les travaux d'élargissement de la rue de la Soie nécessaires à assurer la sécurité de la circulation.

Cette dernière proposition a été votée par 6 voix contre 3 abstentions dont MM. Viterbo, Yolle et 1 conseiller annamite.

En conséquence, le conseil municipal a adopté ces diverses résolutions.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 10 heures et demie.

Le résident-maire,

Signé : Morel.

Le Secrétaire,

Signé : Yolle.

Les membres du conseil municipal.

Signé : Lacaze, Blanc, Godard, Charpentier, Fossion. Viterbo, Hoang-dao-Dat.

Pour extrait conforme, le Résident-maire, j

Signé : Morel.

N° 417. — ARRÊTÉ déclarant d'utilité publique l'établissement à Hanoï de trois lignes de tramway à traction électrique.

(Bulletin officiel de l'Annam et du Tonkin)

Texte de la convention passée entre le Protectorat et la ville de Hanoï, et MM. Courret, Krug et Durand frères. — Cahier des charges.

Du 4 mai 1899

Le gouverneur général de l'Indo-Chine,

Vu le décret du 21 avril 1891 ;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement d'un réseau de trois lignes de tramway à traction électrique destinées à desservir la ville de Hanoï et sa banlieue ;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis du 5 février au 5 mars 1896 ;

Vu la délibération de la chambre de commerce de Hanoï, en date du 22 février 1896 ;

Vu le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 18 mars 1896 ;

Vu la délibération du conseil municipal de la ville de Hanoï, en date du 17 septembre 1898 ;

Vu, avec le cahier des charges y annexé, la convention passée le 2 mai 1899 entre M. Morel, résident supérieur p. i. au Tonkin, agissant au nom et pour le compte du Protectorat du Tonkin ; M. Baille, résident-maire de Hanoï, agissant au nom et pour le compte de la ville de Hanoï, et MM. Courret, Krug et Durand frères, demandeurs en concession ;

Vu l'avis du Conseil du Protectorat du Tonkin, en date du 28 avril 1899 ;

Vu l'arrêté du 9 septembre 1898 ;

Vu l'arrêté du 13 février 1899 ;

Sur la proposition du résident supérieur du Tonkin et du directeur des Travaux publics de l'Indo-Chine,

ARRÊTE :

Article premier. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de trois lignes de tramway à traction électrique destinées à desservir la ville de Hanoï et sa banlieue et comprenant :

Une ligne partant de la place du Cocotier pour aboutir au village de Bac-mai-Phuong ;

2° Une ligne partant de la place du Cocotier pour aboutir au village du Papier ;

3° Une ligne partant de la place du Cocotier pour aboutir au village du Kinh-Luoc ;

Art. 2. — MM. Courret, Krug et Durand frères sont autorisés à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramway dont il s'agit, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée le 2 mai 1899 entre M. Morel, résident supérieur p. i. au Tonkin, agissant au nom et pour le compte du Protectorat du Tonkin ; M. Baille, résident-maire de Hanoï, agissant au nom et pour le compte de cette ville, et

MM. Courret, Krug et Durand frères, pour la concession des lignes de tramway ci-dessus visées.

Lesdits convention et cahier des charges resteront annexés au présent arrêté.

Art. 4. — Le résident supérieur au Tonkin et le directeur des Travaux publics de l'Indo-Chine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Hanoï, le 4 mai 1890.

PAUL DOUMER.

Par le Gouverneur général :

Le résident supérieur p. i. au Tonkin,

J. MOREL.

Le directeur des Travaux publics de l'Indo-Chine,

GUILLEMOTO,

CONVENTION

Entre les soussignés :

M. J. MOREL, résident supérieur p. i. au Tonkin, agissant au nom et pour le compte du Protectorat du Tonkin, et M. BAILLE, résident-maire de la ville de Hanoï, agissant au nom et pour le compte de la ville de Hanoï,

s d'une part ;

Et MM. CHARLES COURRET, propriétaire, demeurant rue de la Chaux, à Hanoï; ADOLPHE-JEAN-VALENTIN KRUG, entrepreneur, demeurant 72, boulevard Gambetta, à Hanoï; PIERRE-MARIE DURAND et LOUIS-BARTHÉLÉMY DURAND, concessionnaires de tramways et chemins de fer, demeurant à Lyon, rue du Président-Carnot, n° 9, et à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 38, ces derniers représentés en vertu d'une procuration notariée en date du 24 décembre 1898, ci-annexée, par M. RENÉ-LUCIEN-AUGUSTE LAUNAY ³, propriétaire, domicilié à Paris, 61, rue de Rennes, lesdits agissant en leur nom personnel conjointement et solidairement,

d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

Le Protectorat du Tonkin concède à MM. Courret, Krug et Durand frères, qui acceptent, un réseau de tramways dans la ville et la banlieue de Hanoï, tel qu'il est défini et aux conditions du cahier des charges joint à la présente convention.

La présente convention n'aura d'effet qu'après avoir été approuvée par M. le gouverneur général.

Il est bien entendu que dans le cas où la concession ne serait pas accordée à MM. Courret, Krug et Durand frères, le présent traité serait considéré comme nul et non avenue et MM. Courret, Krug et Durand frères ne pourraient prétendre à aucune indemnité.

ART. 2

MM. Courret, Krug et Durand frères déclarent accepter cette concession et s'engagent à construire et à exploiter à leurs frais, risques et périls, sans subvention, ni garantie d'intérêt, le réseau de tramways qui fait l'objet du traité.

³ Lucien Launay (1871-1941) : fondateur de la [Compagnie française de cabotage des mers de Chine](#), un temps domiciliée 7, rue d'Athènes, Paris, à l'adresse de la Compagnie d'exploitation des tramways des frères Durand.

Ils seront assujettis envers le Protectorat et la ville de Hanoï à toutes les obligations indiquées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

ART. 3

Les élargissements et alignements de rues qui seraient reconnus nécessaires par suite de l'établissement des lignes de tramways seront exécutés, pour ce qui concerne les rues qui s'étendent entre la place du Cocotier et l'extrémité de la rue du Riz, aux frais et par les soins de la ville de Hanoï. Le concessionnaire paiera à la ville de Hanoï une somme globale de cinq mille piastres pour tous les travaux d'élargissement et de mise à l'alignement dont il s'agit.

L'opportunité et le choix de ces travaux d'élargissement et de mise à l'alignement seront à la disposition de la ville de Hanoï sans que le concessionnaire puisse élever de réclamation à ce sujet.

ART. 4

Le Protectorat et la ville de Hanoï concèdent la location gratuite à MM. Courret, Krug et Durand frères des surfaces occupées par les voies et stations ainsi que par les bureaux d'attente et de contrôle, sous la condition que lesdits bureaux seront établis sur des terrains appartenant au Protectorat ou à la Ville, et sous la condition que les agencements auront été reconnus par l'Administration, en rapport avec les exigences de la circulation et en concordance harmonique avec les dispositions architecturales ou de perspective des lieux environnants et avec faculté pour la ville de demander le déplacement en cas d'urgence. Il en sera de même pour les poteaux, consoles et supports quelconques destinés à supporter les fils électriques.

ART. 5

Dans le délai de six mois qui suivra la notification de l'arrêté déclaratif d'utilité publique, MM. Courret, Krug et Durand frères devront avoir constitué une société anonyme française qui leur sera substituée.

Passé ce délai et faute par eux d'avoir constitué cette société par le fait seul de l'échéance du terme, sans aucune mise en demeure préalable, la présente convention sera de plein droit nulle et non avenue.

Cette substitution devra être approuvée par le Gouverneur général.

ART. 6

Indépendamment des frais de contrôle prévus à l'article 41 du cahier des charges, la société abandonnera au Protectorat une portion de recettes brutes d'exploitation dans les conditions ci-après :

- pour des recettes brutes kilométriques comprises entre 25.000 et 30.000 fr., elle abandonnera 15 % de l'excédent sur 25.000 francs ;
- pour des recettes brutes kilométriques comprises entre 30.000 et 35.000 fr., elle abandonnera 20 % de l'excédent sur 30.000 francs ;
- pour des recettes brutes kilométriques supérieures à 35.000 francs, elle abandonnera 25 % de l'excédent sur 35.000 francs.

Les deux tiers des sommes ainsi abandonnées au Protectorat seront attribués à la ville de Hanoï.

ART. 7

La somme de cinq mille piastres prévue à l'article 3 de la présente convention devra être versée et payée dans le délai de quinze jours qui suivra la notification, faite par le résident supérieur, de l'arrêté approuvant la substitution de cette société anonyme à MM. Courret, Krug et Durand frères.

ART. 8

Tous les engins, matériaux et appareils et plus spécialement toutes les fournitures de la partie électrique nécessaires à la construction des tramways et à leur exploitation pendant la durée de la concession, seront soit de provenance française, soit de provenance des pays protégés par le Gouvernement français en Indo-Chine. Toutefois, en cas de nécessité absolue reconnue par le résident supérieur, le combustible nécessaire à l'exploitation pourra être de nature étrangère.

Le directeur et tout le personnel européen employé à la construction et à l'exploitation de la concession seront de nationalité française ; le personnel indigène devra être, sauf le cas de nécessité absolue reconnue par le résident supérieur, de la nationalité des pays protégés par le Gouvernement français en Indo-Chine.

ART. 9

Le concessionnaire fera imprimer à ses frais 300 exemplaires de la présente convention ainsi que du cahier des charges et les remettra à l'Administration supérieure.

En outre, des exemplaires des arrêtés qui régleront l'exploitation seront constamment affichés à la diligence du concessionnaire, aux abords des bureaux d'attente et de contrôle, dans les salles d'attente.

Les agents des trains devront également être munis d'un exemplaire desdits arrêtés; un extrait en français et en caractères devra être délivré aux conducteurs mécaniciens et autres agents employés sur la voie ferrée.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, seront placés dans chaque caisse de voiture.

