

Mise en ligne : 24 mai 2014.
Dernière modification : 2 mai 2017.
www.entreprises-coloniales.fr

STÉ DES TRANSPORTS AUTOMOBILES INDOCHINOIS (STAI), Haïphong, Hanoï

Affaire fondée par Pierre Duclaux, ingénieur, fils du pasteurien Justin Duclaux. Arrivé en Indochine en 1900. Collaborateur du *Courrier d'Haïphong*, de *l'Avenir du Tonkin*... Administrateur délégué des Tanneries de l'Indochine à Hanoï...

[Liaison Haïphong-Doson*]
(*Les Annales coloniales*, 30 avril 1912)

La mise en adjudication du service de transports automobile Haïphong-Doson vient d'avoir lieu.

Deux concurrents se sont présentés : M. Mancis et la Société des Transports automobiles.

Cette dernière a été déclarée, adjudicataire provisoire avec des offres sensiblement pareilles au service de l'an dernier.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS AUTOMOBILES INDOCHINOIS
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 79)

Service subventionné postal et de voyageurs sur Doson
25, boulevard Chavassieux, Haïphong

M. P. DUCLAUX, administrateur.
Agences à Hanoï et Thai-nguyên.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS AUTOMOBILES INDOCHINOIS
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 54)

108, rue Jules-Ferry, Hanoï

MM. Jules DETOUILLON, directeur ; Édouard WUILLAUME, mécanicien.

AEC 1922 :

Sté des transports automobiles indochinois, 28, bd Chavassieux, Haïphong et 37, bd Henri-Rivière, Hanoï. — Sté an., 471.250 fr. — Services de transp. automob. Fournitures génér. pour automobiles. Moteurs pour canots. Groupes électrogènes. — Exploit. d'une usine électr. à Vinh.

AEC 1922-682 — Sté franco-annamite textile et d'exportation (anc. Établissements Emery et Tortel).

Siège social : Nam-Dinh (Tonkin)

Objet. — Filature, tissage, moulinage de la soie ; import. et export.

Conseil. — ... Pierre Duclaux, admin.

La route de Tuyên-Quang à Hagiang
par H. C. [Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 février 1922)

Il y a bientôt trois semaines, avant que le temps se fût mis au crachin, notre ami et collaborateur Duclaux, directeur de la Société des Transports automobiles indochinois, nous offrit de l'accompagner à Hagiang où un colon du crû lui avait suggéré qu'un service régulier d'automobiles, désormais possible, favoriserait grandement le développement d'une province délaissée bien à tort.

Inutile de dire avec quel empressement nous acceptâmes. Nous avons souvent entendu parler de cette vaste province montagneuse de notre frontière, des richesses latentes, tant de son sol que de son sous-sol, des difficultés jusqu'ici insurmontables que la rivière Claire, seule voie de communication en dehors d'un simple chemin muletier, offrait au commerce. Si au sampan qui, pour un voyage très long à la montée, demande plus de 60 \$ la tonne et qui, à la descente court d'innombrables dangers, on pouvait substituer la camionnette, même demandant 40 \$ la tonne, ce serait déjà un grand progrès, de même que la substitution de l'autobus au pousse-pousse ou au cheval.

Le voyage était donc fort intéressant pour nous, nous permettant de recueillir une abondante documentation, comme il était fort intéressant pour la Société des transports automobiles, si la possibilité d'un service régulier était reconnue. Il s'agissait en outre d'essayer, sur une route difficile, une nouvelle marque d'autos: la marque Zedel, et ceci nous intéressait aussi, l'automobile Zedel étant lancée par une nouvelle maison de Pontarlier, la principale ville de nos chères montagnes du Jura. C'était comme une bouffée d'air du pays qui s'échappait de l'élégante carrosserie.

Comment l'automobile Zedel se tira tout à son avantage d'une épreuve autrement difficile que celle qui avait été prévue et comment, devant l'état de la route au-delà de Bacquan et la menace d'une pluie qui eût, pour des semaines, rendu la route impraticable, nous dûmes faire demi-tour à quarante kilomètres du but, c'est ce que nous raconterons plus en détail dans un prochain article, avec une carte de la région et quelques photographies.

Disons tout de suite que, dans l'état actuel de la route, le voyage n'est possible que par temps absolument sec, dont il faut s'informer d'avance en télégraphiant aux divers chefs de poste. Toutes conditions atmosphériques étant favorables, il faut prendre une automobile robuste, légère et courte, capable de tourner presque sur elle-même. Il faut en outre se munir d'une pelle-bêche, d'un coupe-coupe, d'une bonne corde et de chaînettes pour entourer les pneus arrière le cas échéant lorsque la route argileuse se trouve humide, dans un raidillon. Bref, c'est toute une expédition.

C'est du sport, un sport amusant, mais nous ne croyons pas qu'il faille songer au tourisme confortable avant la fin de la prochaine saison sèche.

Quant à un service automobile commercial à peu près régulier, il ne saurait en être question avant 1924. Il sera temps alors d'étudier les possibilités économiques du pays. [...]

L'Usine à soude est en marche
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 mars 1922)

[...] nous sommes allé avec un ingénieur de nos amis, M. Duclaux [de la Société des transports automobiles indochinois], visiter cette superbe usine. [...]

La STAI reprend la concession De Dion-Bouton à la maison Berthet-Charrière et Cie, puis la marque Panhard & Levassor aux Éts Gratry.

La foire de Hanoï
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 24 décembre 1922)

[...] Voici par exemple le pavillon de la la Société des Transports automobiles indochinois — L'abréviation est STAI. Ça sonne latin et anglais. « Sta ou Stay » : « Passant : arrête-toi et admire », traduirons-nous. C'est aussi : steady qualificatif des gens qui ne s'emballent pas, des maisons de confiance qui vont de l'avant avec prudence mais sans arrêt et sans faire de bruit.

C'est, en fait, un magnifique pavillon en fer, légèrement surélevé sur une plate-forme entourée d'une élégante balustrade, et couvert d'une toiture en tuiles. Pas de murailles ; l'ensemble est du plus bel effet.

Dans ce pavillon, une demi-douzaine d'automobiles : trois Renault de 10 chx et 18 chx ; de Dion de 10 chx, Zedel de 15 chx, un châssis Fiat et une automobile dont la carrosserie, entièrement faite aux ateliers de la société, est montée sur un châssis Fiat. Le public s'étonne des prix, qui ont beaucoup baissé depuis quelque temps. Nous avons remarqué aussi deux superbes moteurs marins Renault, du type que la société place sur les canots qu'elle construit ; enfin, toute une série de pièces de mécanique de précision sortant des ateliers de Hanoï et Haïphong et qui semblent surtout attirer l'attention des connaisseurs ; également des pièces d'outillage, p. ex. une machine à découper les bois d'éventails, construite par la société pour l'industrie de l'éventail à Sontay.

