

Mise en ligne : 9 juin 2014.
Dernière modification : 19 juillet 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE TRANSPORTS, POUSSE-POUSSE, HANOÏ

CHEVANCE ET C^{ie}
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 46)

Entreprise de pousse-pousse caoutchoutés
Bureau et exploitation : avenue Général-Bichot
M. CHEVANCE et M. J. BOYER.

Société anonyme, 1916.
Alter ego à Hanoï : Verneuil & Gravereaud.

Rapport sur la foire de Hanoï 1918
Son but. — Les moyens. — Les résultats
par M. Koch
Société française de transports
(*Bulletin économique de l'Indochine*, mai 1919)

[356] — Société anonyme au capital de 300.000 fr. Administration, exploitation : 33, avenue Général-Bichot et 53, rue de l'Est.

La Société française de transports exploite à Hanoï 400 pousse-pousse de location qui, tous, sortent de ses ateliers. Leur entretien nécessite l'importation d'une quantité importante d'articles manufacturés : jantes, rayons, roulements, ressorts, pneumatiques, bandages, toiles à bâches, tissus coton, cuirs vernis, bois à courber, etc. La S. F. T. possède un atelier de nickelage et construit des pousse-pousse de luxe de tous modèles. À l'occasion de la foire de Hanoï, elle a reçu un nombre important de commandes dont elle n'a pu accepter qu'un chiffre limité par suite de la rareté des articles qui lui viennent de France.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE TRANSPORTS
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1920)

[57] Société anonyme au capital de 300.000 francs.
Construction et location de pousse-pousse
7, bd Bobillot, Hanoï.
M. J. BOYER, administrateur-directeur ;
M. F. PIOVANO, fondé de pouvoirs.
JULES, employé.

AEC 1922

Sté française de transports, 53, r. de l'Est. — 360.000 fr. — Exploit. des pousse-pousse de Hanoï.

(Bulletin municipal de Hanoï, février 1922)

Demande d'achat de terrain communal formulée par la Société Française des Transports parcelle n° 273 P4 de la section A voie n° 78

PRINCIPE DE BASE DE LA PÉDAGOGIE : LA RÉPÉTITION !

La folie des monopoles
par BARBISIER [= Henri Cucherousset]
(L'Éveil économique de l'Indochine, 17 septembre 1922)

[...] Un des plus grotesques de ces monopoles qui, dans leur ensemble, entravent le développement de l'Indochine c'est, à Hanoï, le monopole des pousse-pousse dits caoutchouc. C'est un monopole de fait, résultant d'une réglementation stupide et surannée.

Partout en Indochine, même en province, on voit l'antique pousse-pousse choléra faire place au confortable pousse-pousse caoutchouc. Il faut venir à la capitale, à Hanoï pour voir ces cahoteux et bruyants véhicules encombrer les rues. Il y a à Hanoï 400 pousse-pousse caoutchouc et 1.100 pousse-pousse choléra, cela en vertu d'un arrêté du 1^{er} mars 1915. Très discutable à l'époque, ce règlement est devenu parfaitement ridicule sept ans plus tard, avec une population indigène beaucoup plus nombreuse, plus riche et plus soucieuse de bien-être, et avec une extension considérable des voies publiques.

La population hanoïenne dans son ensemble a besoin actuellement non pas de 400 pousse-pousse caoutchouc et 1.100 pousse-pousse choléra, mais bien de 1.500 pousse-pousse caoutchouc et 1.000 choléras. Cette proportion, s'il y a réellement lieu de limiter le nombre des permis, serait beaucoup plus raisonnable.

Actuellement, que l'on se place au point de vue européen ou au point de vue annamite, le nombre des pousse-pousse caoutchouc est manifestement insuffisant. Des milliers d'Annamites ne circulent en pousse-choléra qu'à cause de l'extrême rareté des pousse-caoutchouc dans les quartiers indigènes. Quant aux quartiers européens, quantité de familles doivent renoncer, le dimanche après-midi, à se promener faute de pousse-pousse disponibles et, même en semaine, si l'on ne se trouve pas entre le Petit Lac et le Métropole, il faut prendre un pousse-choléra.

Si c'est une grande gêne pour la population, c'est aussi une fameuse honte pour la ville. Après les affiches, qu'une population européenne remarquable par sa pingrerie demande aux boutiquiers de suspendre à leurs devantures, rien ne contribue plus que la prédominance des pousse-pousse choléra à donner à Hanoï son aspect calamiteux.

Mais voilà, s'il y a gêne pour la population et honte pour la ville, la réglementation stupide du 1^{er} mars 1915 profile fameusement aux deux maisons, une petite maison annamite et une grande société européenne [Société française de transports], qui se

partagent les 400 permis. Le monopole qui en résulte leur permet de louer les pousse-pousés à un prix exagéré et de réaliser des bénéfices qui, pour la société européenne, dépassent bon an mal an 60 % du capital.

C'est un revenu bien régulier, comportant un minimum de risques, une vraie rente sur l'État.

Même si l'on voulait restreindre le nombre des permis, il fallait décider que les permis seraient accordés aux propriétaires de garages de pousse-pousés en proportion du nombre de véhicules qu'ils posséderaient.

Peut-être une réglementation du nombre des permis se justifie-t-elle, à condition qu'elle soit révisée chaque année ; mais, d'une part, la proportion des pousse-pousés caoutchouc doit être beaucoup plus élevée, atteindre dès maintenant le chiffre que nous avons indiqué. Ce serait une première mesure pour faire baisser le prix de la vie. Ce serait surtout un progrès au point de vue de l'hygiène publique, du bel aspect et du bon renom de la ville.

Mais ce se seront pas là les seuls avantages.

La fabrication d'un millier de pousse-pousés de plus ne sera pas une mauvaise chose pour une industrie bien française et qui fait honneur à l'Indochine, pour le commerce des pneus et l'importation des essieux et des roues.

D'autre part, les 1.000 permis de plus que nous réclamons dès cette année signifieront, 2 p. par mois, 24.000 p. de plus de revenu pour la ville, qui en a tant besoin.