Hanoï, le 2 mai 1899.

Lu et approuvé

Le résident-maire, BAILLE.

Lu et approuvé :

Le résident supérieur *p. i.* J. MOREL.

Lu et approuvé, CH. COURRET.

Lu et approuvé, KRUG.

P. P^{on} P. et B. DURAND.

Lu et approuvé LAUNAY.

C^{ie} DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'HANOÏ ET EXTENSIONS

Participation directe de la [Société générale électrique et industrielle](#)
et indirecte par la Cie d'exploitation de tramways et de chemins de fer
(1902), des frères Durand

S.A., 28 octobre 1899.



[Coll. Olivier Galand](#)

Hanoï. — Boulevard Dong-Khan (Coll. Dieulefils).

CONVOCATIONS EN ASSEMBLÉES GÉNÉRALES (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 novembre 1899)

20 novembre, 11 h., extraord. — Compagnie des Tramways d'Hanoï et extensions.
— 4, cité d'Antin, à Paris. — Ordre du jour : Communication et approbation de traités
et conventions. Nomination de commissaire. — *Petites Affiches*, 7.

(*Les Archives commerciales de la France*, 2 décembre 1899)

Paris. — Formation. — Société anonyme dite COMPAGNIE DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'HANOÏ ET EXTENSIONS, 7, Athènes. — 62 ans. — 2.750.000 fr. — 3 nov. 1899. — *Petites Affiches*.

INFORMATIONS

(*Le Rentier*, 7 décembre 1899, p. 5, col. 3)

(*L'Information financière, économique et politique*, 8 décembre 1899, p. 2, col. 1)

Tramways électriques d'Hanoï. — La Société anonyme dite Compagnie des Tramways électriques d'Hanoï vient d'être définitivement constituée au capital de 2.750.000 fr., divisé en 5,500 actions de 500 fr.

Les premiers administrateurs statutaires sont :

M. Victor Fournié⁴, inspecteur général des ponts et chaussées en retraite ;

M. Génébrias de Fredaigues, sous-directeur de la Société générale ;

Hippolyte-Eugène Boyer⁵, administrateur de la Société générale électrique et industrielle, demeurant à Paris ;

M. Pierre-Marie Durand, banquier, demeurant à Lyon ;

M. Louis-Barthélemy Durand, concessionnaire de tramways, propriétaire, demeurant à Paris ;

M. René-Lucien Launay, propriétaire, demeurant à Paris ;

M. Barthélemy Robaglia⁶, propriétaire, demeurant à Paris.

L'assemblée générale a nommé M. Joanny Cornu, comptable, demeurant à Lyon, commissaire de surveillance pour le premier exercice social.

COLONIES ET PROTECTORATS

TONKIN

Des tramways à Hanoï

(*Le Journal des débats*, 21 mars 1900)

Hanoï va être pourvue de tramways électriques. Déjà, les travaux d'installation sont en cours et la capitale du Tonkin et sa banlieue seront, dans un avenir assez prochain, dotées d'un réseau de tramways d'une longueur de 14 kilomètres environ.

Cette ville, la plus importante de notre empire indochinois, va ainsi compléter un ensemble d'aménagements déjà très bien compris. Hanoï, en effet, est, à l'heure actuelle, comme le remarquait la *Quinzaine coloniale* dans son dernier numéro, dotée d'une voirie que beaucoup de nos villes de France pourraient lui envier. L'éclairage électrique y est installé ; un réseau complet d'égouts et un service d'eau parfaitement compris en font une ville saine et propre. Seuls, les moyens de transport n'avaient pas été améliorés et on en était resté aux primitifs pousse-pousse, bien insuffisants pour une ville où habitent de nombreux Européens et plus de 100.000 indigènes. Cette dernière lacune va être comblée.

⁴ Victor Fournié (Paris, 18 juillet 1837-Paris V^e, 20 nov. 1900) : polytechnicien, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ingénieur-conseil du gouvernement général de l'Indochine (1895), président de la Société générale électrique et industrielle.

⁵ H.S. Boyer (1862-1951) : ingénieur E.C.P. Futur président de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

⁶ Barthélemy Robaglia (1867-1941) : lieutenant de vaisseau chargé de mission sur le Mékong (1893-1894), député de Paris (1924-1928), administrateur de sociétés, président de l'Agence coloniale française. Voir [encadré](#).

ACTES OFFICIELS
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 mai 1900)

Est approuvée la substitution à MM. Ch. Courret, Adolphe-Jean-Valentin Krug, Pierre-Marie et Louis Barthélemy Durand, de la Compagnie dite « Compagnie des tramways électriques d'Hanoï et extensions » comme concessionnaire du réseau de tramways dont l'établissement à Hanoï a été déclaré d'utilité publique par l'arrêté du 4 mai 1898.

Il est interdit à la Compagnie des tramways électriques d'Hanoï et extensions, sous peine de déchéance, d'engager, sans y être formellement autorisée par voie d'arrêté, son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du réseau de tramways dont s'agit.

Indo-Chine
(*Le Siècle*, 11 juin 1900)

Le réseau de tramways à traction électrique qui doit desservir Hanoï et sa banlieue, concédé à MM. Courret, Krug et Durand, a été transféré, par arrêté du 13 avril, à la « Compagnie des tramways électriques d'Hanoï et extensions », 7, rue d'Athènes, à Paris, constituée le 28 octobre 1899, au capital de 2.750.000 francs avec versement du quart.

TRAVAUX
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 novembre 1900)

Ah qu'il est donc difficile de contenter tout le monde ! On se plaint de ce que la voirie ne fait pas certains travaux nécessaires : quand elle le fait, on se plaint encore.

En ce moment, le boulevard Dong-khanh est transformé en chantier. Les travaux d'égout marchent de front avec la pose des rails du tramway électrique ; sans doute le peu d'espace laissé libre, par les terrassements d'égout est encombré par de nombreux matériaux, ce qui est assez gênant pour ceux qui habitent le quartier ; mais ne vaut-il pas mieux se débarrasser d'un seul coup de tous ces travaux, quitte à encombrer un peu plus la voie pendant quelques jours, plutôt que d'attendre que les égouts soient installés pour poster les rails, ce qui interromprait de nouveau la circulation ?

1900 (4 novembre) : ligne Hanoï-Sontay déclarée d'utilité publique et concédée à MM. P. Durand et Cie.

NÉCROLOGIE
Victor Fournié
(*L'Écho de Paris*, 23 novembre 1900)

Nous apprenons la mort de M. Victor Fournié, inspecteur général des ponts et chaussées en retraite, président du conseil d'administration de la [Société générale électrique et industrielle](#), de la Compagnie des chemins de fer de la Drôme, de la Compagnie des tramways électriques d'Hanoï et de la Compagnie d'électricité de l'Est parisien, officier de la Légion d'honneur.

Les obsèques seront célébrées demain vendredi à deux heures au temple de l'Oratoire. L'inhumation aura lieu au cimetière Montparnasse.

HANOÏ TRAMWAYS

(Annuaire général de l'Indochine française, 1901, II-862)

Une société de tramways à traction électrique a obtenu la concession d'un réseau de 12 kilomètres de longueur.

Les bâtiments de l'usine ont été construits dans le courant de l'année 1900 et sont complètement achevés.

L'ensemble du réseau est en cours d'exécution. Il comprend trois lignes qui convergent au centre de la ville, sur la place de Négrier, à l'extrémité nord du Petit Lac.

Ces trois lignes seront terminées dans deux ou trois mois et l'exploitation pourra vraisemblablement être commencée vers le milieu de l'année courante.

Le mode de traction employé est le système à trolley avec voitures automobiles et remorquées.

Le réseau sera alimenté par des courants continus à 500 volts.

Hanoï

(Annuaire général de l'Indochine française, 1901, II-874)

Tramway : Bertrand, ingénieur. Carnerri, surveillant.

Les rails du tramway électrique *(L'Avenir du Tonkin, 6 janvier 1901)*

Nous constatons avec une réelle satisfaction, combien rapides et peu gênants sont les travaux exécutés en ce moment dans la rue du Coton pour la pose des rails du tramway électrique.

Les entrepreneurs chargés de ces travaux ont compris la nécessité qu'il y avait à gêner le moins possible la circulation dans une rue aussi fréquentée que celle dont il s'agit : nous ne pouvons que les féliciter de leur intelligente mesure.

Les rails du tramway électrique *(L'Avenir du Tonkin, 6 mars 1901)*

Les rails du tramway électrique, posés sur la route du Village des cochons sont fort incommodes dans l'état où ils se trouvent actuellement.

Très hauts au dessus de la chaussée, sans pente douce, il sont un obstacle à la circulation car il ne reste plus, dès lors, que juste la place d'une voiture, d'un côté du chemin.

Or, des charrettes, des voitures ou des pousse-pousse stationnent assez souvent devant les maisons bâties en face du Grand Lac en cet endroit ; et il est très dur aux coolies de se garer, les rails formant un talus trop élevé.

Nous savons fort bien que ce n'est là que du provisoire et que, partout ailleurs en ville, tout a été arrangé pour le mieux ; mais comme ce provisoire dure depuis quelque temps, on y devrait bien remédier.

[Arrivée des chaudières]
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 avril 1901)

La Société industrielle d'application industrielle ⁷, de Paris, qui est chargée de la construction du matériel désiré à la Société des tramways électriques de notre ville, procède, en ce moment, au déchargement des grosses pièces à installer à l'usine.

Ce n'est pas moins de 200 tonnes qu'il faut ainsi faire passer des chalands à l'usine de la digue Parreau. Sur les quatre chaudières qui devront fournir la force motrice, trois sont à quai et on travaille à leur débarquement, ce qui n'est pas une petite besogne, si l'on songe que chacune de ces pièces pèse douze tonnes.

Ces chaudières sont en tôle d'acier de 2 m/m d'épaisseur, elles sont à deux foyers et présentent une surface de chauffe, chacune de 150 mètres carrés.