Ajoutons que le pavillon a été le premier à profiter de ce que la Poste acceptait d'installer quelques téléphones à la Foire ; un détail intéressant dans notre pays, où tant d'Européens, sont si arriérés.

Devant le pavillon, la Société expose un tracteur Renault, un des neveux des fameux chars d'assaut, mais, en dépit de nombreux traits de ressemblance, beaucoup plus pacifique. C'est surtout un gros travailleur, qu'il remorque sur les terres de labour un monosoc qui défonce le sol jusqu'à 0 m 80 de profondeur, ou une charrue à six socs labourant à 15 cm, qu'il remorque un extirpateur, un pulvériseur ou une herse, ou qu'on l'emploie à arracher des arbres de diamètre moyen, ou autres travaux de dessouchage, ou à fournir un effort de traction quelconque sur des chantiers.

En plus, sa poulie orientable en fait le remplaçant tout indiqué d'une locomobile puissante.

Malgré son poids, il ne tasse pas le sol, sa pression n'étant que de 350 grammes au centimètre carré.

Le tracteur exposé a été acquis par M. Coudoux, planteur et entrepreneur de travaux publics, qui saura en tirer bon parti dans la région de Tân-Âp et du col de Kenriét en particulier.

Des engins de ce genre rendraient de grands services pour la construction des routes

et notre service des T. P., qui a déjà fait preuve d'une intéressante initiative en faisant venir des automobiles à chenille (dont l'une va dans quelques jours grimper au Tranninh en dépit de l'état déplorable de la route Sestier) ne manquera pas de s'intéresser à un instrument de travail de nature à économiser une main-d'œuvre parfois difficile à recruter.

Bien qu'elle ne soit pas exposée ici, il est intéressant de donner les caractéristiques de l'arroseuse-pompe à incendie que la même maison a fait venir pour la ville de Hanoï.

L'arroseuse Renault est montée sur un puissant châssis avec moteur de 18 chx, qui, en fait, en donne 33, avec graissage sous pression, vitesse 1.300 tours. Quatre vitesses de marche.

Encombrement : longueur 6 m 28 — largeur, 2 m 02 — hauteur 2 m 50 avec roues à bandages pleins.

Arrosage par réservoir rectangulaire de 3 m³ entouré d'une galerie où les pompiers se tiennent debout, la main à une rampe. Le réservoir peut être rempli par l'eau de la ville ou dans n'importe quelle mare par la pompe aspirante. La pompe est une pompe centrifuge donnant 6 m³ à l'heure avec une pression de 6 kilos. Elle est commandée, ainsi que la pompe d'amorçage, par une prise de mouvement sur la boîte de vitesse.

Le tuyau d'arrosage part de la pompe et aboutit à deux boîtes de projection permettant d'arroser de 4 à 15 mètres de large à une vitesse de 10 à 12 km. à l'heure.

En cas d'incendie, la pompe refoule l'eau dans une tuyauterie spéciale alimentant deux lignes de tuyaux que porte un dévidoir placé à l'arrière du véhicule. Elle puise son eau soit dans la tonne d'arrosage (1^{er} secours) soit aux canalisations urbaines ou à une nappe d'eau quelconque. Dans ce dernier cas, l'amorçage est produit par une pompe spéciale.

Ce magnifique engin ne coûte, rendu à Hanoï, que 60.000 frcs ; c'est-à-dire que ce n'est pas un, mais deux qu'une ville de l'importance de Hanoï devrait posséder.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS AUTOMOBILES INDOCHINOIS
(Hanoï Haiphong)
ATELIERS DE CARROSSERIE AUTOMOBILE
TORPEDOS
VOITURES FERMÉES

Les ateliers de carrosserie de la Société sont spécialisés dans l'automobile
possèdent des stocks considérables de bois secs
un outillage complet, des approvisionnements en tous genres
des aménagements spéciaux
et peuvent carrosser **TOUTES LES MARQUES**

Ils sont honorés de la confiance de plusieurs maisons concurrentes

CONSTRUCTION DE CANOTS

Plus de 15 embarcations en bois ou en fer
livrées à la DOUANE, au SERVICE des FORETS et à des PARTICULIERS

(L'Éveil économique de l'Indochine, 1^{er} janvier 1923)

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS AUTOMOBILES INDOCHINOIS

Hanoï-Haïphong
ATELIERS DE CARROSSERIE AUTOMOBILE
TORPÉDOS
VOITURES FERMÉES

Les ateliers de carromrie de la Société sont spécialisés dans l'automobile
possèdent des stocks considérables de bois secs
un outillage complet, des approvisionnements en tous genres
des aménagements spéciaux
et peuvent carrosser TOUTES LES MARQUES
Ils sont honorés de la confiance de plusieurs maisons concurrentes
CONSTRUCTION DE CANOTS
Plus de 15 embarcations en bois ou en fer
livrées à la DOUANE, au SERVICE des FORÊTS et à des PARTICULIERS

Cochinchine.
(*Les Annales coloniales*, 16 mars 1923)

Nous apprenons que le séquestre des biens allemands Speidel et Cie* va être liquidé par M. Fafart [...].

Il sera d'abord procédé à la vente [...] d'actions de la Société des Transports automobiles indochinois [...].

Société immobilière « La Famille »
(*Les Annales coloniales*, 3 mai 1923)

Les pères de familles nombreuses ont constitué, à Haïphong, une société immobilière, « La Famille ».

Le conseil d'administration a été nommé.

Il se compose de MM. Duclaux, le docteur Forest, Bergeon, Bleton et Émery.

Commissaires aux comptes : MM. Renaud et Paquin. Il a été décidé que le capital serait de 20.000 piastres, divisé en 400 actions de 50 piastres dont un quart appelé immédiatement.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS AUTOMOBILES INDOCHINOIS
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-44)

25, boulevard Carreau et 37, boulevard Henri-Rivière, Hanoï.
MM. DUCLAUX, administrateur-délégué ; FÉBREAU, directeur de l'agence de Hanoï.

Hanoï
Réunion des garagistes et entrepreneurs de transports en commun
Procès-verbal de la réunion du 23 mai 1925.
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 juin 1925)

Absents excusés : Garage Central Haïphong — M. Féniers¹, directeur de la STAI à Haïphong.

publicités masquées
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 décembre 1925 et 28 mars 1926)

Il n'est aucun de nos lecteurs
qui ne soit, maintenant ou pour plus tard
ACHETEUR D'UNE AUTOMOBILE
Or, il y a actuellement au Tonkin
64 marques différentes !!
Laquelle choisir ??