On nous objectera que ce sera dans les rues un grand désordre. Non, si la police est bien faite. Or de ces Messieurs de la police aussi, comme de nos magistrats, nous avons le droit d'exiger qu'étant bien payés, ils travaillent beaucoup et bien. L'ordre dans la rue est facile à réaliser, si on le veut.

Il n'y a donc aucune raison valable pour ne pas réviser une réglementation surannée.

De M. Pech, qui était un paresseux, on ne pouvait pas demander pareil effort ; mais M. Mourroux ne voudrait tout de même pas qu'on put le comparer à son prédécesseur !

Il n'a qu'un mot à dire et aucun « mais » à tolérer de la part d'un secrétaire quelconque.

Surtout qu'on ne vienne pas nous parler de droits acquis, ou autres balivernes. Il y a le droit d'une population de 112.000 âmes à avoir à sa disposition plus de 1 500 véhicules, et des véhicules convenables.

(Bulletin municipal de Hanoï, janvier 1923)

[342] 36° — DEMANDE D'ACHAT DE TERRAIN COMMUNAL PAR LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE TRANSPORTS — Parcelles n° 128, 129, Section A — Rue Chanceaulme en arrière).

LE PRÉSIDENT donne lecture dit rapport suivant ;

Pour l'extension de son garage de pousse-pousés de la rue Chanceaulme, la Société française des Transports demande la cession des parcelles communales qui se trouvent derrière son terrain et dont il offre le prix de 0 \$ 45 le mètre carré.

Il s'agit des trois parcelles n° 128, 129 et 132, section A,

Les parcelles n° 128 et 132 étaient louées jusqu'en fin 1922 à deux femmes indigènes dont le Service du Domaine a beaucoup de peine à obtenir le paiement de la location ; quant à la parcelle n° 129, quoi qu'en encore occupé, il n'a pas été possible d'obtenir le paiement du montant de la location depuis 1920.

La surface qui deviendrait disponible du fait de la reprise de ces trois parcelles et de la suppression d'un passage y accédant seront de 874 m² 00 de superficie totale approximative.

Je demande le renvoi de cette affaire à la Commission des expropriations.

Renvoyé à la Commission des expropriations.

Un monopole stupide : le monopole des pousse-pousse à Hanoï
par CATON [= Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 15 avril 1923)

Nous allons reprendre notre campagne pour la suppression du plus stupide des monopoles : le monopole des pousse-pousse à Hanoï.

Nous ne comprenons pas l'obstination de M. le résident-maire à maintenir ce monopole dont il reconnaît lui-même l'absurdité.

Serait-il lui aussi, victime de l'égoïsme, de la vanité que la vie dans ce pays développe chez un trop grand nombre de nos compatriotes ? Se dit-il : « J'ai mon auto, je ne vais pas en pousse, donc la question ne m'intéresse pas. Et je me garderai bien de m'en occuper, on croirait que je m'intéresse aux petites gens, et je paraîtrais ridicule. D'ailleurs, la devise de la municipalité de Hanoï n'est-elle pas : *Væ pauperibus*. Malheur aux petits ! »

Nous sommes, nous, de ceux qui vont en pousse-pousse. Nous ne nous en croyons pas diminués et l'opinion des mufles ne nous trouble pas.

Et peut-être M. Mourroux, qui est un brave homme, braverait encore l'opinion des sots s'il n'y avait pas en outre perspective de lutte : lutte contre les profiteurs du monopole, lutte contre le rondecuirat municipal, etc.

Cependant le monopole comporte trop d'inconvénients, jette sur la ville trop de ridicule, prive trop de gens d'un honnête gagne-pain, cause trop d'ennuis à une partie notable de la population, nuit trop aux finances de la ville pour qu'on puisse le tolérer plus longtemps.

C'est ce que nous efforcerons de démontrer dans une série d'articles.

La crise de pousse-pousse
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 avril 1923)

Enfin un peu de pluie est tombé sur Hanoï lundi soir. L'ondée diluvienne surprit quelques promeneurs déshabitués d'un pareil risque. Quant aux dégâts causés par l'orage, ils sont insignifiants. Par exemple, une des conséquences de cette perturbation atmosphérique fut la constatation d'une situation dont nous souffrons, et contre laquelle, après nous, notre confrère *L'Éveil économique* proteste. Pendant, et bien après l'orage il fut presque impossible, même rue Paul-Bert, de trouver un pousse-pousse. Une réglementation arbitraire, en limitant le nombre des véhicules mis en circulation, est arrivée à en provoquer la raréfaction. La ville grandit, sa population s'accroît, mais le nombre des pousse-pousse reste le même. Rue Paul-Bert, on n'est pas en peine, en temps ordinaire, de s'en procurer un, mais que vienne un jour où la demande soit un peu active, et c'est en vain que l'on appelle un coolie-xê. Il n'y en a pas, ou ceux que l'on rencontre posent leurs conditions ; ceci, c'est ce qui se passe dans le centre de la ville ; pour ce qui est des quartiers excentriques, il est inutile de dire que là, ni les cris, ni les promesses ne parviendront à procurer un pousse, pour la bonne raison qu'il n'y en a pas.

Nous avons espéré que M. Mourroux abrogerait une réglementation qui n'a plus sa raison d'être et nous voyons qu'au contraire, il la maintient malgré les nombreuses protestations dont il a été saisi. Son attitude en la circonstance surprend car elle est, à tous les points de vue, en opposition avec les intérêts de la municipalité qu'il administre. Une ville doit, pour prospérer, être dotée de moyens de communication rapides, faciles, nombreux et bon marché. En maintenant le monopole, il va à l'encontre de ces conditions, et comme, de plus, il prive les caisses municipales d'une source importante de revenus, c'est, à quelque point de vue que l'on se place, un acte de mauvaise administration que de ne pas modifier le régime actuel de la circulation des pousse-pousse de louage. La population en souffre alors qu'il serait si facile de lui donner la satisfaction qu'elle réclame depuis trop longtemps.

(France-Indochine)

N. D. L. R. — Nous ne discuterons pas avec notre confrère sur une question de priorité, l'essentiel est que nous soyons tous deux d'accord pour demander la suppression d'une réglementation du dernier grotesque.