En raison des difficultés que présente la rive du fleuve, où il manque quai de débarquement, grues et palans, les travaux exigent beaucoup de précautions et de temps. Il faut, en effet amener les chaudières à terre au moyen d'un pont de madriers qu'elles franchissent lentement sur rondins.

Arrivées à terre, il faut les surélever du sol au moyen d'un bâti, de façon à pouvoir passer dessous le chariot qui devra les transporter à l'usine. Ce chariot, ainsi que tout le matériel de débarquement, qui a été construit par MM. Besset et Coissandeau ⁸, a été fait spécialement pour le transport de ces lourdes pièces. Il se compose de quatre roues pleines en bois, d'une largeur de 30 centimètres supportant une énorme plate forme.

Il ne faudra pas moins de 18 à 14 bœufs et 50 à 60 coolies pour transporter ces masses d'acier.

Il sera curieux de voir entrer dans nos murs ces nouveaux « chevaux de Troie ».

[Rue de la Soie]
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} mai 1901)

Nous venons de recevoir un grand nombre de lettres contenant des observations fort justes.

Il est de notre devoir de livrer ces observations à la publicité, assuré d'avance qu'il en sera tenu compte.

Voici ce dont il s'agit :

⁷ En réalité, la Société d'applications industrielles, créée en 1896 par le constructeur suisse Alioth afin d'accroître ses débouchés en France par le biais de participations dans des sociétés de production et distribution d'électricité.

⁸ *Auguste François Coissandeau* : né à Lorient (Morbihan), le 2 jan. 1875. Il poursuit sa carrière comme contremaître, puis chef d'atelier de la [Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan](#) à Gialam.

La rue de la Soie, à Hanoï, où va passer prochainement le tramway électrique, est une des voies les plus fréquentées de notre agglomération hanoïenne. En raison de l'encombrement que va produire la circulation de ce tramway, nos édiles ont décidé, avec juste raison, l'élargissement de cette voie.

Pour ce faire, la ville a dû s'imposer de fortes dépenses nécessaires à l'expropriation des propriétaires riverains.

Les trottoirs ont ainsi été élargis pour permettre aux piétons une circulation facile en dehors de la chaussées.

Or le but n'est pas atteint ; car nous l'avons constaté et comme de nombreux correspondants nous le signalent, ces trottoirs de la rue de la Soie sont encombrés par les étalages des boutiques.

Il y a lieu, ce nous semble, d'interdire aux boutiquiers de cette rue d'encombrer les trottoirs qui vont être tout entiers nécessaires aux piétons, quand va circuler le tramway.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 mai 1901)

La pose des rails pour le tramway électrique se poursuit avec activité, principalement sur la place Négrier ; l'installation des machines, chaudières et appareils divers est presque en entier terminée.

Nous pensons néanmoins que la mise en exploitation n'aura lieu qu'en août ou septembre, les wagons et le matériel de traction n'ayant été expédiés que depuis peu de France.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mai 1901)

Tout dernièrement, nous signalions la rapidité et l'habileté avec lesquelles il était procédé à la pose des rails du tramway électrique dans la rue du Coton. Nous n'avons malheureusement pas les mêmes éloges à décerner pour la section qui se trouve à la sortie d'Hanoï, vers le village du Kinh-Luoc. Il semble qu'on ait voulu accumuler dans un parcours de près d'un kilomètre toutes les difficultés possibles pour gêner la circulation. Les rails sont posés sur un premier matelas de pierres formant sur la route un contre-haut de 20 centimètres environ et de chaque côté duquel il n'y a pas un espace libre pour le passage des voitures. En outre, des tas de sable échelonnés de distance en distance complètent l'embaras de cette rue. N'y aurait-il pas moyen de niveler cette section de route afin de permettre au moins à deux voitures de se croiser sans chances sérieuses d'accident ?

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 juin 1901)

Ce que nous allons narrer n'est pas pour le plaisir de la critique. Nous n'ignorons pas qu'il est certains travaux pour l'exécution desquels le public doit se gêner un peu quelquefois. Tel, en ce moment, celui de la pose des fils de notre tramway électrique. Mais n'y aurait-il pas un moyen de concilier tous les intérêts ?

Nous signalions dernièrement le danger que présentait à la circulation le chariot qui pérégrine actuellement sur la route du Grand-Bouddha. Ce chariot roulant sur les rails se dresse, la nuit, dans l'axe même de la route, laissant à droite et à gauche juste la place pour passer en voiture. Il est éclairé, c'est vrai, quelque peu faiblement, par deux petites luminaires placés au bas. Nous comprenons son stationnement forcé. Mais ne serait-il pas nécessaire de barrer pour les voitures, cette route en avant et en arrière du chariot ?

Les attelages en seraient quitte pour prendre une des voies de dégagement qui se relie à la voie 63.

Et on éviterait ainsi des accidents dans le genre de celui qui est arrivé samedi dernier dans la soirée : une charrette anglaise dans laquelle se trouvait une dame, arrivant à hauteur du chariot, un des fils de cuivre vint heurter la tête de cette personne ; le cheval faisant alors un écart, se jetait sur le bâti du chariot et brisait un brancard. La dame fut projetée à terre ainsi que le saïs. Heureusement, personne ne se fit mal.

Il est simple, comme nous l'avons dit, d'éviter le retour de pareils accidents.

Emmanuel-Louis-Antoine-Joseph ROUQUIER,
directeur (juillet 1901-1903)

Né à Grasse (Alpes-Maritimes), le 23 septembre 1873.

Fils de Gustave Antoine Casimir Rouquier, bijoutier,
et de Mme, née Clarisse Antoinette Girard.

Marié à Marguerite de La Follye de La Joux. Dont Madeleine (1914) et Simone (1916).

Bachelier ès sciences (oct. 1892).

Ingénieur ECP (1893-1896), Supélec (1896-1897).

Ingénieur au bureau central de Paris de l'Entreprise générale des ports et du canal maritime
de Bruges (Belgique), chargé des études du service Electrique (août 1897).

Ingénieur ordinaire, puis ingénieur en chef chez MM. Pierre et Barthélémy Durand,
constructeurs et exploitants de tramways électriques (novembre 1899-mars 1903) :

directeur des travaux de construction des tramways électriques de Perpignan,
puis d'Hanoï (premier tramway électrique dans une colonie française).

Étude de la ligne de chemin de fer de Hanoï à Sontay.

Secrétaire général, puis secrétaire général du jury et du jury supérieur
de l'exposition de Hanoï (1902).

Ingénieur-conseil de la ville de Grasse (1899 et 1903), de Cannes (1901), Vence (1912) et
Saint-Vallier (1913) pour la concession de leur réseau d'électricité.

Créateur et administrateur délégué du chemin de fer funiculaire de Grasse (1902-1924).

Concessionnaire des autobus départementaux des Alpes (1912-1924).

En 1914-1918, directeur du chemin de fer funiculaire de Grasse, des Tramways électriques
de la Cote d'Azur (de Grasse à Cannes) et de la Cie des autobus départementaux des Alpes (de
Grasse à Castellane avec embranchement sur Thorenc).

Conseiller municipal (1912-1918), puis maire (juin 1927-juin 1931) de Grasse.

Chevalier de la Légion d'honneur du 21 oct. 1932.

(L'Avenir du Tonkin, 5 août 1901)

La Compagnie des tramways électriques pousse activement la marche de ses travaux.
Les fils conducteurs se tendent rapidement sur les diverses voies ; à l'usine, on monte
rapidement les wagons : il y a en a déjà quinze sur rails.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ÉLECTRIQUE ET INDUSTRIELLE
(Cote de la Bourse et de la banque, 13 août 1901)

.....
La société a participé à la création de diverses affaires tels que les Tramways
électriques d'Hanoï et extensions, et les Tramways électriques de Béziers, de Perpignan
et d'Angoulême.

Les rails du tramway électrique

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 août 1901)

Hier soir, vers ? heures 30, un pylône des Tramways électriques, place bd Francis-Garnier, en face les ateliers de M. Leyret, est tombé en travers de la chaussée. La voie a été débarrassée par un agent indigène de la police, aidé par des coolies pousse-pousse.

[ACCIDENT MORTEL DU TRAVAIL]
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 août 1901)

Hier matin, vers 10 h. 30, un coolie, occupé à décharger des caisses à l'usine des Tramways électriques, fut blessé grièvement par une caisse qui lui passa sur le corps. Cet indigène, transporté immédiatement à l'Hôpital de la Mission par les soins du directeur des Tramways, est mort en y arrivant.

ARRIVÉES
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 octobre 1901)

De Marseille, par le *Haiphong*, le 8 octobre 1901 : Rouquier.

Hanoï
Chronique locale
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 novembre 1901, p. 2)

La ligne n° 1 du roseau de Tramways électriques est mise en exploitation depuis hier, comme nous l'avions annoncé.

Les trains partent toutes les 15 minutes dans chaque sens.

Le premier départ a lieu à la place Négrier à 6 heures du matin et le dernier au poste de police de la route de Hué à 8 h. 10 du soir.

Les conditions d'exploitation de cette ligne sont semblables à celle de la ligne du village du Papier. Les départs ont lieu maintenant pour cette dernière ligne toutes les 10 minutes ; précédemment, ces départs avaient été fixés aux 20 minutes.

Nous ne saurions trop féliciter la compagnie de cette nouvelle mesure.

VOYAGE AUTOUR DE HANOÏ

Visite à l'usine de tramways
par Louis Pommeraye ⁹
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 décembre 1901)

Route du Grand-Bouddha, dans un massif de verdure, un peu avant d'arriver au village des Cochons, c'est là que se trouve l'usine des tramways de Hanoï.

En nous y rendant, nous répondions à la très aimable invite que nous avait adressée M. Rouquier, le directeur de cette exploitation. Inutile d'ajouter qu'il se mit avec la

⁹ Louis Pommeraye : chef de train à la Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

meilleure grâce du monde à notre entière disposition pour nous servir de cicérone pendant notre visite : nous le remercions vivement d'avoir bien voulu recevoir avec une aussi exquise urbanité le représentant de l'*Avenir du Tonkin*.