Il est absolument impossible de trouver des rechanges pour la plupart de ces voitures, ni même personne qui les connaisse.

Ne vous adressez qu'aux marques connues, éprouvées, représentées sur place par des spécialistes.

Vous éviterez dépenses, retards et ennuis, en choisissant
RENAULT PANHARD FIAT

Nos concurrents sans doute ont aussi de bonnes marques
MAIS MEFIEZ VOUS !

Ad Majorem Administrationis Gloriam : L'épilogue du procès du bambou
L'épilogue du procès du bambou
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 14 mars 1926)

Nos lecteurs se souviennent de l'extraordinaire procès intenté il y a un an par l'Administration du Protectorat à la Société des transports automobiles indochinois, au sujet d'un bambou, d'une valeur de 17 cents, faisant fonction de barrière, au pont d'Haiduong et qu'une automobile de cette société brise, le chauffeur ne l'ayant pas aperçu.

Le spirituel directeur de cette société, M. P. Duclaux, a exposé cette troublante affaire dans *L'Éveil économique* du 22 mars 1925, après un prologue en vers dont nous rappellerons la première et les deux dernières strophes.

Je chante les combats et les vertus civiques
D'un modeste bambou, dont la mort héroïque
Sous les coups insidieux d'un engin mécanique
Devra servir d'exemple aux écoles publiques

Tu meurs, noble bambou, nous laissant affligés.
Ton corps a pu finir au feu sous la théière,
Mais l'exemple, vivra de ta conduite altière,
Grâce à celui dont la vertu veut te venger.
Car après ce héros du règne végétal
Point ne dois-je oublier, dans le règne animal,
Le fonctionnaire dont *ad majorem gloriam*

¹ Féniers : probablement l'ingénieur E.C.P. ultérieurement associé à son condisciple Guillou dans des affaires de travaux publics, d'ébouage et de tapis.

Je vais à l'univers révéler l'état d'âme.

Cette grave affaire, sur laquelle comptait un brillant ingénieur pour faire valoir son bon sens et son intelligence et obtenir un avancement bien mérité, n'a pas duré moins de onze mois, mais enfin le Conseil de Contentieux a fini par comprendre que cette plaisanterie avait suffisamment duré et le bon sens a quand même eu gain de cause. Par jugement en date du 20 janvier 1926, la Société des Transports automobiles, inculpée en la personne de son directeur, aimablement qualifié de prévenu, a été renvoyée des fins de la poursuite, les dépens étant laissés à la charge non pas de l'hurluberlu d'ingénieur, comme il eût été logique, mais des contribuables du Tonkin.

Le Protectorat n'a pas été condamné à l'insertion du jugement; nous nous faisons cependant un plaisir de l'insérer *in extenso* et gratuitement.

Conseil du Contentieux administratif de l'Indochine

Instance Protectorat du Tonkin contre Société de transports automobiles indochinois,

Audience du 20 janvier 1926

Au nom du peuple français

Le Conseil du Contentieux administratif de l'Indochine, séant à Hanoï.

Vu le Procès-verbal en date du 2 février 1925, enregistré et affirmé dressé pour contravention à la loi du 15 juillet 1845² sur la police des chemins de fer et à l'arrêté du 3 juillet 1912, la dite contravention consistant dans le fait que l'automobile n° 256 - T, appartenant à la Société des transports automobiles indochinois, a, au point kilométrique 59 de la ligne de Hanoï-Haïphong, brisé une barrière marquant la fermeture du pont du Thai-Binh, dépendant du domaine public ;

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer ;

Vu l'arrêté du 3 juillet 1912 ;

Vu la notification du 28 février 1925 ;

Vu le mémoire en défense déposé le 12 mars 1925 par le directeur de la Société des Transports Automobiles Indochinois ;

Vu le mémoire en réponse déposé par le représentant de l'Administration le 7 avril 1925 ;

Vu le mémoire en réplique déposé par le directeur des Transports automobiles indochinois, le 11 avril 1925 ;

Vu la décision du conseil de séance du 2 septembre 1925 ;

Vu l'ordonnance du président dudit conseil en date du 14 septembre 1925 ;

Vu le Procès-verbal de la gendarmerie nationale de Haïduong en date du 1^{er} février 1925 ;

Vu le procès-verbal dressé par le maire de Haïphong le 16 septembre 1925 et établissant que le chauffeur qui conduisait la voiture automobile n°256 - T, appartenant à la Société des Transports automobiles indochinois le 1^{er} février 1925, s'appelle Dang-van-Viên n° 3.305 ;

Vu la lettre n° 13010 — A du 16 octobre 1925 du Résident Supérieur au Tonkin faisant connaître que notification a été faite le 8 octobre 1925 par le maire de Haïphong, au dit sieur Dang-van-Viên du procès-verbal du 2 février 1925 susvisé ;

Vu le mémoire en défense en date du 20 octobre 1925 déposé le 22 du même mois par le sieur Dang-van-Viên ;

Vu la lettre du 3 novembre 1925. du représentant de l'Administration ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu les décrets des 5 août et 7 septembre 1881 ;

Vu les décrets des 6 septembre 1921 et 9 juin 1925 ;

Vu les arrêtés des 7 février 1922, 7 février 1925, et 19 janvier 1926 :

Ou M. le conseiller Thezeloup, en son rapport écrit ;

² N.D.L.R. Notez bien la date de cette loi d'il y a 80 ans, sur laquelle on se base pour juger une affaire d'automobile au Tonkin.

Lés parties dûment convoquées ne s'étant pas présentées ;

Oui M. Fillion, commissaire du Gouvernement suppléant, en ses conclusions ;

Après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Statuant publiquement et contradictoirement ;

Considérant qu'en son audience du 2 septembre 1925, le Conseil de céans a rendu dans l'instance intentée par le Protectorat du Tonkin contre la Société de Transports automobiles indochinois une décision dont le dispositif est ainsi conçu :

Art. 1^{er}. — Il est ordonné au commissaire de police de Haïduong de communiquer au Conseil tous procès verbaux et interrogatoires et renseignements qui auraient pu être dressés, reçus ou recueillis par lui à l'occasion de l'accident survenu à la barrière du pont de Thai-Binh le 1^{er} février 1925.

Art. 2. — Une commission rogatoire sera adressée au résident-maire de Haïphong en vue de faire rechercher le nom du chauffeur qui conduisait la voiture automobile, ° 256-T appartenant à la Société des Transports automobiles indochinois le 1^{er} février 1925 à 22 heures 20.