En 1915, le nombre des licences de pousse-pousse a été fixé à 400 pousse-pousse caoutchouc et 1.600 choléras.

Depuis cette époque, huit années se sont passées, huit années qui ont vu une augmentation considérable de la population, un progrès à peine croyable du commerce indigène et un enrichissement, qu'en 1915 on ne prévoyait guère, de la population indigène.

Il n'y a qu'à ouvrir les yeux. Hanoï de 1923 ressemble à Hanoï de 1915 comme un homme de 30 ans ressemble à un jeune garçon de 17.

Les besoins de la population sont différents.

Il y a, en 1923, deux fois plus de maisons européennes qu'en 1915, on construit 40 habitations nouvelles pour 4 il y a 8 ans ; les misérables échoppes indigènes ont fait place à des centaines de magasins bien achalandés, le nombre des autos a décuplé, des centaines de familles annamites vivent à l'européenne. En 1915, une centrale électrique de 750 kilowatts était plus que suffisante et l'on ne prévoyait guère la nécessité d'un agrandissement ; de 1917 à 1920, la clientèle annamite a fait monter la courbe si vite qu'il a fallu commander un groupe de 750 kW et voici qu'en 1923, la ville se voit amenée à commander en toute hâte un groupe de 1.500 kW en vue d'une consommation quadruple de celle de 1915.

Depuis 1915, des kilomètres de voies nouvelles se sont ouvertes et garnies et la ville va incessamment ouvrir tout un quartier nouveau où, dès avant que les routes ne soient construites, des chantiers s'élèvent en grand nombre.

Et que dire du développement de la banlieue !

Mais il n'y a toujours que 400 pousse-pousse caoutchouc et 1.600 choléras,, alors qu'il faudrait quinze cents de chacune des deux catégories !

Encore le monopole des pousse-pousse
par BARBISIER [= Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 29 avril 1923)

Nous avons montré déjà combien il était grotesque de maintenir à Hanoï cet extraordinaire monopole des pousse-pousse, avec limitation du nombre des pousse-pousse caoutchouc à 400. La ville a énormément augmenté d'importance depuis 1915, le trafic y est beaucoup plus considérable, la population européenne plus nombreuse surtout en femmes et enfants, la population indigène plus riche...

Le nombre des pousse-pousse caoutchouc ne correspond nullement aux besoins actuels. Les indigènes n'emploient les pousse-pousse choléra que faute de pousse-pousse caoutchouc et à cause de l'impossibilité de payer un prix réduit pour ces derniers ; les malheureux coolies ayant à payer une location énorme aux sous-monopolards.

Qu'on rende absolument libre le commerce des pousse-pousse — en (prenant les précautions voulues pour maintenir l'ordre dans la rue — et l'on verra disparaître comme par enchantement le pousse-pousse choléra. Ce sera un grand changement pour le mieux dans l'aspect extérieur de la ville.

Voilà un premier point de vue.

En voici un autre :

Nous laissons de côté le point de vue humanitaire. Que les malheureux tireurs paient aux tacherons 1 p. 60 la location d'un pousse que ce tâcheron loue lui-même 1 p. par jour (365 p. par an soit du 200 %) qu'ils aient à courir *huit heures* avant de gagner un sou pour eux, cela ne touche ni M. le Maire, ni MM. les membres de la Commission Municipale qui sont tous de bons bourgeois bien repus, bien reposés et pour qui la question sociale est confortablement résolue.

Nous n'insisterons pas sur ce point, car, dans ce pays, le sort des pauvres n'intéresse pas beaucoup de gens.

Mais en dehors du coolie qui, bien entendu, n'est pas intéressant, car il n'a pas de bulletin de vote, ni de protecteurs au parlement, il y a des intéressés qui, eux, pourraient bien finir par se lâcher : ce sont les Français qui, le monopole disparaissant, ont l'espoir de monter des entreprises concurrentes. C'est très beau un monopole ; ça permet à des gens qui peuvent être extrêmement sympathiques de s'enrichir sans se fatiguer ni rien risquer.

Qu'on supprime la liberté de la presse en français et qu'on me donne le monopole du seul journal qui sera désormais publié sous le contrôle du Gouvernement, je me charge de gagner cinquante mille piastres par an et cela sans fatigue pour mes méninges et le gouvernement et les administrations pourront être tranquilles : les articles seront de tout repos. Pour tout personnel : un correcteur, deux plantons et surtout un bon comptable avec ses teneurs de livres bien stylés.

Seulement voilà qui ne fera pas l'affaire d'une douzaine de confrères qui vivaient de leur plume, ni de leurs imprimeurs.

Le monopole des pousse-pousse ne fait pas non plus l'affaire d'un certain nombre de gens entreprenants qui monteraient des garages moyens, de 100 à 150 pousse-pousse, et surveilleraient eux-mêmes leur affaire.

Un de ces entrepreneurs éventuels (et nous savons qu'il y en a beaucoup) nous disait qu'à 0 p. 50 de location, l'affaire était bonne.

La concurrence aidant, les coolies loueraient des pousse à moins d'une piastre, ce qui leur permettrait de concurrencer à leur tour les pousse-pousse choléra. Un homme qui connaît bien la question, qui est surtout bien au courant des besoins des indigènes, nous assurait qu'au bout de quelques mois de liberté, il y aurait 2.000 pousse-pousse caoutchouc circulant à Hanoï et dans la banlieue et plus un seul choléra.

La ville, qui touche 24 p. par an et par pousse, à tout intérêt à ce que le nombre des pousse-pousse augmente de quelques centaines.

Mais il semble que ceux qui devraient avoir le plus d'intérêt à ce que disparaisse le monopole, ce sont les constructeurs de pousse et marchands de roues, axes, ressorts et accessoires divers ; qu'on n'aille pas s'imaginer que c'est dans leur intérêt que nous faisons cette campagne, ou que c'est à leur suggestion ; seul nous guide en cette affaire notre intérêt personnel à nous : qui est de trouver facilement un pousse-pousse dans la rue quand nous en avons besoin.