Ce petit coin de Hanoï est tout un monde, et le voyageur indifférent qui passe devant le grand portail donnant accès à l'usine, ne se doute guère de l'activité fébrile et du travail effectué dans tous les coins et recoins de cet établissement industriel.

Mais procédons par ordre. Pour la plus grande compréhension, nous diviserons notre visite en trois : 1° à la remise aux voitures ; 2° aux ateliers de réparation ; enfin, 3° à la station de force motrice.

La remise aux voitures est peut-être le lieu le plus intéressant de l'usine.

C'est là, en effet, que non seulement on met à l'abri les voitures au repos, mais encore, c'est en cet endroit que se fait le montage *entier* du véhicule.

Nous signalons avec intention le mot *entier*, car, c'est en totalité et non en partie, comme on pourrait le croire, que le montage de la voiture s'effectue à Hanoï, par les soins de l'aimable M. Charvolin ¹⁰, le chef de dépôt des tramways, qui a sous ses ordres une nombreuse équipe d'indigènes.

Chaque voiture est composée de trois parties essentielles 1° *la caisse* dans laquelle les voyageurs se trouvent si confortablement installés ; 2° un équipement électrique ; 3° le truck supportant le tout.

L'équipement électrique comprend deux grands moteurs de 25 chevaux chacun, qui attaquent, par un train d'engrenage, dans un carter rempli d'huile, l'essieu des roues : le moteur tourbillonne autour de l'essieu d'un côté, et est suspendu de l'autre à une barre transversale sur des ressorts : de cette façon, on détruit sur le moteur les à-coups qui se produisent dans la voie.

Tout cet ensemble est manœuvré par un combineur (caisse demi cylindrique qui se trouve placée devant le wattman).

Par ce combineur, on obtient les différentes vitesses ainsi que les marches en avant ou en arrière.

Un peu à droite se trouve un frein à main d'une puissance extrême, puisqu'il peut donner une pression sur les roues de 5.000 kg.

La caisse de la voiture est en bois de teck, bois qui a la propriété, comme on le sait, de ne subir aucune altération sérieuse aux différentes intempéries des saisons. Chaque voiture est à double paroi, à cause des températures élevées de l'été tonkinois.

Le plafond est double avec courant d'air entre les deux parois. Un lanterneau permet une aération complète.

À vide, la caisse ne pèse pas moins de 6.500 kg, et 9.000 kg en pleine charge. Le prix de chaque véhicule est de 20.000 francs : il y en a 22 actuellement sous les hangars de la route du Grand-Bouddha.

Les portes qui séparent les différentes classes sont à coulisses. La partie interne des cloisons est en pitchpin, les parties externes en teck, comme nous l'avons dit plus haut, et les membrures en chêne.

La station génératrice, placée dans un bâtiment voisin, comprend trois puissants groupes électrogènes de 250 chevaux. Chacun est composé d'une machine à vapeur verticale compound Harlé commandant, par une large courroie, une machine électrique Alioth Buire ¹¹, celle-ci tournant à la vitesse de 330 tours par minute, donne du courant électrique continu d'un voltage variant de 530 volts à 600 volts. À l'inverse de ce que l'on pourrait croire, la pression électrique croît au fur et à mesure que la dépense

¹⁰ Charvolin : par la suite, associé à Girard, il tente de vendre du matériel Alioth aux [chemins de fer indochinois](#).

Puis monte une [scierie à Cai-Sau](#), près Bac-Lê.

¹¹ Alioth-Buire (et non Alioth-Buisse) : filiale lyonnaise du constructeur suisse Alioth, créée en 1898. À la suite du rapprochement entre Alioth et Brown-Boveri en 1910, Alioth-Buire est absorbée en 1911 par la Cie électro-mécanique, filiale française de Brown-Boveri.

d'électricité croît. De cette façon la pression électrique moyenne dans le réseau de tramway demeure sensiblement constante.

Un grand panneau de marbre blanc comportant tous les appareils nécessaires constitue ce que l'on appelle le « tableau de distribution ». C'est en ce point que l'on fait toutes les manœuvres relatives aux machines électriques, qu'on les met en marche, qu'on les arrête, qu'on les accouple ou qu'on les réunit au réseau pour la distribution du courant. Pour ce faire, ce tableau compte autant de panneaux qu'il y a de machines et, sur chaque panneau, deux interrupteurs, un disjoncteur automatique qui coupent automatiquement le courant sur le réseau dès qu'un accident important se produit sur celui-ci. Un ampèremètre, un voltmètre, un rhéostat d'excitation permettent de surveiller à chaque instant la marche de la machine, de voir la puissance qu'elle donne, de régler le voltage et de faire toutes les manoeuvres.

Les machines à vapeur demandent leur mouvement à 4 gigantesques chaudières de la maison Bonnet-Spazin [Lyon IX^e] donnant du la vapeur à 13 kg. de pression, et contenant chacune 13.000 kg. d'eau. Ces chaudières sont alimentées par deux pompes dites petits chevaux, et par un injecteur Giffard de secours. L'ensemble de la tuyauterie reliant les machines à vapeur, les chaudières et les pompes alimentaires est sagement compris, de telle façon que l'une quelconque des pompes peut alimenter l'une quelconque des chaudières, et qu'une chaudière quelconque peut fournir de la vapeur à l'une quelconque des machines.

Le montage de cette partie électromécanique fait le plus grand honneur à M. Dumont, un des ouvriers de la première heure.

Les gaz produits dans les foyers des chaudières sont conduits par des canaux souterrains à une cheminée de 30 m. de hauteur et un mètre cinquante de diamètre intérieur au sommet, qui les évolue dans l'espace. Cette cheminée est la plus belle et la plus grande d'Hanoï.

Un des points intéressants, en particulier, est l'arrivée de l'eau ; il en faut beaucoup plus que le public en général ne pense et ce n'est pas moins de 200.000 litres d'eau par heure que l'usine demande.

Cette énorme quantité est fournie par le Grand Lac auquel elle est reversée après.

Une canalisation de 250 m. de long réunit la pompe électrique à un point situé à 150 m. de la rive du Lac. Un système complet de tuilage à la prise proprement dite, et de puits de décantation permet d'avoir une eau absolument pure.

Ne voulant pas abuser de l'accueil vraiment agréable et gracieux de M. Rouquier, nous prenons congé de lui, non sans l'avoir remercié des précieux et intéressants renseignements qu'il venait de nous fournir.

[Traductions impolies]
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 décembre 1901)

On nous fait remarquer que les bulletins des tramways électriques de Hanoï sont rédigés en trois langues. Aucune remarque à faire sur la langue française, mais les deux autres offrent, paraît-il, des mots inacceptables et qu'il faudrait absolument corriger par respect pour la politesse internationale.

Renvoyé à la Compagnie des tramways électriques.

ACTES OFFICIELS CONCERNANT LA COLONIE
(*Revue indochinoise*, 23 décembre 1901)

Le Résident supérieur au Tonkin,

Vu le décret du 8 juin 1897 ;

Vu l'arrêté du 13 février 1899 ;

Vu l'arrêté de M. le Gouverneur général de l'Indo-Chine, en date du 4 mai 1899, approuvant la convention, en date du 2 mai 1899, passée entre M. Morel, résident supérieur par intérim au Tonkin, agissant au nom et pour le compte du Protectorat du Tonkin ; M. Baille, résident-maire de la ville de Hanoï, agissant au nom et pour le compte de la ville de Hanoï ; et MM. Courret, Krug et Durand frères, et cahier des charges y annexé, les dits conventions et cahier des charges relatifs à la concession de trois lignes de tramways électriques destinées à desservir la ville de Hanoï et sa banlieue ;

Vu l'arrêté du 13 avril 1900, approuvant la substitution à MM. Courret, Krug et Durand frères, de la Compagnie des tramways électriques d'Hanoï et extensions ;

Vu le cahier des charges en date du 2 mai 1899, sus-visé ;

Vu la loi du 15 juillet 1845 ;

Considérant qu'il importe de prendre les mesures nécessaires pour assurer simultanément la sécurité de la circulation sur les voies publiques empruntées par les tramways et la régularité du service des trains sur les lignes de tramways ;

Sur la proposition du Directeur des travaux publics du Tonkin et l'avis conforme de l'inspecteur des services civils, maire de Hanoï,

ARRÊTE :

Article premier. — Il est défendu à toute personne étrangère au service de la voie ferrée :

1° de déranger, altérer ou modifier, sous quelque prétexte que ce soit, la voie ferrée ou les ouvrages qui en dépendent ;

2° de stationner sur la voie de fer ou d'y faire stationner des pousse-pousse ou les voitures :

3° d'y laisser séjourner des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune sorte ;

4° d'y jeter ou déposer aucuns matériaux ou objets quelconques ;

5° d'emprunter les rails de la voie ferrée pour la circulation des voitures étrangères au service.

À l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de la voie ferrée, tout coolie pousse-pousse doit dégager immédiatement la voie et s'en écarter de manière à livrer toute la largeur nécessaire au passage du matériel de la voie ferrée.

Tout conducteur de voiture doit prendre en mains les guides ou le cordeau de son équipage de façon à se rendre maître de ses chevaux, dégager immédiatement la voie, et s'en écarter de manière à livrer toute la largeur nécessaire au passage du matériel de la voie ferrée ; au croisement des rues, il devra ralentir la marche de son véhicule, de façon à éviter toute possibilité de collision.

Tout conducteur de bestiaux doit écarter ses bestiaux de la voie ferrée, à l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de la voie.