Art. 3. — Il est sursis à statuer sur ladite contravention jusqu'à ce que le Conseil ait été mis en possession des renseignements par lui réclamés.

Art. 4. — Les dépens sont réservés ».

Considérant qu'à la suite de la dite décision, une commission rogatoire ayant été adressée au Maire de Haïphong, ce magistrat a adressé le 16 septembre 1925 un procès-verbal duquel il résulte que M. Feniès, directeur de la Société des Transports automobiles indochinois, à la demande qui lui a été faite, a déclaré que le chauffeur qui conduisait la voiture automobile n° 256 - T, appartenant à la Société des Transports automobiles indochinois, le 1^{er} février 1925, était le nommé Dang-van-Viên, titulaire du brevet de chauffeur n° 3305.

Considérant que notification a été faite au chauffeur Dang-van-Viên le 8 octobre 1925 du procès-verbal dressé contre lui le 2 février 1925 pour contravention à la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et à l'arrêté du 3 juillet 1912:

Considérant que le contrevenant reconnaît bien que c'était lui qui conduisait l'automobile n° 256 - T lorsqu'est survenu l'accident relaté audit procès-verbal et avoir brisé au point kilométrique 56 de la ligne de Hanoï-Haïphong une barrière dépendant du domaine public et en conséquence avoir contrevenu aux prescriptions des articles 1 de l'arrêté du 3 juillet 1912 et 2 de la loi du 15 juillet 1845 promulguée en Indochine par décret du 24 septembre 1897 et l'arrêté du 2 novembre 1897³ ;

Considérant toutefois que le sieur Dang-van-Viên soutient qu'ayant fait manoeuvrer sa corne plusieurs fois pour signaler sa présence au gardien et que ne voyant pas le feu rouge réglementaire suspendu à la barrière, il s'est cru autorisé à passer ;

Considérant d'autre part que, conformément aux prescriptions de la décision du 2 septembre 1925 du Conseil de céans précitée, le commissaire de police de Haïduong a versé aux débats une copie certifiée conforme au procès-verbal d'enquête n° 11 du poste de gendarmerie de Haïduong en date du 1^{er} février 1925 relatif à des blessures accidentelles et bris de la barrière du pont du Thai-Binh ;

Considérant qu'il résulte des dispositions consignées audit procès-verbal :

1° — Que les sieurs Boisset et Duvernoy, sergents du 9^e régiment d'Infanterie en garnison à Hanoï qui occupaient la voiture du n° 256-T au moment de l'accident, confirment les dépositions du sieur Dang-van-Viên, en ce qui concerne le non éclairage de la barrière ;

2° — Que le gardien Luong van-Cung, qui assurait la garde du pont, lieu de l'accident a déclaré qu'après avoir fermé la barrière il s'est assuré que les feux

³ N.D. L.R. — Ça c'est un peu fort de tabac — Si peu élégant que soit le style, la phrase cependant est claire et veut dire que le chauffeur Dang-van-Viên a reconnu avoir contrevenu à la loi du 15 Juillet 1845 sur la police des chemins de fer !!!

réglementaires dont il a la surveillance étaient en place et qu'il a, avec la lanterne à feu rouge, fait signe au chauffeur d'arrêter ;

3° — Que les nommés Nguyễn-dinh-Chê et Vu-dinh-Bai, gardiens du pont, Nguyễn-van-Nôt, cai cantonnier chargé de la surveillance des gardiens du pont, ont déclaré ne pouvoir dire si les feux réglementaires étaient à leur place ;

4° — Que la nommée Vu-thi-Ba, marchande de thé à l'entrée du pont de Thai-Binh et son fils Vu-viêt-Viên ont affirmé que, chaque jour, à la tombée de la nuit, une lanterne à verre rouge est allumée au pied du poteau de la barrière du pont du Thai-Binh, côté droit direction Haïphong-Hanoï, mais qu'ils ne peuvent affirmer que cette lanterne ait été mise à cette même place et allumée pendant la nuit du 1^{er} février 1925 ;

Considérant en outre que le gendarme rédacteur du procès-verbal susvisé a constaté lui-même que « la lanterne à feu rouge dont il est question dans la déclaration qui précède est dans un état d'entretien qui laisse beaucoup à désirer ; son bec de fabrication indigène est du modèle employé par les Annamites, sur leurs petites lampes en verre ou en métal de peu de valeur, sa mèche, sorte de queue de rat de trois millimètres de diamètre donne un éclairage équivalent à celui d'une veilleuse.

Sur le bambou peint tenant lieu de barrière, nous n'avons remarqué aucune trace d'accrochage ni aucun dispositif permettant d'y accrocher une lanterne.

Sur le côté de la rampe direction, Haïphong-Hanoï, au pied interne du poteau de cette barrière, nous avons remarqué un emplacement qui semble avoir été aménagé pour recevoir une lanterne ».

Considérant que le procès verbal dressé par le sieur Brochard ne constatant que des faits relatés par le gardien de service et dont le verbalisant n'a pas été personnellement témoin, les faits qui sont consignés audit document ne peuvent faire foi, et suivant une jurisprudence constante, jusqu'à preuve contraire, ne doivent être considérés que comme des renseignements dont l'appréciation appartient au Conseil ;

Considérant que des dépositions consignées au procès verbal n° 11 susvisé de la Gendarmerie de Haïduong, il résulte qu'il n'est pas prouvé que l'éclairage réglementaire existait sur la barrière :

Que du fait ou du défaut d'éclairage ou tout au moins des éclairages rudimentaires et de la déclivité de la rampe d'accès au pont du Thai-Binh, qu'il y a lieu d'envisager, il s'ensuit que les personnes occupant l'automobile n° 256-T avait la vue masquée par le capot et le pare-brise de la dite voiture et, par suite de la déclivité de la rampe, ne pouvaient apercevoir le feu d'une lanterne en mauvais état d'entretien et éclairant comme une veilleuse⁴ ;

Considérant que dans ces conditions, il paraît équitable au conseil de décider que les faits relevés dans le procès-verbal du 2 février 1925 dressé pour contravention de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et à l'arrêté du 3 juillet 1912 ne sont pas suffisamment établis.

Par ces motifs :

DÉCIDE :

Art. 1^{er} — Sont insuffisamment établis les faits relevés dans le procès-verbal en date du 2 février 1925 dressé pour contravention à la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et à l'arrêté du 3 juillet 1912.

Art. 2 — Le chauffeur de la voiture automobile n° 256 -appartenant à la Société de Transports automobiles indochinois et ladite société sont renvoyés des poursuites.