Maintenant on va nous faire une objection :

Si le nombre des pousse-pousse augmente, ce sera un beau désordre dans les rues ; il y en a déjà assez.

Erreur — Il y a certes un désordre incroyable dans la plupart des rues de Hanoï, mais ce désordre est dû uniquement à l'incapacité ou à la mauvaise volonté de la police. Là, le remède est facile, M. le Maire n'a qu'à se fâcher.

Une police bien dirigée et bien faite ferait disparaître très vite l'encombrement, et, avec deux fois le trafic actuel, il y aurait deux fois moins de désordre.

Seulement la police ne fiche rien et n'a d'ailleurs pas de chefs capables de la faire travailler. C'est là qu'est le désordre et non pas dans la rue. Il est vrai qu'il ne faudrait pas que la Résidence supérieure employât les agents européens comme plantons. Il y aurait beaucoup à dire ; mais tout ce que nous dirons aujourd'hui, c'est que l'argument tiré de l'encombrement est inadmissible. D'ailleurs, le premier phénomène qui se produira sera la substitution des pousse-pousse caoutchouc aux pousse-pousse choléra ; ce n'est qu'ensuite que nous verrons augmenter le total, d'autant plus qu'en fait, 4 caoutchouc font plus de transports que 5 choléras. Mais le nombre des pousse peut passer de 1.900 à 3.000 d'ici un an sans qu'il y en ait trop, car d'ici là, plusieurs kilométrés de rues nouvelles vont être ouverts.

Maintenant, il serait intéressant de voir les constructeurs sortir autre chose que le modèle actuel et mettre dans la circulation des pousse-pousse construits pour les colis, ou pour les campagnards amenant leurs denrées au marché. On pourrait créer aussi des pousse-pousse pour longs parcours avec traction de secours par des chiens. On sait que dans le cas de longs parcours, le coolie qui est dans les brancards recrute des pousseurs qui se relaient, mais il fait lui-même tout le parcours. Deux solides chiens annamites bien nourris, convenablement attelés, remplaceraient avantageusement ces pousseurs.

Évidemment, tout cela demande de l'étude, de l'imagination, de l'initiative, du travail. Combien c'est plus facile, n'est-ce pas, de jouer d'un monopole ? Toute une nombreuse population en pâtit, une capitale ambitieuse en est ridiculisée, mais qu'importe !

Le monopole des pousse-pousse
par H.C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 mai 1923)

Dès que parut le premier article de notre nouvelle campagne pour la suppression de ce grotesque monopole des pousse-pousse, la Société Française des Transports nous demanda un abonnement et l'envoi de notre tarif de publicité.

Nous inscrivîmes ce nouvel abonné et envoyâmes notre tarif, qui est le même pour tout le monde.

Le lendemain de notre second article, cette société nous adressa le texte d'une publicité à 60 p.

Nous pensâmes : « Très bien, voilà des gens qui comprennent que notre campagne, si elle peut nuire à leur monopole de location, aura, par contre, pour effet de développer leur branche fabrication de pousse et vente d'accessoires. »

« S'ils avaient voulu nous acheter, c'est 600 p. et non 60 p. qu'ils auraient offert. Ils prennent juste la publicité qu'il leur faut, c'est donc qu'ils n'ont aucune arrière-pensée ! »

Tout de même, il nous restait un doute ; peut-être ces braves gens croient-ils sincèrement nous mettre un bœuf sur la langue. Le chef très distingué d'un service aussi chic qu'à notre sens inutile) ne s'était-il pas imaginé qu'en s'abonnant à *L'Éveil*, il couperait court à toute critique ? ! (Chaque abonnement nous rapporte 3 p. net) Nous voulûmes donc jouer franc jeu et, au lieu d'encaisser de suite les 60 p. et continuer

notre campagne comme si de rien n'était, ce qui était en somme notre droit, nous écrivîmes et envoyâmes (par cahier de transmission) la lettre suivante :

Hanoï, le 28 avril 1923
Monsieur le directeur de la Société française de transports
7, bd Bobillot, Hanoï

Monsieur,

J'ai bien reçu votre texte pour une publicité de 2/8 de colonne dans le texte de l'*Éveil économique*. Je pense bien que vous avez, tout simplement en vue la valeur de l'*Éveil* en tant qu'organe de publicité ; cependant, je tiens à être très loyal à votre égard en vous prévenant qu'à l'*Éveil*, la publicité n'a rien à voir avec la politique du journal.

Sans doute considérez-vous que la campagne menée par l'*Éveil* au sujet des pousse-pousse, tout en vous gênant d'un côté, vous est utile de l'autre, autrement dit en faisant baisser le prix de location des pousse multiplie le nombre de pousse que vous construirez et d'accessoires que vous vendrez, que, par conséquent, finalement, cette campagne ne vous nuit pas. En ce cas très bien, votre publicité vous servira.

Mais si vous aviez peut-être l'idée qu'en devenant notre client, vous nous amèneriez à modifier notre manière de voir, je vous dirai que même la considération d'une publicité vingt fois plus importante ne nous amènerait pas à interrompre une campagne entreprise dans l'intérêt général et, ce qui plus est, avec la persuasion qu'elle ne lèse finalement aucun intérêt particulier. D'ailleurs l'*Éveil* accueillerait volontiers une note défendant les intérêts qui pourraient se croire lésés, et cela sans y mettre aucune condition pécuniaire quelconque.

Je tiens à faire du journalisme sans peur et sans reproche.

J'ai pensé avant de prendre votre publicité vous donner une explication loyale et je ne vous tiens pas pour lié envers l'*Éveil* si, après ceci, vous ne désirez pas l'être.

Veillez agréer, Monsieur le directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Trois semaines se sont écoulées, nous n'avons pas reçu de réponse. C'est donc qu'on pensait nous acheter, et pas cher.

Voilà qui est très suggestif.