Sur les routes où les voies de tramways occupant le milieu de la chaussée, les pousse-pousse, les voitures particulières à traction animale ou mécanique, ou conduites à bras, devront normalement suivre la partie de la chaussée se trouvant à droite de la voie ferrée, dans le sens de la direction des dites voitures particulières ; les mêmes voitures devront se ranger complètement à droite à l'approche d'un train ou d'une autre voiture appartenant au service de la voie ferrée, aussi bien que de tout autre véhicule disposé à avancer ou à croiser.

Mais les conducteurs devront prendre la file et ne point tenter de dépasser les attelages les précédant, lorsqu'une voiture de tramways sera en vue, ou signalée par la corne ou le timbre d'avertissement.

Sur les chaussées ou la voie de tramways est placée sur l'un des côtés, les pousse-pousse ou voitures particulières allant à la rencontre les uns des autres devront, lorsqu'une voiture de tramways sera en vue, ou signalée comme il vient d'être dit, modérer leur allure, et au besoin, s'arrêter complètement, de manière à ne point s'atteindre, et à éviter ainsi de se croiser au moment du passage de la voiture des tramways.

Les piétons devront, à l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de la voie ferrée, se ranger hors de la voie, et se retirer sur les trottoirs, si le reste de la chaussée est occupé par d'autres voitures.

Les vélocipédistes sont astreints, comme les conducteurs, à l'obligation de se ranger à droite, de prendre la file, de ralentir et, au besoin, de s'arrêter complètement.

Art. 2. — Il est défendu aux voyageurs :

1° d'entrer dans les voitures ou d'en sortir pendant la marche, et autrement que par la portière réservée à cet effet ;

2° de passer d'une voiture dans une autre, de se pencher en dehors, de salir, ou détériorer le matériel ;

3° de fumer ou cracher dans l'intérieur des voitures ou de stationner dans le couloir intérieur ;

4° de troubler d'une manière quelconque la tranquillité des autres voyageurs. Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne comporte le nombre de places indiqué dans chaque compartiment.

L'entrée des voitures est interdite :

1° à toute personne en état d'ivresse ou de malpropreté évidente ;

2° à tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur volume, leur nature ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs ; tout individu porteur d'une arme à feu doit, avant son admission dans la voiture, faire constater que son arme n'est pas chargée.

Aucun chien n'est admis dans les voitures.

Art. 3. — Il est tenu, dans chaque bureau d'attente, un registre coté et paraphé par l'inspecteur des services civils, maire de Hanoï. Ce registre est destiné à recevoir les réclamations des personnes (voyageurs ou autres) qui auront des plaintes à formuler soit contre le concessionnaire, soit contre ses agents.

Art. 4. — Le présent arrêté sera publié par la voie d'affiches dans les communes traversées par le tramway. Il sera, en outre, affiché en permanence sur les bâtiments affectés au service de l'exploitation, et dans l'intérieur des voitures, aux frais de la compagnie.

Art. 5. — Toutes les contraventions à cet arrêté seront constatées par des procès-verbaux et poursuivies conformément aux lois.

Art. 6. — MM. l'inspecteur des services civils, maire de Hanoï, et le résident de la province de Càu-Do sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution du présent arrêté.

Hanoï, le 28 novembre 1901.

J. FOURÈS.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 janvier 1902)

Le nombre de voyageurs transportés pendant le mois de décembre par les tramways électriques d'Hanoï a été de 73.989 voyageurs. C'est un bon résultat.

On nous demande quand la ligne n° 3, qui va de la place Négrier au village de Thai ha, sera ouverte à l'exploitation. La date du 10 avait été fixée, nous-dit-on. Nous

l'ignorons. Bien que les travaux soient très activement poussés, nous ne pensons repensant pas que la compagnie puisse, à cette date, livrer cette ligne à la circulation. Il reste à poser un grand nombre de pylônes. Le travail ainsi que la pose du fil conducteur qui n'est faite que jusqu'au poste de police, demandent encore du temps.

Où nous pose la question suivante : pourquoi, alors, n'a-t-on pas commencé avant ceux de la ligne n° 2 les travaux de cette ligne qui, en raison de l'importance du point terminus, serait la plus fi tueuse.

Il ne nous est pas possible d'y répondre. Nous ne connaissons pas les raisons qui ont milité en faveur de la construction de la ligne n° 2 plutôt que de la ligne n° 3 C'est que M. Rouquier, le sympathique ingénieur des Tramways, a fait beaucoup depuis son arrivée au Tonkin, et qu'il mène tous les travaux avec une grande activité et une rare compétence.

CHRONIQUE LOCALE (*L'Avenir du Tonkin*, 31 janvier 1902)

Comme nous l'avons dit dans notre numéro d'avant-hier, la ligne des Tramways électriques n° 3, qui va de la place Négrier au village de Thai-ha, est ouverte à l'exploitation depuis hier matin.

En attendant que la voie ferrée soit poussée jusqu'au point terminus de la ligne, le lieu d'arrêt des trams est provisoirement fixé au petit marché nouvellement installé sur l'emplacement de l'ancien blockhaus.

Une simple remarque : aux divers lieux d'arrêt pendant le trajet, les receveurs sonnent le départ presque aussitôt après l'arrivée, de sorte que les voyageurs qui n'attendent pas les trains sur ces lieux mêmes n'ont pas le temps de monter sur les voitures avant que celles-ci ne soient mises en marche.

Ne pourrait-on pas faire stationner les trains au moins une minute dans chaque lieu d'arrêt, cela pour permettre de le prendre à tous les voyageurs qui le désirent mais qui ne veulent s'exposer ni au soleil ni à la pluie en se tenant sur le garage ?

[Les recettes du Têt] (*L'Avenir du Tonkin*, 12 février 1902)

Nos prévisions étaient donc justes quand nous disions que c'est pendant les jours du Têt que la Compagnie des Tramways électriques ferait de belles recettes.

En effet, nous avons remarqué avec plaisir que tous les trains étaient bondés de voyageurs composés tant d'Asiatiques que d'Européens.

Tandis que ceux-ci profitent des vacances du Têt pour faire un tour aux environs un peu plus éloignées de Hanoï, ou une excursion d'une durée plus ou moins longue, ceux-là se servent avec enthousiasme des voitures qui marchent toutes seules, inconnues pour eux jusqu'ici, pour aller faire leurs visites du jour de l'an.

On nous dit que chacun des trois jours de fêtes qui viennent de s'écouler a rapporté 500 à 600 piastres à la compagnie.

M. Rouquier, l'infatigable secteur des Tramways qui, avec les contrôleurs, s'est multiplié ces jours-ci, ne peut que se réjouir de ces résultats satisfaisants.

Depuis hier matin, les voyageurs commencent à devenir moins nombreux, mais la compagnie peut compter encore sur tout le mois de février, mois pendant lequel les indigènes, fortunés bien entendu, restent inoccupés pour se livrer à leurs distractions favorites consistant en promenades en compagnie ou en jeux de toutes sortes.

Nous ne serons donc pas étonné de voir beaucoup de maisons fermées pour longtemps encore, bien que les trois principaux jours de fêtes soient terminés.

CHRONIQUE LOCALE
Inauguration d'une nouvelle ligne de tramways
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 avril 1902)

Hier matin, samedi, 5 avril, s'est réunie la commission de réception de la ligne de tramways n° 3.

Étaient présents : M. Baille, président ; M. Godard, ingénieur des travaux publics, chef de service ; M. Babonneau, chef de la voirie municipale ; M. Demorgny, chef du 3^e bureau de la Résidence supérieure ; M. Meiffre, industriel, conseiller municipal ; M. Saurin, administrateur délégué de la zone suburbaine ; M. Marchandau, inspecteur des Postes et Télégraphes.

Cette commission, conduite par M. Rouquier, directeur de la Compagnie, a procédé à la réception de la ligne qu'elle a parcourue jusqu'à l'extrémité de Thai-ha-ap.

Là, ces messieurs ont été reçus par M. le docteur Yersin, directeur de l'École de Médecine indigène, M. Capus, directeur de l'Agriculture et du Commerce, et M. Gallois, secrétaire.

Les élèves de l'école leur ont été présentés. Ces Messieurs ont visité l'établissement où un lunch leur a été servi. M. Baille, résident maire, a bu à la prospérité de la Compagnie et M. Rouquier, directeur, a répondu en remerciant l'administration du bienveillant concours qu'elle a su prêter à la compagnie et des vœux qu'elle forme pour sa prospérité. Il a levé son verre en l'honneur de M. Fourès, résident supérieur au Tonkin, et de M. Baille, résident maire, président du comité de réception.

La voiture était conduite par M. Charvolin, qui s'est acquitté de sa tâche à la perfection.

La ligne sera livrée à la circulation aujourd'hui dimanche. Elle sera desservie par 4 voitures, avec service toutes les 12 minutes dans chaque sens.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 avril 1902)

Nous appelons l'attention de M. le directeur Rouquier sur l'inconvénient que présente pour les Européens qui attendent le passage du tramway de ne pas avoir un endroit pour se préserver du soleil et de la pluie. Pourquoi ne pas construire aux stations et aux points principaux d'arrêt, un abri en bois ? Ce ne serait certainement pas là une dépense coûteuse et cette mesure serait appréciée par le public qui la réclame avec insistance.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 avril 1902)

Des malfaiteurs inconnus ont placé un morceau de fer sur les rails du tramways électrique, rue de la Soie, et ont failli faire dérailler le tramway. Une enquête entrouverte à ce sujet.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 avril 1902)

Nous apprenons avec plaisir que la Compagnie des tramways électriques de Hanoï a décidé d'étendre le réseau actuellement employé par elle.

C'est ainsi qu'une nouvelle ligne partirait de la place Négrier, traverserait la rue du Pont en bois, la rue des Seaux, pour atteindre les quais qu'elle longerait ensuite sur toute leur longueur.

Cette extension donnera d'excellents résultats et assurera de bonnes recettes à la Compagnie. Toutes nos félicitations à M. Rouquier.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mai 1902)

On nous prie de signaler à M. le directeur des tramways les inconvénients qu'éprouve le public exposé à la pluie et au soleil à attendre, [ligne illisible] vingt minutes, l'arrivée des Tramways.