Art. 3 — Les dépens sont laissés à la charge du Protectorat du Tonkin.

Ainsi jugé et prononcé à Hanoï, le vingt janvier mil neuf cent vingt six, en audience publique, où siégeaient :

MM. Favreau, président suppléant siégeant au lieu et place de M. Preau, président titulaire empêché.

G. Dupuy et Thezeloup, conseillers

⁴ N.D.L.R.— O gia oï ! pauvre langue française !

En présence de :
MM. Fillion, Commissaire du Gouvernement suppléant,
Nghiem-van-Tri, Secrétaire du Conseil.
Le Conseiller Rapporteur
Signé : THEZELOUP
Le Président. Suppléant
Signé : FAVREAU
Le Secrétaire-Archiviste
Signé : NGHIÊM-VAN-TRI

Le président de la République Française mande et ordonne au Gouverneur général de l'Indochine, en ce qui le concerne et à tous huissiers à ce requis, en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme
Le Secrétaire-Archiviste
Signé : NG. HIÊM-VAN-TRI

N.D.L.R. — Si nous nous reportons maintenant à notre article du 20 mars 1925, nous constatons que M. P. Duclaux a arrêté l'exposé de cette amusante histoire au moment où il venait de déposer son mémoire en défense.

Nous pensions, à cette époque, que la décision allait intervenir à bref délai. Mais les voies de la justice administrative ne sont pas ce que nous pouvions croire. M. le Résident Supérieur a dû, à deux reprises différentes, désigner un fonctionnaire des services civils pour représenter l'administration au Conseil de Contentieux ; une commission rogatoire a opéré à Haïduong ; Monsieur le résident-maire de Haïphong a été mis à contribution, et M. Fénies, directeur de la société, dût certifier devant lui, les noms et qualités du chauffeur conduisant la voiture automobile, objet « de la contravention de grande voirie » qui nous occupe.

Enfin, depuis le mois d'août, il a vu défiler dans son bureau tous les agents de police de Haïphong, porteurs d'une lettre en deux exemplaires, l'un pour lui, l'autre pour le chauffeur — et par laquelle on lui faisait l'honneur de porter à sa connaissance, que le Conseil du Contentieux administratif se réunirait à Hanoï, le 5 août 1925, puis le 20 dudit, puis, après une longue suite de dates intermédiaires, le 16 décembre 1925, puis le 6 janvier 1926, puis le 20 dudit. Et chacune de ces lettres de forme invariable, sauf la date, se terminait par la phrase mémorable « Le rôle de l'audience comprendra l'instance Protectorat du Tonkin, contre Société de Transports Automobiles ».

Et voilà. ...

L'affaire est actuellement enterrée. Nous en aurons bientôt perdu même le souvenir. Pourtant, nous ne pouvons actuellement songer sans tristesse, à tout ce qu'il y a de lamentable dans de telles méthodes d'administration, dont les principales caractéristiques paraissent être la perte de temps et d'argent.

C'est à de pareilles niaiseries que des fonctionnaires chèrement payés s'amusent, pour tâcher de tuer le temps, pendant que la situation financière de l'Indochine prête à controverse et que celle de la Métropole n'est que trop certainement désespérée.

Nous demandons à M. le gouverneur général Varenne s'il ne serait pas bientôt temps de fermer le théâtre Guignol.

Et dire que les magistrats, dont les noms s'évalent dans ce procès à réjouir les mânes de la comtesse Cudasne de Pimbêche, ont tous, à l'école, étudié les Plaideurs et dans leur jeunesse vu jouer les comédies de Courtelines, et qu'ils ne se sont cependant ni les uns ni les autres rendu compte du rôle ridicule qu'ils ont joué !

La foire de Hanoï 1925
(*L'Écho annamite*, 28 mars 1926)

Société de transports automobiles indochinois. — Nous revoyons avec plaisir le stand de cette vieille maison fidèle aux marques dont elle est l'agent depuis de nombreuses années : Renault, Panhard et Fiat.

Les usines Renault présentent cinq voitures de petite et moyenne puissance : 6, 10 et 15 CV. carrossées soit en torpédo, soit en conduite intérieure. Tous ces modèles sont de la meilleure facture du grand constructeur, dont la caractéristique principale est la parfaite appropriation de chaque chose à sa fonction, la mesure, la pureté de lignes, alliées à tout ce qui peut faciliter l'usinage, le démontage et l'entretien.

Du premier coup d'œil, on reconnaît le soin extrême apporté à simplifier le dessin du châssis en même temps qu'à le rendre élégant.

Notre grande marque nationale reste égale à elle-même et les vieux coloniaux se rappelleront les temps héroïques de l'automobile au Tonkin où les petites 9 CV. 2 cylindres assuraient victorieusement le service postal entre Đông-Anh et Bac-Kan. Quelques-unes de ces voitures circulent encore malgré des centaines de milliers de kilomètres parcourus, et c'est le meilleur éloge que l'on en puisse faire.

La grande marque italienne Fiat occupe dans le même stand une place plus modeste. Elle est représentée par deux voitures 10 CV, du type 501, voiture bien connue du public tonkinois pour sa souplesse et ses remarquables qualités de grimpeuse de côtes, dont elle a fait preuve une fois de plus dans la dernière course du Tam-Dao.

Mais ces deux voitures attirent et retiennent l'attention du public, par leurs carrosseries torpédo à siège avant coulissant, entièrement exécutées dans les ateliers de l'exposant. La ligne basse et fuyante est agréable à l'œil ; la caisse est spacieuse, les sièges profonds et confortables, les peintures claires sont parfaitement réussies et d'un goût discret quoique moderne. Il y a là un bel effort, dont nous sommes heureux de signaler la réussite.

Deux voitures Panhard & Levassor, du type sans soupapes complètent heureusement l'exposition. Cette très vieille marque française — Monsieur l'ingénieur Levassor fut, à proprement parler, un des pères de l'automobile — construit des voitures contre lesquelles le public paraît avoir une certaine prévention parce qu'il les juge — à tort d'ailleurs — délicates et complexes.

Aucun châssis n'est en fait plus simple que le châssis Panhard et il y en a très peu dont la conception soit aussi élégante, la réalisation aussi sûre. C'est une voiture de grande classe et qui possède les plus brillantes qualités.

Nous avons enfin remarqué dans les stands de la S.T.A.I. des pièces détachées d'automobiles, des tables à dessin, des poulies en bois de fabrication locale, dont l'exécution montre les résultats que l'on peut obtenir, même dans la mécanique de précision, avec la main-d'œuvre indigène, et l'exposant a su, dans cet ordre d'idées, en tirer un parti insoupçonné auparavant.