Où bien est-ce le résultat d'une certaine mentalité du monsieur qui, aux élections, vend son bulletin de voté pour un litre de vin et s' imagine que tout le monde est comme lui ou bien, mais nous espérons que ce n'est pas cela, ou bien est-ce tout simplement que c'est l'habitude de la maison et que c'est par ce moyen que se conserve le monopole ?

Eh bien ! si ça prend avec d'autres, ça ne prend pas avec nous. Nous maintenons notre offre : nous sommes tout disposé à insérer en même placé que cet article une réponse deux fois plus longue en défense des intérêts lésés ou cherchant à prouver que la limitation à 400 des pousse-pousse caoutchouc est un bien pour le public et une gloire pour la ville.

Nous ne demandons pas un sou pour cela ; la seule condition est que la réponse soit correcte, ne mette aucun tiers en cause et ne constitue pas une publicité déguisée.

Alors le public jugera entre, d'une part, nos arguments et ceux de notre confrère *France-Indochine*, qui est avec nous dans cette campagne et, d'autre part, les arguments de ceux qui demandent le *statu quo*. — Le public pourra alors approuver ou blâmer en toute connaissance de cause M. l'administrateur Mourroux, résident-maire de Hanoï, qui semble bien être tout à fait en faveur de la continuation du *statu quo*.

Une lettre de M. le résident-maire
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 mai 1923)

Dans notre dernier numéro, nous reproduisions notre lettre, restée sans réponse, à la Société principalement visée par notre campagne, et où nous offrions d'annuler sa demande de publicité si celle-ci était destinée à nous influencer, nous disant tout disposé à insérer gratuitement une note double de notre article. On ne pouvait être plus loyal, et notre indignation de n'avoir pas reçu de réponse se comprend.

Nous nous sommes alors demandé si c'était une habitude, si la société n'attribuait pas à la publicité distribuée par elle jusqu'ici le silence fait sur cette affaire par la presse. Nous nous sommes exprimé d'une façon trop elliptique et notre phrase a été interprétée, paraît-il, par des personnes bienveillantes comme insinuant que c'était par des petits cadeaux à Monsieur le Maire qu'on avait obtenu jusqu'ici le *statu quo*

Et bien entendu, ceux qui ont interprété ainsi notre pensée sont allés immédiatement le dire à M. Mourroux.

Nous nous serions plutôt attendu à une algarade de nos confrères : nous disant que s'ils n'avaient pas protesté jusqu'ici, sauf l'un deux, contre le monopole des pousse-pousse, c'était non par bienveillance pour un client, mais faute d'avoir considéré la chose comme nous, soit qu'ils estimassent sage pour telle ou telle raison la politique municipale, soit qu'ils n'avaient pas été frappés par les inconvénients du système, etc. Et ils auraient pu dire : Vous semblez insinuer là que nous nous sommes laissés influencer, ce n'est pas aimable de votre part, etc.

Voilà à quoi nous nous serions plutôt attendu.

Désolé que notre phrase ait pu recevoir une autre interprétation, nous en avons immédiatement présenté nos excuses à M. Mourroux, que nous tenons en trop haute estime pour jamais penser qu'un acte quelconque de lui-même critiqué par nous, ait un motif intéressé

L'abondance des matières nous fait remettre au prochain numéro la publication de sa lettre qui contient des choses très intéressantes sur la question : nous connaissons mieux maintenant quelques-unes des causes qui lui font remettre à plus tard une réforme que nous demandons instamment ; lorsqu'on engraisse un chapon, c'est pour rendre sa chair plus délicate.

Les pousse-pousse à Hanoi
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 3 juin 1923)

Le pousse ne pourrait disparaître de la circulation d'avant longtemps.

D'abord parce qu'il n'existe pas d'autres moyens de locomotion à bon marché à part les 2 lignes de tramway Hanoi-Hadông et Bach-Mai-Village du Papier.

Ensuite parce qu'il y a beaucoup de bras qui cherchent du travail. Pays essentiellement agricole et à population très dense, surtout dans le Delta, le Tonkin n'arrive pas à nourrir tous ses enfants. Comme la mise en circulation des pousse est limitée à un certain contingent par les règlements municipaux et que, d'autre part, pour un brancard disponible, il y a dix affamés qui se présentent et qui surenchérisent, les entrepreneurs ou plutôt leurs agents ne se font pas faute d'exploiter la misère du tireur trop heureux d'avoir pu écarter tous ses concurrents.

Nous disons agents car l'entrepreneur tonkinois se débarrasse des désagréments du métier en louant toutes ses voituresses à un tâcheron au prix de 0 p. 80 l'unité. Le sous-loueur cède ensuite les pousse au tireur pour des sommes variant entre 1 p. 50 et 2 p. 00 par jour.

Devant payer à leurs employeurs presque la totalité de leurs recettes, les pauvres coolies-xe, en fin de compte, ne conservent de cet argent qui n'a fait que passer entre leurs mains et qu'ils ont péniblement gagné que juste ce qui est nécessaire pour leur permettre de ne pas crever de faim.

Aussi sont-ils mal nourris, mal vêtus, grelottant de froid en hiver à attendre des pratiques, suant et s'éreintant l'été sous un soleil implacable à traîner les clients. Ils sont loin de mener l'existence facile et agréable de leurs congénères de la riche Cochinchine qui se prélassent entre 2 courses sur les lits de camp d'une fumerie à la mode ou sur les sièges d'une gargote chinoise bien achalandée.

La Voix annamite, 11 mai 1923.

N.D.L.R. — Il n'y a, en somme, rien de déshonorant à être tire-pousse. Notre confrère parisien *La Journée industrielle* donnait récemment une photographie montrant qu'à Paris, les ouvriers des Postes et Télégraphes tiraient leur charrette à matériel exactement comme à Hanoï les femmes traînent les charrettes de briques ou de sable. Et nos commissionnaires et portefaix de France ne font rien d'autre qu'un métier de « cheval ». — Il n'y a donc pas de mal à ce qu'il y ait des pousse-pousse et des tire-pousse, tant que cela peut se faire sans danger pour la santé des tireurs, et que ceux-ci y gagnent convenablement leur vie.

Malheureusement, grâce au monopole, les malheureux sont obligés de faire une quinzaine de courses, ou de courir sept à huit heures avant de gagner un cent pour eux-mêmes.