Ne serait-il pas possible d'établir des abris à cet endroit et même aux principaux points d'arrêt ?

Nous nous sommes fait plusieurs fois l'écho des plaintes du public à ce sujet. Nous les transmettons de nouveau aujourd'hui à M. Rouquier, persuadé qu'il y fera droit dès que cela lui sera possible. Nous n'ignorons pas, du reste, qu'il s'est préoccupé de cette question, et nous pouvons affirmer que si elle n'a pas encore reçu la solution que tout le monde désire, ce n'est pas sa faute.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 juin 1902)

Plainte a été déposée par M. Rouquier, directeur de la Compagnie des Tramways électriques, contre 4 indigènes recherchés pour tentative de déraillement.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juin 1902)

Nous avons eu l'occasion de signaler à M. le directeur des Tramways combien il était à désirer qu'à chaque voyage, les banquettes des voitures soient nettoyées, car, il a pu certainement s'en rendre compte lui-même, l'intérieur des tramways est quelquefois réellement trop sale.

On procède actuellement au remplacement de plusieurs voitures prématurément usées. Au moment où un matériel neuf va être mis en circulation, nous sommes persuadé que M. Rouquier, qui a tenu toujours compte des desiderata du public, donnera des instructions sévères pour que les conducteurs veillent à l'avenir plus activement à la propreté des véhicules. On lui en sera reconnaissant.

L'EXPOSITION DE HANOÏ EN 1902
par Henri DURIEU
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 juin 1902)

.....
Un réseau de tramways électriques a été inauguré tout récemment. Il dessert les principales artères de la ville et relie Hanoï aux villages environnants : Kin-Luoc, Bac-Maï-Phuong et le village du Papier.

L'usine électrique des tramways est située près du village du Papier. Il y a, à l'heure actuelle, en service, vingt-deux voitures motrices et 15 voitures remorquées (neuf pour Annamites et six à sièges pour Européens). Le prix des places est des plus minimes : 5 cents en première classe, 3 cents en deuxième et deux cents pour les enfants. Les paquets payent également 1 cent. (Le centime, centième partie du franc, ne vaut pas un centime, mais un demi-centime).

Tramways électriques de Hanoï
(*La Quinzaine coloniale*, 25 septembre 1902)

Le nombre de voyageurs transportés durant le mois de mai dernier a été de 134.941 contre 109.165 pour le mois d'avril, soit une augmentation de 35.776 voyageurs en faveur du mois de mai.

Le nombre total des voyageurs transportés à la fin de mai est de 726.801.

CHRONIQUE LOCALE
Tramways de Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 novembre 1902)

La ligne de tramways électriques du boulevard Gambetta a été ouverte à l'exploitation à partir du dimanche 10 novembre. Le service fonctionnera de la façon suivante :

Les dimanches, jours de fête. et jours d'attraction, le service des tramways fonctionnera sur cette ligne à partir de 8 h. du matin.

Les jours ordinaires, le service sur cette ligne ne commencera qu'à partir de une heure de l'après-midi.

Pendant les heures de fonctionnement de la ligne, les départs auront lieu toutes les 12 minutes dans chaque sens, comme sur le reste du réseau.

Cette ligne est rattachée au réseau dit urbain et les prix de chaque voyage est fixé à 5 cents en première classe et à 3 cents en 2^e classe.

Les départs ont lieu directement de la place Négrier sans transbordement.

CHAMBRE DE COMMERCE
L'INSUFFISANCE DES MOYENS DE MANUTENTION DU PORT
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 décembre 1902)

.....

M. Rouquier, ingénieur des Arts et Manufactures, directeur de la Compagnie des tramways de Hanoï, a été, sur sa demande, convoqué et entendu par la Commission et il a adressé la lettre suivante :

Monsieur le président,

Nous avons l'honneur de vous confirmer notre entretien verbal relatif à l'alimentation par notre courant électrique des appareils électro-mécaniques de levage destinés à être placés au port fluvial prévu à Hanoï.

Les appareils de levage pourraient être des grues sur portique ou autres, des cabestans pour plans inclinés, ou bien des ponts roulants de chargement ou de déchargement. Ces appareils pourraient être placés sur quais, sur wharf ou sur pontons mobiles. Dans tous les cas, il nous serait possible de les alimenter avec notre courant électrique à 500 volts pris sur nos fils de trolley et sur nos rails.

De plus, nous pourrions alimenter tout le nombre désirable possible des appareils de levage, puisque nous disposerions à cet effet d'une puissance continue dépassant 150 kilowatts.

Nous ne voulons pas nous appesantir pour le moment sur les économies de frais de premier établissement et d'exploitation réalisée par des appareils à commande électrique, nous réservant de les traiter en temps et lieu utiles.

Mais nous tenons à vous signaler dès immédiatement que nous serions, de plus, disposés à faire avec la chambre de commerce une entente au point de vue du raccordement du port à l'intérieur de la ville et à la gare au moyen de nos voies ferrées.

Celles-ci pourraient être disposées sur le port dans toutes les parties intéressantes ; de plus, elles pourraient se placer sur les quais ou sur les appontements, en dessous des appareils de levage, et même sur les pontons, au moyen de plans inclinés, de telle façon que le déchargement pourrait se faire en une seule fois du bateau sur des trucks roulants qui les amèneraient ensuite, de jour ou de nuit, électriquement ou non, à destination.

Nous nous tenons entièrement à la disposition de la chambre de commerce pour étudier au moment favorable ces deux importantes questions de la manutention sur les quais et du transport en ville des marchandises transitant par la voie fluviale.

Veuillez agréer, etc.

Signé : ROUQUIER.

MEYER, ancien capitaine d'infanterie, directeur

AUX TRAMWAYS
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 janvier 1903)

Nous apprenons le prochain départ de M. Rouquier, directeur de la Compagnie des tramways de Hanoï.

M. Rouquier est remplacé dans ses fonctions par M. Meyer, ancien capitaine d'infanterie.

LETTRE DU TONKIN
LE TYPHON
(*Le Journal des débats*, 2 août 1903)

On nous écrit de Hanoï, le 12 juin :

L'Indo-Chine est encore sous le coup du terrible désastre provoqué par le typhon des 7 et 8 juin. C'est une véritable calamité, un deuil public, car tout le Delta a été plus ou moins ravagé, certaines localités presque anéanties. [...]

À Hanoï, ...plusieurs industriels et colons, qui ont apporté leur travail, leur temps, leurs capitaux à la fondation d'industries ou d'établissements en pleine prospérité, sont à peu près ruinés. *L'usine électrique des tramways n'est plus qu'un amas de décombres ; tout le matériel est en plein air, les hangars ayant été décapités.* Le champ de courses a été rasé et complètement détruit. Les deux colombiers de la télégraphie militaire ont disparu. L'autorité militaire a fait venir aussitôt des compagnies de tirailleurs de Bac-Ninh, pour aider aux premiers travaux et rétablir l'ordre. Tous les corps de la colonie ont envoyé à Hanoï leurs ouvriers maçons, serruriers, charpentiers, zingueurs, etc., pour contribuer aux travaux les plus urgents.

TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'HANOI

(L'Information financière, économique et politique, 19 avril 1914)

[min. grasses, plieur, html en vrac, nb corr.]

Rapport du conseil d'administration sur l'exercice clos le 31 décembre 1903.

Messieurs,

Nous vous avons convoqués, conformément à l'article 29 des statuts, pour vous rendre compte des opérations de votre société pendant l'exercice social écoulé.

Exploitation. — Les recettes totales de l'exercice 1903 se sont élevées, en calculant le cours de la piastre à un taux moyen de 9 fr. 80, à la somme de 189.872 fr. 97, soit une augmentation de 26.160 fr. 85 sur l'exercice 1902.

Elles se composent en recettes voyageurs, de publicité et vente de force motrice.

Les recettes de voyageurs se sont élevées à 135.667 fr. 33 contre 108.689 fr. 88 en 1902. Elles ont été contrariées, dans le courant du mois de juin, par un cyclone violent qui a complètement arrêté l'exploitation pendant quatre jours. Il est à noter qu'elles sont en croissance pour les premiers mois de l'exercice en cours, comparées à la période correspondante de l'année dernière.

Les recettes de publicité ont atteint le chiffre de 2.698 fr. 44 contre 1.225 fr. 85 en 1902.

Les recettes de vente de force motrice n'ont été que de 1.007 fr. 20 contre 4.346 fr. 71 en 1902. Cet écart provient de ce qu'une installation privée s'est substituée à la fourniture faite par notre réseau. Mais nous espérons que ces recettes s'accroîtront sensiblement dès que le contrat intervenu avec la ville d'Hanoï pour le service des eaux commencera à recevoir son exécution.

Les dépenses d'exploitation proprement dites se sont élevées à la somme de 150.708 fr. 71, qui comprend : 1° les frais généraux pour 50.400 fr. 97 ; 2° les frais de contrôle et perception pour 18.924 fr. 49 ; 3° les frais de traction pour 61.056 fr. 94 ; 4° les frais d'entretien pour 90.826 francs 81.

Il y a lieu de noter que le chiffre des frais généraux a été grevé d'une indemnité de licenciement de 4.500 francs et de frais de rapatriement ou d'envoi de divers préposés de la Compagnie qui se sont élevés à 5.870 fr. 90.

Les affaires litigieuses ont amené une dépense de 1.487 fr. 04.

Les autres chapitres de dépenses correspondent à des chiffres normaux.

Compte courant. — En raison de l'insuffisance des recettes par rapport aux dépenses, notre compte courant chez la Compagnie d'Exploitation était débiteur au 31 décembre 1903 de 171.068 fr. 15.

Ce compte courant sera éteint prochainement à l'aide d'une combinaison dont nous avons à vous entretenir.