Automobiles Renault

Nouveaux modèles 1924

10 ch. 4 cylindres = 12 ch. 4 cylindres = 18 ch. 6 cylindres

Automobiles Panhard

10 et 12 ch. 4 cylindres

Automobiles Fiat

10 et 12 ch. 4 cylindres

Société des Transports Automobiles Indochinois

Hanoï — Haïphong — Thai-Nguyên

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 4 avril 1926)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 23 mai 1926)

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS AUTOMOBILES INDOCHINOIS

La SEULE maison du TONKIN

Spécialisée pour l'Automobile

Renault — Fiat — de Dion

RIEN QUE LES GRANDES MARQUES

Ateliers de Mécanique spéciale

Stocks considérables de pièces de rechange et fournitures

Fabrication de pièces hors série

Montages et installations, motopompes, groupes divers

Moteurs d'embarcations

Matériel pour la motoculture

Inutiles palabres

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 6 juin 1926)

A propos de la dernière parlotte pseudo-coloniale à laquelle, par curiosité, il a assisté à Paris, et dont il donne un amusant compte rendu dans *l'Avenir du Tonkin*, notre ami P. Duclaux écrit :

Et voilà comment de braves gens perdent leur temps. Car en toute cette histoire, on n'a pas entendu une seule parole à la fois sincère et informée, on n'a pas entendu un seul vrai colonial — on n'en a pas voulu entendre — et on n'est pas sorti un instant du bavardage, des naïvetés des uns, des billevesées plus ou moins suspectes des autres.

On n'a pas fait grand mal sans doute, mais tant d'eau sucrée, de prospectus distribués, d'électricité consommée pour ne pas donner à un seul auditeur une seule idée juste, au contraire, c'est tout de même un maigre résultat. Un simple Tonkinois à sa rizière fait œuvre plus utile pour le renom et l'émancipation de sa race, que n'en ont

fait les braillards de ce soir ; mais le Tonkinois à sa rizière n'intéresse guère ses compatriotes les étudiants annamites de Paris, et aucun des orateurs que nous venons d'entendre ne semble se douter que l'immense majorité des Indochinois, contente de son sort, ne demande qu'à travailler en paix sous la direction française, et à être le plus possible délivrée de toute autorité de sa race. Voilà, M. Challaye, ce que vous auriez dû laisser dire.

P. DUCLAUX

L'Avenir du Tonkin

N.D.L.R. — Il n'y a, hélas ! pas qu'à Paris que de braves gens perdent un temps précieux à d'inutiles discours.

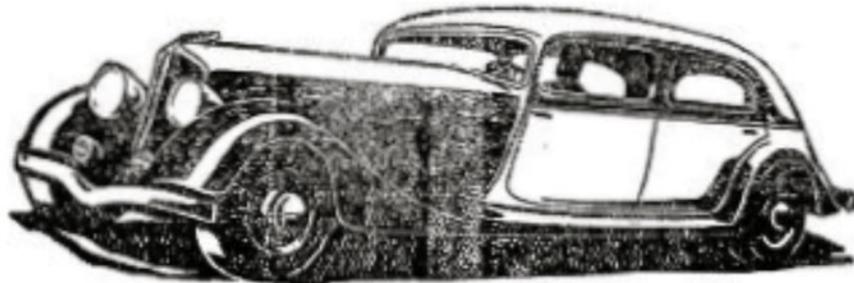
Informations diverses
LES ROUTES DU TONKIN
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 mars 1933)

Notre vieil ami Duclaux, qui semble bien avoir oublié, dans sa gentilhommière d'Auvergne, ce Tonkin où il a cependant si bien œuvré et donné un si bel exemple d'initiative et d'énergie, de délicatesse dans les affaires, de vie simple et frugale, presque pauvre pour lui-même, et de grande générosité pour les autres, où il fut, en même temps qu'un homme d'action, un écrivain remarquable, avait coutume de dire : « Ce ne sont pas des grand'routes qu'il nous faut, mais de simples chemins vicinaux, avec des ponts rustiques mais solides, un empierrement dans les parties humides, bref des chemins où l'on puisse circuler à 20 ou 25 km à l'heure en automobile par tous les temps. [...] »

LA QUINZAINE RENAULT
(*L'Éveil de l'Indochine*, 6 mai 1934)

Hier samedi s'est ouvert, dans une des halles de la Société de transports automobiles indochinois, la Quinzaine « Renault », qui permettra aux amis de la grande marque française d'apprécier l'effort fait par Renault pour diminuer ses prix de façon très appréciable, tout en conservant aux voitures les qualités et l'élégance, qui ont de tout temps assuré le succès de la marque.

NE MANQUEZ PAS DE VISITER LA
« QUINZAINE **RENAULT** »



du 5 au 20 mai 1934

A LA S. T. A. I.

Agent exclusif des usines **RENAULT**
Conditions et prix absolument exceptionnels

(Chantecler, 13 mai 1934)

ÉTUDE DE M^e DEROCHE,
notaire à Hanoï
Vente de fonds de commerce
DEUXIÈME PUBLICATION

(L'Information d'Indochine, économique et financière, 24 mai 1938)

Suivant acte reçu par M^e Maurice Deroche, notaire à Hanoï, les 27 et 28 avril 1938, enregistré dite ville le vingt-neuf du même mois, volume 97, folio 58, n^o 6.

M. Tran-van-Lam, entrepreneur de transport en commun, demeurant à Coc-Lêu (Laokay),

A vendu à la Société de transports automobiles indochinois dont le siège social est à Hanoï, boulevard Carreau, n^o 25 (S. T. A. I.).

Le fonds de commerce de transports par automobiles particulièrement entre Phomoi-Laokay et Chapa et vice-versa, exploité à Coc-Lêu (Laokay) comprenant uniquement :

L'enseigne, le nom commercial, la clientèle et l'achalandage y attachés et le bénéfice de tous contrats et marchés.

Les oppositions, s'il y a lieu, devront être faites au plus tard dans les dix jours de la présente insertion et seront reçues à Hanoï en l'étude de M^e Deroche, notaire.

Pour deuxième insertion :

DEROCHE

(Journal officiel de l'Indochine française, 14 mai 1938).