La situation actuelle, quelles qu'en soient les raisons historiques, a donc un décuple résultat.

- 1° Salaires de famine pour les tireurs ;
- 2° Difficulté pour la clientèle aisée de trouver des pousse-pousse ;
- 3° Obligation pour la masse de la population de prendre des pousse choléra ;
- 4° Ralentissement de l'industrie de construction des pousse et du commerce des accessoires ;
- 5° Manque à gagner en fin de compte pour la ville ;
- 6° Dégradation des chaussées ;
- 7° Impossibilité pour plusieurs hommes d'initiative de monter des entreprises de pousse-pousse ;
- 8° Encombrement des rues par les pousse-choléra lents et branlants ;
- 9° Manque à gagner pour deux mille coolies qui trouveraient dans la mise en circulation de mille pousse de plus un bon gagne pain ;
- 10° Ridicule jeté sur la ville.

La fin de la vie chère. Premiers indices
par H.C.
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 8 juillet 1923)

[...] Il ne tient qu'à M. le maire de Hanoï et à la commission municipale, en supprimant le monopole des pousse-pousse, de provoquer une baisse dans un moyen de transport qu'emploient beaucoup de gens qui n'ont pas d'autos. On verra bien ce que sera le fameux procès dont la menace terrifie nos édiles, probablement un feu de paille. Les tribunaux finiront tout de même bien par admettre que les procès ne sauraient devenir le moyen normal de s'enrichir aux frais du budget municipal. [...]

D'EXCELLENTE PROPOSITIONS !

Le monopole des pousse-pousse
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 mai 1924)

Maintenant que Hanoï a un maire [Eckert] et que nous sommes enfin sortis d'une longue période vie municipale au ralenti, il y a lieu de reprendre cette question.

On sait que les pousse-pousse de louage à roues caoutchoutées sont limités par un arrêté de 1915 à un nombre devenu depuis parfaitement ridicule : 400 répartis entre une entreprise française très importante [Société française de transports] et deux ou trois petites entreprises annamites, véritable monopole aussi profitable aux bénéficiaires que désastreux pour la ville et pour les usagers. Beaucoup d'indigènes ne prennent les pousse-pousse en bois, dits pousse-choléra, eux mêmes limités à 1.500, que faute de pousse-pousse caoutchouc.

Ce qui était, au besoin, explicable en 1915 ne l'est plus aujourd'hui. La ville avait, il y a neuf ans, beaucoup moins de rues, la circulation y était beaucoup moins intense, et la population indigène avait beaucoup moins à dépenser. Il y aurait certainement place aujourd'hui pour au moins 3.000 pousse-pousse dont 1.500 caoutchoucs et 1.000 choléras.

Il serait facile d'éviter le monopole et il n'y a plus lieu, après le récent scandale que l'on sait, de parler de compensation à je ne sais quelle injustice passée. Le fameux dossier qui tant épouvantait nos deux précédents maires n'a désormais plus guère de poids et la ville n'a plus à ménager une entreprise qui ne le mérite plus.

Il y aurait, avec la liberté de circulation des pousse-pousse, bien des manières d'en éviter le fourmillement. Les licences pourraient d'abord n'être données qu'à des garages justifiant qu'ils sont organisés pour une vingtaine de pousse-pousse au moins. Un cautionnement d'un millier de piastres pourrait être demandé pour répondre des accidents et procès-verbaux. Surtout, la taxe pourrait être triplée et même quintuplée.

Les bénéfices réalisés par les propriétaires et les intermédiaires sont en effet énormes.

Voici quelques chiffres suggestifs résultant de notre enquête.

Location courante et redevance payée par le caï à la société : 1 \$ par jour.

Le caï est obligé de payer tout le petit entretien du pousse. Il peut sous-louer aux tireurs en trois périodes :

1° — de 5 heures à midi 0 \$ 40

2° — de midi à 18 heures 0 \$ 40

3° — de 18 heures du soir à 6 heures du matin 0 \$ 40

Les jours fériés, samedis, dimanches, ces redevances sont portées de 0 \$ 40 à 0 \$ 60.

Pour les fêtes du Têt, 1^{er} de l'an, 14-Juillet, elles montent jusqu'à 1 \$ 00.

Un caï retient de 10 à 20 pousse et s'il ne peut pas sous-louer, il est obligé de payer la redevance à la société, mais ceci arrive bien rarement.

Un pousse de location revient de 90 \$ à 100 \$, donc, en 4 mois, l'amortissement est fait et bien au-delà.

A partir du cinquième mois, il n'y a donc plus que des bénéfices.

Ce ne sont donc pas les malheureux tireurs qui font monter les prix : on se demande même comment les pauvres diables arrivent à se tirer d'affaires les jours de faible affluence et à ne pas crever de fatigue les jours où les affaires sont bonnes.

Voici un tireur qui prend son pousse à midi, un dimanche ou jour de fête ; il doit payer au tâcheron 0 \$ 60 pour une location de six heures, il doit donc déjà courir à peu près trois heures sans arrêt ou fournir dix courses d'un kilomètre à 1.500 mètres avant de gagner un sou pour lui.

La concurrence forcera les entreprises à se contenter d'un bénéfice moindre et les petites entreprises de vingt à vingt-cinq pousse se passeront d'intermédiaires.

Il restera encore un énorme bénéfice pour la propriétaire : 0,50 à 0,60 cents par pousse et par jour tous intérêts, amortissements et frais payés. — Ceci laisse à la ville la possibilité d'augmenter considérablement les taxes tout en laissant aux entreprises une très belle marge de bénéfices. Actuellement, la taxe est de deux piastres par mois. Les 2.000 pousse-pousse autorisés rapportent donc à la ville 48.000 piastres par an. On pourrait très bien porter cette taxe à 4 \$ pour les pousse-choléra et à 6 \$ pour les pousse caoutchouc, ce qui, avec quinze cents pousse environ de chaque catégorie donnerait 15.000 \$ par mois, soit 180.000 \$ par an, peut être pas tout de suite, mais avant peu d'années.