Un groupe d'actionnaires détenteurs de presque la totalité des actions de notre Compagnie, a été frappé des difficultés où nous sommes d'exploiter le réseau d'Hanoï aux conditions les plus économiques, en raison de la distance et des frais de toute nature qu'entraîne la surveillance d'une direction aussi éloignée.

Ces actionnaires sont entrés en pourparlers avec un groupe financier ayant déjà de gros intérêts en Indo-Chine en vue de lui céder leurs titres. Une entente est survenue, subordonnée à la réalisation de conditions d'ordres divers, notamment de la concession de la ligne de Sontay qui avait été demandée par notre Compagnie. Cette concession lui a été réservée par un décret récent du gouverneur. En outre, les vendeurs d'actions ont pris l'engagement d'éteindre le passif social en tant seulement que les créances excèderaient le chiffre représenté par les espèces en caisse ou dans les banques, les bonnes créances et moitié de la valeur des approvisionnements et pièces de rechange en magasin, le tout évalué au prix de facture et après avoir déduit de la moitié de cette dernière valeur une somme de deux mille francs pour la remise en état du matériel roulant.

Les conditions diverses étant réalistes, nous pensons donc que cet apurement va être effectué.

Au cours de l'exercice écoulé le délai de garantie d'une année dû par les entrepreneurs aux termes de leur marché de construction est arrivé à expiration sans qu'aucune réclamation n'ait eu à se produire, nous vous proposons donc de prononcer la réception définitive de leurs travaux et fournitures.

Situation financière. — Voici maintenant comment se présente le bilan au 31 décembre 1908 :

BILAN

ACTIF	
Caisse	9.812 48
Banque de l'Indo-Chine	12.488 55
Débiteurs divers	5.522 85
Impôts sur revenu, droits de transfert	19715
Approvisionnements	49.754 77
Frais de premier établissement	304.938 48
Réseau et matériel	2.463.080 10
Compte « Typhon »	14.207 17
Profits et pertes, comptes anciens	63.025 49
Profits et pertes, comptes nouveaux	25.733 07
	<u>2.953.777 05</u>
PASSIF	
Compagnie d'exploitation, tramways et chemins de fer	171.068 15
Créanciers divers	14.808 90
Banque de l'Indo-Chine compte spécial	18.400 00
Capital	2.750.000 00

	2.953.777 05
--	--------------

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

Recettes :		
Voyageurs :	135.667 83	
Publicité :	2 698 44	
Vente de force motrice :	1.007 20	
Total des recettes		189.372 97
Dépenses :		
Frais généraux :	50.400 97	
Contrôle et perception :	18.924 49	
Traction :	61.056 91	
Entretien :	20.826 81	
Total des dépenses d'exploitation		150.708 71
Excédent		11.835 74
À ajouter :		
Frais d'administration et commission :	4.000 00	
Abonnement au timbre :	1.650 00	
Intérêts et changes :	8.747 83	
		14.897 33
Total des pertes		<u>25.788 07</u>

Nous vous proposons d'approuver dans toutes leurs parties les comptes du bilan.

RÉSOLUTIONS

Première résolution. — L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et de celui des commissaires des comptes, approuve dans toutes leurs parties les comptes de l'exercice 1903, tels qu'ils viennent de lui être présentés.

Cette résolution, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

Deuxième résolution. — Le délai de garantie d'une année, dû par les entrepreneurs aux termes de leur marché de construction, étant expiré au cours de l'exercice écoulé, sans qu'aucune réclamation ait eu à se produire, l'assemblée générale prononce la réception de leurs travaux et fournitures et leur donne quitus définitif.

Cette résolution, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité, M. P. Durand déclarant toutefois s'abstenir.

Troisième résolution. — L'assemblée générale nomme commissaire des comptes pour l'exercice 1904, MM. Cornudet ¹², Cornu [*sic*], avec faculté d'agir ensemble ou séparément et fixe leur rémunération à la somme de 250 francs, pour chacun d'eux.

Cette résolution, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité, M. Cornudet déclarant s'abstenir.

Quatrième résolution. — L'assemblée générale renouvelle, en tant que de besoin, l'autorisation à ses administrateurs de prendre ou conserver un intérêt direct ou indirect dans des entreprises ou des marchés faits par la Compagnie ou pour son compte, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Cette résolution est votée à l'unanimité, sauf la voix des administrateurs qui se sont abstenus.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ÉLECTRIQUE ET INDUSTRIELLE
(Cote de la Bourse et de la banque, 24 juin 1904)

.....
La Compagnie des Tramways électriques d'Hanoï et extensions n'a pas répondu aux espérances que l'on avait fondées sur son avenir. Pour diverses causes, dont la principale paraît être le dénuement des indigènes, l'usage du tramway ne s'est pas développé à Hanoï comme on pouvait s'y attendre. Les difficultés de la direction d'une affaire aussi lointaine se sont avérées beaucoup plus grandes qu'on ne le supposait au début. Et en présence d'une exploitation en perte, dont le déficit allait chaque jour en s'augmentant, la société a dû céder ses actions à des conditions désavantageuses.

¹² Léon Cornudet (1869-1922) : secrétaire général de la [Société générale électrique et industrielle](#).



Coll. Olivier Galand

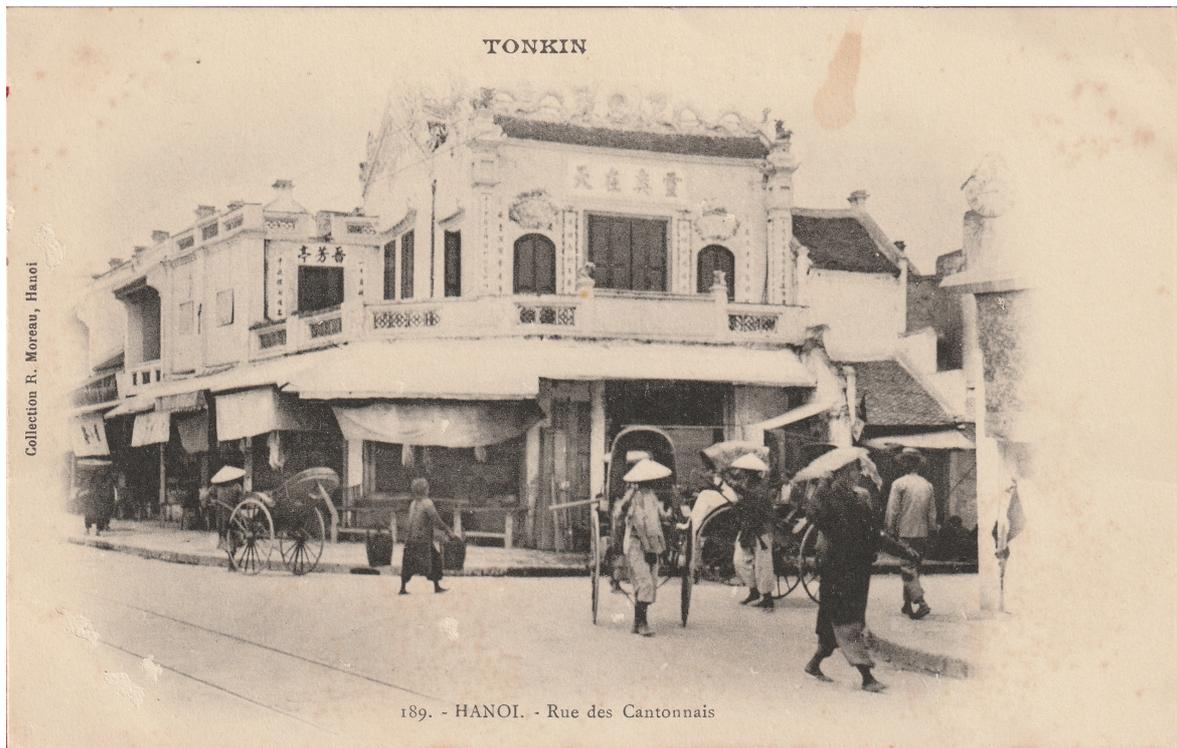
Hanoi. — Square du Petit Lac.

Voitures siglées « Cie des tramways électriques de Hanoi et extensions » Publicité illisible
(Coll. Raphaël Moreau, Hanoi)



Coll. Olivier Galand

Hanoi. — Avenue du Grand-Bouddha.
Tramway aux couleurs de l'apéritif Dubonnet
(Coll. Raphaël Moreau, Hanoi)(1904)



Hanoi. — Rue des Cantonnaires. Voie du Tramway (Coll. Raphaël Moreau, Hanoi).



Marie-Thérèse Baron TONKIN HANOI - 669. Rue de la Soie

27/12/03.

P. DIEULEFILS, Photographe, 53, rue Jules-Ferry, à Hanoi

Coll. Olivier Galand

Hanoi. — Rue de la Soie. Voie du Tramway (Coll. Dieulefils).
Carte adressée le 27 déc. 1903 par Marie-Thérèse Baron à Germaine Tuche, Lure (Haute-Saône)

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 juillet 1904)

Dans l'enclave comprise entre la rue des Changeurs, la ruelle des Pavillons noirs, la rue de la Soie et la rue des Cantonnaires existe une mare qui sert de dépotoir à toutes les maisons chinoises et annamites des environs.

L'année dernière, l'entrepreneur des bouages y déversait ses tombereaux.

Ce trou pourri s'appelle la mare de Sam Gong.

Dire les relents qui s'en échappent nous serait difficile. Ce que nous pouvons assurer, c'est qu'il s'exhale de là des odeurs abominables qui empoisonnent tout le quartier, surtout par le temps de chaleurs que nous traversons.

Cette mare est située en plein centre indigène et aurait mérité d'être comblée depuis longtemps, surtout si, comme on nous le dit, elle appartient à la Ville, car elle constitue un danger public.

Comment peut-on exiger des particuliers qu'ils remblaient les terrains leur appartenant si l'administration laisse subsister de tels foyers d'infection lorsqu'ils sont sa propriété ?