ÉTUDE DE M^e DEROCHE,
NOTAIRE A HANOÏ
SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS AUTOMOBILES INDOCHINOIS
Société anonyme
au capital de 350.000 \$ I. C.
Siège social : 25, boulevard Carreau à Hanoï.
Augmentation de capital
Modifications aux statuts

(L'Information d'Indochine, économique et financière, 17 août 1940)

I. — Aux termes d'une délibération en date du 31 mai 1940, constatée par un procès-verbal dont copie est annexée à la minute d'un acte reçu par M^e Déroche, notaire à Hanoï, le 20 juillet 1940, l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société anonyme de Transports automobiles indochinois dont le siège social est à Hanoï, boulevard Carreau, n° 25, a décidé :

1° Que le capital de cette société, qui était alors de huit cent soixante-et-onze mille deux cent cinquante francs, serait augmenté de huit cent soixante-dix-huit mille sept cent cinquante francs et porté à un million sept cent cinquante mille francs par l'émission au pair en une seule fois de trois mille cinq cents, quinze actions de deux cent cinquante francs chacune payables en totalité au moment de la souscription ;

2° Que comme conséquence de l'augmentation du capital, la rédaction de l'article 8 des statuts serait modifiée et remplacée ainsi qu'il suit :

Article 8. — Le capital social est fixé à la somme de un million sept cent cinquante mille francs et divisé en sept mille actions de deux cent cinquante francs chacune.

Sur ces actions, huit cent soixante-huit entièrement libérées sont attribuées aux apporteurs ainsi qu'il est dit à l'article 7 ci-dessus.

Cent vingt-cinq actions d'apport de deux cent cinquante francs chacune entièrement libérées ont été attribuées à M. Poinset en rémunération de son apport.

Les six mille sept actions de surplus sont souscrites et ont été pavées en numéraire.

II. — Suivant acte reçu par M^e Deroche, notaire susnommé le 23 juillet 1940, le président du conseil d'administration de la société anonyme « Société de transports automobiles indochinois », spécialement délégué par délibération du conseil d'administration de ladite société, suivant procès-verbal dressé en la. forme authentique par M^e Deroche, le 20 juillet 1940.

A. déclaré que les trois mille cinq cent quinze actions nouvelles de deux cent cinquante francs chacune émises en exécution de la délibération précitée ont été souscrites par diverses personnes et société, et qu'il a été versé en espèces par chaque souscripteur une somme égale au montant intégral des actions par lui souscrites, auquel acte est demeurée annexée une liste dûment certifiée, contenant les noms, qualités et domicile des souscripteurs, le nombre d'actions souscrites et le montant des versements effectués par chacun d'eux.

III — Par une délibération en date du 26 juillet 1940 constatée par un procès-verbal dont copie a été déposée pour minute à M^e Deroche, notaire, par acte du 29 juillet 1940, l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la dite société a :

1° Reconnu la sincérité de la déclaration de souscription et de versement faite par le président du conseil d'administration de la dite société aux termes de l'acte reçu par M^e Deroche, notaire, le 23 juillet 1940 et constaté que cette augmentation de capital

étant définitivement réalisée, le capital social s'est trouvé porté à un million sept cent cinquante mille francs, la modification apportée à l'article 8 des statuts devenue définitive ;

2° Décidé d'augmenter le capital social de un million sept cent cinquante mille francs par incorporation de Réserves et de fixer le capital social en piastres d'Indochine au taux de une piastre pour dix francs ;

3° Que l'augmentation de capital en numéraire étant définitivement réalisée, l'augmentation de capital par incorporation des réserves et la fixation du capital en piastres indochinoises ayant été adoptées, décide d'apporter les modifications suivantes aux statuts :

Article 8. — Le texte de cet article est remplacé par le suivant :

Le capital social est fixé à la somme de trois cent cinquante mille piastres indochinoises et die visé en quatorze mille actions de vingt-cinq piastres chacune.

Sur ces actions, huit cent soixante-huit entièrement libérées sont attribuées aux apporteurs, ainsi qu'il est dit à l'article 7 ci-dessus.

Cent vingt-cinq actions d'apport de vingt-cinq piastres chacune entièrement libérées ont été attribuées à M. Poinset en rémunération de son apport.

Six mille sept actions sont souscrites et ont été payées en numéraire.

Sept mille actions ont été créées à titre d'augmentation du capital par prélèvement sur les réserves.

Les actions d'apport et celles souscrites et payées en numéraire correspondant au capital initial sont numérotées de 1 à 1.885.

Les actions souscrites et payées en numéraire correspondant à l'augmentation de capital décidée et constatée par délibérations des assemblées générales extraordinaires des douze janvier et vingt avril mil neuf cent trente-quatre sont numérotées de 1.886 à 3:485 ;

Les actions souscrites et payées en numéraire correspondant à l'augmentation de capital décidée et constatée par délibération des assemblées générales extraordinaires des trente-et-un mai et vingt-six juillet mil neuf cent quarante sont numérotées de 3.486 à 7.000.

Les actions créées à titre d'augmentation de capital par prélèvement sur les réserves suivant délibération de l'assemblée générale extraordinaire du vingt-six juillet mil neuf cent quarante, sont numérotées de 7.001 à 14.000.

Le capital social pourra... ».

Le reste sans changement.

4° Décidé d'apporter les modifications suivantes à divers articles des statuts :

Article 11. — Le texte de cet article est remplacé par le suivant :

Les titres d'actions sont nominatifs ou au porteur au choix de l'actionnaire. Ils sont extraits de registres à souche, revêtus d'un numéro d'ordre, du timbre de la société et de la signature de deux administrateurs ou d'un administrateur et d'un délégué du conseil d'administration ; l'une de ces deux signatures pourra être imprimée ou apposée au moyen d'une griffe.

Article 12. — Le texte de cet article est remplacé par le suivant :

La cession des titres au porteur s'opère par la simple tradition du titre.

Celle des titres nominatifs s'opère par une déclaration de transfert inscrite sur les registres de la société.

La cession des titres nominatifs s'opère par une déclaration de transfert signée du cédant seul, si les titres sont entièrement libérés, et du cédant et du cessionnaire dans le cas contraire. « Tous les frais de transfert sont à la charge de l'acquéreur.

La justification d'identité et de la capacité des parties a lieu dans les conditions fixées par la loi.

Les titres sur lesquels les versements échus ont été effectués sont seuls admis au transfert.

Article 42. — Le texte de cet article est remplacé par le suivant :

Le paiement des dividendes se fait aux époques et lieux fixés par le Conseil d'administration.

Les dividendes de toute action nominative ou au porteur sont valablement payés au porteur du titre ou du coupon.

Après approbation des comptes ».

Le reste sans changement.