Il y aurait lieu, bien entendu, d'ouvrir l'œil et le bon pour empêcher la fraude et nous avons eu récemment une compagnie comptant des actionnaires très distingués qui ne s'est guère fait de scrupules à ce sujet. Il est vrai qu'une fois pincée, elle a honnêtement indemnisé la ville, ce qui permet de passer l'éponge pour cette fois.

Eh bien voilà, Monsieur le maire, une première source des revenus qui n'est pas à négliger.

Et il faudra alors la bien soigner, cette bonne vache à lait, et que la ville se préoccupe des intérêts des entreprises et du bien-être des coolies. On ne s'en est guère soucié, jusqu'à ce jour, de ces pauvres diables. Voici ce qu'on pourrait faire. Des endroits de stationnement leur sont imposés : pourquoi ne pas couvrir d'un abri contre le soleil et la pluie cette longueur de rue en bordure du trottoir ? Et établir à chaque station une fontaine Wallace.

Et dans l'intérêt commun de l'industrie du pousse et de ses humbles collaborateurs, dans l'intérêt aussi d'une clientèle que M. Eckert ne méprisera certainement pas, lui, nous suggérons ceci : interdiction aux automobiles, exception faite pour les rares habitants riverains, de circuler sur la digue Parreau et sur la route tournant le jardin botanique ; création de quelques avenues ombragées interdites à la circulation automobile. Bref, nous réclamons pour les gens qui n'ont pas d'auto le droit de se promener au bon air et de ne pas respirer des poussières insalubres, ainsi que le droit de n'être ni écrasés, ni bousculés, ni effrayés, ni insultés, ni klaksonnés [*sic*]. Cette liberté pour les humbles de se promener eux aussi procurera aux pousse-pousse une belle clientèle.

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 14 septembre 1924)

Toujours le monopole des pousse-pousse

Abel Marius TALLARD, directeur (1925-1929)

Né à Grenoble, le 30 oct. 1896.

Fils de Abel Claude Tallard et de Marie-Louise Pecllet.

Marié à Hanoï, en 1924, avec Jeanne-Marie Céline Biron. Dont :

— Robert Jean Abel (Hanoï, 25 décembre 1925-Hanoï, 2 avril 1926) ;

— Geneviève Marie Jeanne (Hanoï, 7 septembre 1928- ?) ;

— Alix Georgette Maie (Haïphong, 27 mars 1931-Serres, Hautes-Alpes, 17 juillet 2016) ;

— Philippe Marie Humbert (Haiphong, 5 février 1941-?).

Responsable du rayon quincaillerie de Poinçard et Veyret à Hanoï (19 janvier 1921).

Membre du Gratin tonkinois.

Trésorier adjoint de l'Union sportive hanoïenne.

Directeur du garage Bobillot (Société française de transports) et de l'usine de cheddites de Phu-Xa (1925).

Membre de la Chambre de commerce de Hanoï (avril 1926).

Départ (février 1929).

Réinstallation à Haïphong (novembre 1929) : concessionnaire des transports postaux entre Hanoï et Haïphong, entrepreneur de pompes funèbres et propriétaire d'un magasin de confection.

Membre de la Société des courses de Haiphong

Domicilié le 1^{er} juillet 1949 à Grenoble.

HANOI HANDICAPÉ

(L'Éveil économique de l'Indochine, 25 janvier 1925)

[...] La suppression, enfin !, du monopole des pousse-pousse aura sans doute pour effet d'augmenter de 80 ou 40.000 piastres le rendement des taxes sur ces véhicules. [...]

(Bulletin municipal de Hanoï, mars 1925)

27 février 1925. Décision nommant une commission chargée de procéder à la visite de quatre pousse-pousse, nouveau modèle, présentes par la Société Française de transports.

Élections à la chambre de commerce de Hanoï.

(L'Avenir du Tonkin, 25 février 1926)

Le 2 mars 1926, aura lieu le renouvellement partiel des membres de la chambre de commerce.

Voici les candidats qui se présenteront :

.....

Tallard, directeur de la Société française de transports.

19° — DEMANDE DE CONCESSION D'UN RÉSEAU D'AUTOBUS ÉLECTRIQUES
(*Bulletin municipal de Hanoi*, septembre 1926)

[613] Le rapport de présentation de l'administrateur-maire et le rapport de M. SOLER ¹, rapporteur de la 1^{re} Commission des finances et des travaux, ont été insérés au procès-verbal de la séance du 31 mai 1926.

M. HOMMEL, rapporteur de la 2^e Commission des travaux, donne lecture de son rapport ainsi conçu :

Messieurs,

de l'étude du projet de convention qui nous a été soumis au sujet de l'établissement à Hanoi d'un réseau autobus à trolleys par la Société française de transports et Monsieur Paul Maurice TRICON ², nous vous déclarons que l'idée qui domine [614] dans cette proposition n'est pas inopportune et doit être prise en sérieuse considération avec les besoins toujours croissants de transports en commun de notre Ville.

Les arguments généraux qui militent en faveur de cette innovation sont les suivants :

1° — Défaut d'extension de la société exploitante du réseau actuel des tramways ayant entraîné la création de lignes d'autobus à essence.

2° — Inexécution, jusqu'en 1924, des bénéfiques escomptés par la Ville sur les recettes brutes kilométriques indiquées à l'avenant du 14 mars 1921 de la convention et du cahier des charges du 2 mai 1899 régissant le dit réseau des tramways et ses extensions.

3° — Nécessité de développer par la mécanique les moyens de transport en commun en les appropriant à l'extension toujours constante de notre Ville.

L'idée d'un nouveau réseau de transport en commun par autobus électriques à trolleys, du genre Shanghai, peut être envisagée favorablement à la condition que ce progrès en faveur de la population, ne diminue, en rien, les recettes présentes et futures de notre municipalité.

Le droit de préférence qui avait été consenti pour 10 années à la Société foncière de l'Indochine [future Société des tramways du Tonkin] pour le réseau actuel des tramways, étant périmé, vous pouvez admettre le principe d'accorder une nouvelle concession à une autre société, uniquement pour l'établissement d'un réseau urbain d'autobus électriques.