Georges PAVIE (Poitiers, 1867-Versailles, 1929), directeur

Polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées (X-Ponts).
Envoyé par la Compagnie générale française de tramways
son directeur général depuis 1901, son président de 1923 à 1929.
Voir [encadré](#).

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 juillet 1904)

Dimanche, le village des Cochons était en liesse. Sur l'initiative de M. Pavie, le nouveau directeur de la Compagnie des Tramways électriques de Hanoï, secondé par MM. Leblanc, contremaître de l'usine, et Baudot, mécanicien, une fête était offerte aux habitants indigènes de cette pittoresque agglomération.

À deux heures et demie de l'après-midi, une salve de 21 coups de canons, suivie du bruit des bombes chinoises, annonçait l'ouverture de la fête. Une grande affluence d'Européens et d'indigènes se pressaient autour des jeux divers, mât horizontal, mât vertical, courses en sacs, courses des tonneaux, baquets, jarres. Le plus grand succès de rires fut réservé au concours de grimaces, et surtout au jeu de la poêle.

Le Guignol du sympathique M. Delaunay charma tout le nombreux auditoire qui suivait avec une attention fiévreuse les péripéties de Guignol et de Gnafron. Son jeu fut sincèrement applaudi des petits et des grands spectateurs.

Les prix des jeux consistaient surtout en oies, canards, chapons, etc. Les indigènes se disputèrent avec ardeur les photographies de S. M. Thanh-thai, gracieusement offertes par la bonne maison Dieulefils.

L'arrivée de M. Camin fut l'objet d'une ovation des plus enthousiastes pour notre actif édile.

À 6 heures et demi», un dîner digne de Gargantua réunissait un certain nombre d'invités.

Un feu d'artifice brillant termina cette belle journée favorisée par le temps.
Nos félicitations aux organisateurs.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 août 1904)

Ce matin, vers 10 h. 1/2, un fil de lumière des Tramways électriques s'est rompu à la hauteur du poste de police du Grand-Bouddha et est tombé sur un agent de police indigène qui a été brûlé assez grièvement pour que cette blessure nécessite son transport à l'hôpital de Protectorat où il a été admis aussitôt.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 octobre 1904)

On annonce le retour à Hanoï de M. Meyer, ancien directeur de la Compagnie des Tramways électriques de Hanoï. Il serait chargé de diriger l'usine cotonnière de M. [Bourgouin-Meiffre](#).

Nos Tramways
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 novembre 1904)

Nous appelons l'attention de M. le directeur de la Compagnie des Tramways électriques de Hanoï et de M. le chef de la voirie municipale sur le grand pylône placé sur le côté gauche de l'Hôtel de la Société Philharmonique à l'entrée de la petite rue qui relie le boulevard Francis-Garnier à la rue du Pont-en-Bois.

Ce pylône d'angle, trop chargé, est un danger pour les passants. Il est consolidé seulement par un bout de câble confectionné avec un double fil torsionné et fixé dans le sol même du trottoir à une hauteur si peu élevée que ce fil entrave la circulation sur ce trottoir. Cet endroit est insuffisamment éclairé. Aussi risque-t-on d'aller se casser la figure contre ce fil placé trop bas, en travers du passage, ou de s'y prendre les jambes.

Les jours de réunion à la salle de la Philharmonique, les belles robes risquent aussi d'être tachées par le coaltar dont ce fil est enduit.

La révision de ce pylône s'impose à tous les points de vue.

Hanoï
Chronique locale
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 novembre 1904)

La Compagnie des Tramways répare en ce moment les lignes qui passent par nos rues. — Ce n'était pas sans besoin, car véritablement on était cahoté plus que de raison quand on était obligé à se servir de ses voitures.

Nous ne saurions donc qu'approuver entièrement ce qui se fait depuis quelques jours ; cependant, la population de Hanoï serait reconnaissante au directeur de cette entreprise de vouloir bien donner les ordres nécessaires pour que, pendant la nuit, les parties de la voie qui sont déchaussées, soient éclairées de façon à éviter les accidents.

Le relèvement des rails nécessite en effet de véritables tranchées dans le macadam des voies et comme le remarquable éclairage au pétrole dont nous gratifie la Voirie est parfaitement insuffisant, sinon pour se casser le cou, il en résulte qu'une chose fort utile devient dangereuse.

Avant-hier soir, trois Européens ont failli briser leur voiture, blesser leur cheval et se blesser eux-mêmes en parcourant la route de Hué à deux heures du matin.

Ce que nous demandons est tellement naturel que nous sommes convaincus qu'il suffira que nous le signalions pour que le directeur des Tramways fasse droit à notre demande.

1905 (février) : Absorption par la [Société foncière de l'Indo-Chine](#).

(*L'Avenir du Tonkin*, 2 avril 1905)

Ouvrage d'art. — Le départ de M. Pavie, ancien directeur de la Compagnie des Tramways électriques, fait que l'on ne cause plus guère de l'exposition artistique qui doit avoir lieu à Hanoï le 23 avril. C'est lui, en effet, qui avait eu l'idée et pris l'initiative d'un groupement de tous les artistes tonkinois. Nous avons, en temps opportun, parlé de cette association et nous en avons donné les statuts. Sans doute par l'absence d'un seul homme, une tel œuvre d'intérêt général ne risque pas de périr. Personne n'est indispensable. Ce n'en est pas moins une précieuse unité de moins que celle qui avait donné la vie à ce groupement, en était l'âme et veillait à son bon fonctionnement. Nous ne croyons pas, toutefois que la date de ce salon soit modifiée pour cela ni que les œuvres fort intéressantes y soient moins nombreuses.

Parmi celles ci, nous comptons bien voir des broderies indigènes. Jusqu'à ce jour, on n'y rencontrait pas d'artistes mais plutôt des artisans. Rien de réellement beau n'y était produit. Je ne veux parler que pour mémoire de ces horribles tableaux en soies de couleurs où un ouvrier plus habile qu'inspiré, plus copiste qu'artiste, plus copiste que créateur, nous représentaient en tons criards le portrait d'un mandarin ou de l'Empereur d'Annam. C'était aussi laid que les reproductions de photographies sur un morceau de nacre faisant mine de jouer à l'incrustation. On n'avait aucun sujet varié, puis le dessin était désespérément plat, banal et sans ombres portées. Depuis lors, nous avons eu occasion de voir de véritables œuvres. Nous avons eu dans les mains (malheureusement toujours exécutées sur d'affreuses soies tramées de coton à trop bon marché) des broderies comme on ne soupçonne pas en Europe qu'il soit possible d'en faire. Elles présentent un véritable relief, par endroits haut de trois et quatre centimètres, et sont presque de la sculpture, presque du bas-relief. Évidemment, ce n'est là que du procédé. Mais c'est un beau procédé, un superbe tour de mains et quand il est habilement mis au service de l'art vrai, on obtient des résultats. C'est ainsi que nous avons vu, sculptés plutôt que brodés, des dragons vivant d'une vie intense dont le corps se détachait du fond, s'en soulevait, se toisait et dont les écailles semblaient jouer les unes sur les autres. Bien guidés, les artistes qui sont capables de tels chefs-d'œuvre donneraient à l'exposition de Pâques des tableaux originaux d'une superbe venue.

Compagnie des Tramways électriques de Hanoï et extensions

Répartition

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 16 juin 1905)

Les opérations de la liquidation étant terminées, il sera procédé à la répartition de l'actif disponible entre les actionnaires de la Compagnie ; en conséquence, les porteurs de la Compagnie des Tramways électriques de Hanoï et extensions (en liquidation), sont invités à se rendre jusqu'au 17 courant, au siège de la liquidation, 55, rue Saint-Lazare, à Paris, pour y recevoir le dividende leur revenant. — *La Loi* du 14 juin 1905.

Hanoï

(*L'Avenir du Tonkin*, 4 décembre 1905)

Samedi matin vers 10 heures 1/2, le tramway n° 8 se dirigeant place Négrier, a, en arrivant à hauteur de la voie 54 (route de Hue), écrasé le bout du pied droit d'un

indigène. Ce dernier qui est atteint d'aliénation mentale, voulait traverser la voie malgré les avertissements du wattman. Il a été transporté à l'hôpital indigène.

Hanoï
CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 décembre 1905)

Samedi soir à 11 h., rue du Marché-Neuf, deux coups de revolver ont été tirés en l'air par M. D., contrôleur des tramways, pour éloigner des malfaiteurs qui étaient en train d'escalader le mur de son habitation ; un de ces malfaiteurs s'était déjà hissé sur le mur et s'apprêtait à descendre dans l'une des dépendances de l'habitation de cet Européen.

Hanoï
CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 avril 1906)

Accident mortel. — Un regrettable accident s'est produit à l'usine électrique des Tramways. Un mécanicien indigène, âgé de 30 ans, Chat, s'occupait, vers six heures du matin, du graissage des machines.

Par suite d'un faux mouvement, le malheureux a été pris dans un engrenage. La mort a été instantanée.

Hanoï
CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juillet 1906)

Retour en France — Sur le dernier paquebot partant de Saïgon pour France a dû s'embarquer M. Meyer, ancien directeur des tramways électriques de Hanoï.

M. Meyer fut une des plus sympathiques physionomies de la capitale : bon et affable envers tout le monde, il avait su s'attirer de nombreuses sympathies. Nos vœux et nos souhaits de bon voyage.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ÉLECTRIQUE ET INDUSTRIELLE
(*Le Journal des finances*, 7 septembre 1907)

.....
L'exercice 1904 avait laissé une perte de 1.314.580 fr. 01 due à la faillite des Tramways de Marseille et à la cession à bas prix des actions Tramways électriques d'Hanoï.

SOCIÉTÉS EN LIQUIDATION
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 17 février 1910)

Tramways électriques de Hanoï et Extensions (Compagnie des). — Répart. de l'actif disponible (juin 1905). Au siège de la liquidation, 55, rue Saint Lazare.