Terrains — Le texte de l'article 4 du nouveau projet de convention de la Société française de transports, prévoit une location vraiment dérisoire des terrains de la Ville qui seront nécessaires à l'exploitation générale de cette société.

Cette clause doit être rejetée pour la simple raison que les terrains municipaux ne peuvent être concédés qu'à leur juste valeur.

¹ Jean Baptiste Soler (1862-1927) : ancien administrateur des services civils, deuxième adjoint au maire de Hanoi, ami du marquis de Monpezat, administrateur-gérant de son journal, la *Volonté indochinoise*. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Volonte-indochinoise.pdf

² Paul Maurice Tricon (1896-1996) : troisième fils de Maurice Tricon, le fondateur des Grands Travaux en béton armé, et son successeur à la tête de cette entreprise qui possédait une participation dans les Grands Travaux d'Extrême-Orient. Chevalier de la Légion d'honneur comme lieutenant d'artillerie pendant la Première Guerre mondiale, polytechnicien, combattant des Forces françaises libres en 1941-1945.

D'ailleurs, votre municipalité ne possède pas de terrains disponibles aux limites de la Ville, qui puissent être mis à titre onéreux à la disposition de la Société française de transports.

Il serait donc beaucoup plus équitable que cette société fit l'acquisition définitive de terrains de son choix situés au mieux des nécessités de l'avenir en obtenant seulement la concession d'un réseau interurbain dont nous considérons plus loin l'itinéraire.

Concurrences aux poussettes — Le pousse-pousse, moyen de transport à traction humaine, a déjà subi une évolution profonde dans la qualité des conducteurs.

Cette constatation est sensible à tout observateur domicilié à Hanoï depuis plusieurs années.

La tendance est due à une diminution de cette classe de travailleurs indigènes qui trouve l'embauchage moins pénible dans des ateliers divers ; ce indépendamment de la préférence très marquée donnée par la population indigène aux moyens de locomotion plus rapides introduits peu à peu dans les grands centres (autobus, bicyclettes).

Il va sans dire que l'atteinte apportée à la circulation des poussettes, par ces nouveaux moyens de transport, dans la zone urbaine n'a pas encore été suffisamment établie par la baisse des recettes municipales.

Nous pouvons, tout au plus, nourrir des craintes à cet effet et envisager des mesures préventives en demandant au service technique de notre municipalité d'étudier cette question pour que toute diminution constatée de ces recettes puisse être compensée automatiquement par une progression logique des taxes actuellement appliquées aux diverses catégories de véhicules qui circulent en notre Ville (autos, motos, poussette de maître, autobus, tramways, bicyclettes, camions et charrettes).

Une telle conception du problème des recettes envisagées ne pourrait entraîner la réprobation de la population dont l'évolution serait la seule cause de modification des taxes actuellement perçues, sans que celles-ci ne soient susceptibles de s'attaquer uniquement au progrès de transports nouveaux.

Il est de toute évidence que la population de notre Ville progresse annuellement de quatre à cinq mille habitants ; son extension se fait irrésistible, avec les projets de grands travaux d'aménagement de terrains, envisagés suivant le plan de monsieur l'architecte urbaniste Hébrard.

[616] Les moyens de transport en commun trouveront donc un développement assuré en permettant aux habitants de la zone limitrophe de se rendre à leurs travaux avec autant d'aisance que ceux actuellement entassés au sein de notre Ville.

Autrement dit, faciliter les moyens de transport des foules, c'est donner aux agglomérations urbaines un moyen d'action et de circulation que la population indigène appréciera rapidement.

Sur ce point, nous estimons que la concurrence aux poussettes pourra s'établir sans aucun préjudice pour la recette actuellement perçue par la Ville, sous la réserve des dispositions de prévoyance que nous vous demandons d'étudier. [...]

Commission permanente des valeurs en Douane
(*Bulletin de la Chambre de commerce de Hanoï*, novembre 1928)

Tallard, directeur de la Société française de transports.

(*L'Avenir du Tonkin*, 6 novembre 1928)

De retard. — Nous revoyons avec le plus vif plaisir parmi nous M. Jacques Boyer, le sympathique administrateur délégué de la Société française de transports (Garage Bobillot), dont M. Tallard assure depuis plusieurs années avec autant de compétence que d'activité la direction.

Ses nombreux amis — et nous tout le premier — se réjouiront de revoir M. Jacques Boyer.

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

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

TONKIN
LA VIE ÉCONOMIQUE
Liberté du travail
(*Les Annales coloniales*, 2 février 1929)

Malgré l'intervention de l'administrateur-maire, auprès des entrepreneurs de pousse-pousse, en vue d'obtenir en faveur des coolies-xe une réduction du prix de la location, les tarifs majorés demeurent en vigueur. Des coolies ayant décrété la grève, furent arrêtés par la police pour vagabondage. Cette mesure a obligé les grévistes à reprendre en masse leur dure besogne.

Ces entrepreneurs, par voie de représailles, se montrent beaucoup plus exigeants et les tarifs viennent encore d'être augmentés de dix à quinze pour cent.

On sait qu'en même temps que le nombre de pousse-pousse était limité, les tarifs de location aux coolies, avaient été augmentés de 30 % alors que le prix de la course restait inchangé. Il y a dans tout cela une dure injustice. C'est un monopole de fait, et sans bénéfices pour les finances publiques, qu'on a créé ainsi en faveur de quelques entrepreneurs sans pitié.

Nous reviendrons sur cette question.

Toujours les pousse-pousse
(*Les Annales coloniales*, 16 mars 1929)

Le conseil municipal de Hanoï va être appelé à délibérer sur la question des pousse-pousse. Les intérêts de la Ville souffrent en effet sensiblement de la diminution du

nombre des véhicules mis en circulation, les loueurs se refusant à envisager le moindre augmentation des taxes.

Quant aux coolies, ils continuent à payer les prix de location dont nous avons parlé.

Suite :

Omnium indochinois.

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Omnium_IC-Hanoi.pdf