5° Décidé, en exécution des résolutions précédentes, qu'il sera créé en représentation du nouveau capital, quatorze mille actions numérotées de 1 à 14.000 d'un nominal de vingt-cinq piastres indochinoises chacune, entièrement libérées, jouissance du premier juillet mil neuf cent quarante, qui seront attribuées aux actionnaires de la façon suivante :

1° Les actions portant les numéros 1 à 3.485 seront remises aux actionnaires en échange de leurs actions anciennes portant les mêmes numéros, les nouveaux numéros correspondant en principe aux anciens ; les actions anciennes devront avoir leur coupon numéro 19 attaché.

2° Les actions portant les numéros 3.486 à 7.000 seront remises aux actionnaires ayant souscrit à l'augmentation du capital, décidée par l'assemblée générale du trente-et-un mai mil neuf cent quarante.

3° Les actions portant les numéros 7.001 à 14.000 auront leur coupon numéro 1 annulé ; elles seront remises aux actionnaires en échange du coupon numéro 1 des actions numérotées de 1 à 7.000, à raison de une action pour un coupon numéro 1.

6° Décide de préciser l'objet de la société en ajoutant le terme « Industrielles » dans la définition des opérations faites par la société :

Article 4. — « et toutes opérations immobilières, mobilières, industrielles ou commerciales ».

7° Décidé de porter de cinq à huit le nombre maximum des membres du conseil d'administration et de modifier comme suit l'article 18 des statuts :

Article 18. — Le texte de cet article est remplacé par le suivant :

La Société est administrée par un conseil composé de trois membres au moins et de huit membres au plus, pris parmi les associés et nommés par l'assemblée générale ordinaire.

La durée des fonctions d'administrateur est de cinq années, sauf l'effet du renouvellement partiel dont il va être parlé.

Le conseil se renouvelle à raison de un ou deux membres chaque année ou tous les deux ans en alternant s'il y a lieu, etc. », le reste sans changement.

8° Décidé la suppression pure et simple du deuxième alinéa de l'article 25 des statuts.

Le texte supprimé est le suivant « Tous les actes portant engagement de la société pour une somme supérieure à cinq mille piastres devront être signée par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse donnée à un seul ou à un mandataire spéciale.

9° Décidé de ramener de 8 à 7 % l'intérêt statutaire prélevé sur les bénéfices nets en faveur des actionnaires et de modifier en conséquence le paragraphe 2 de l'article 40 des statuts.

Article 40. — Le texte du paragraphe 2 de cet article est remplacé par le suivant :

« 2° Une somme suffisante pour payer aux actionnaires un intérêt de 7 % sur le montant libéré des actions non amorties mais ».

Le reste sans changement.

Expéditions tant des procès-verbaux des délibérations prises par l'assemblée générale le 31 mai 1940 et le 26 juillet 1940 que de l'acte notarié du 23 juillet 1940 et de la liste

y annexée ont été déposées le 13 août 1940 aux greffes des tribunaux civils de première Instance de Hanoï et de Haïphong, tenant lieu de greffe de tribunal de commerce en ces villes et aux greffes des justices de paix de Hanoï et de Haïphong.

Pour extrait :

Signé : DEROCHE

(*Journal officiel de l'IC frse* du 14 août 1940).

TENTATIVE D'IMPLANTATION AU YUNNAN

En 1943, un rapport diplomatique⁵ analyse ainsi les positions commerciales françaises en Chine :

STAI (Société de Transport Automobile Indochinois) : elle « ouvre un garage à Kunming au lendemain de l'ouverture des hostilités ». pour « réparer les camions Renault dont quelques centaines venaient d'être achetées par le gouvernement central à M. Teissier par l'intermédiaire de la Banque de l'Indochine... Les événements de juin 1940 ne permirent pas à la maison Renault de faire la livraison promise. D'autre part, le peu de robustesse des machines faites pour être conduites par de bons chauffeurs sur de bonnes routes — toutes choses inconnues en Chine — provoqua des plaintes de la part des Chinois. Le garage de la STAI a fermé ses portes en 1941 et ne les rouvrira sans doute jamais. ». Les camions Renault sont « surclassés par les camions américains qui constitueront vraisemblablement après la guerre l'essentiel du matériel de transport sur les routes chinoises. »

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS AUTOMOBILES INDOCHINOIS

Société anonyme fondée en 1911

(*Bulletin économique de l'Indochine*, 1943, fascicule 2)

Objet : achat, vente, location et réparation des voitures automobiles ainsi que les opérations de toute nature s'y rattachant.

Siège social : 25, boulevard Carreau, Hanoï.

Capital social : 350.000 \$, divisé en 14.000 actions de 25 \$.

A l'origine, 82.900 \$ en 1.658 actions de 50 \$.

Porté en 1911 à 88.000 par émission de 102 actions de 50 \$.

Converti en 1919 en 440.000 fr. en 1.760 actions de 250 fr.

Porté en 1920 à 471.250 par création de 125 actions d'apport de 250 fr.

En 1934 à 871.250 par émission au pair de 1.600 actions de 250 fr.

Porté en juin 1940 à 1.750.000 par émission au pair de 3.515 actions de 250 fr.

Et en juillet 1940 à 350.000 \$ par incorporation de réserves et fixation du capital en piastres.

Conseil d'administration : MM. J[ules] DOUGUET [résident supérieur honoraire], président ; DUBOST, CLERGET, SIFFRAY [Ch. fer IC-Yunnan], Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, administrateurs.

Année sociale : du 1^{er} janvier au 31 décembre.

Assemblée générale : Dans les trois mois qui suivent la clôture de l'exercice (1 voix par 5 actions).

Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, 7 % d'intérêt aux actions ; sur le surplus : 15 % au conseil d'administration, une somme à fixer chaque année par

⁵ Coiffard, 20 août 1943. Affaires étrangères, 1360, folio 18. Cité par Jacques Valette, *Indochine 1940-1945*, SEDES, 1993, pp. 19-20.

l'assemblée générale ordinaire pour constituer un ou plusieurs fonds de réserve supplémentaire, de prévoyance ou autres, un dividende aux actionnaires à fixer par l'assemblée générale, s'il y a lieu, un solde à reporter.

Inscription à la cote : marché local.

Exercices	Bénéfice	Divid. brut total	divid. brut par act.
	milliers de fr.		fr.
1938	31,8	7,0	2
1939	65,7	7,0	2
1940	99,2	15,7	1,875 (1)
1941	110,5	24,5	1,75

(1) 0 \$ 875 pour 10.515 actions nouvelles.

Situation de l'industrie locale (*L'Écho annamite*, 7 mai 1943)

De nombreux garages, qui n'étaient en 1940 que des ateliers de réparation de voitures, sont devenus de véritables ateliers de construction. [...]

Citons :

A Hanoï : la Société des transports automobiles indochinois (S.T.A.I.) qui possède un outillage extrêmement perfectionné et qui est devenue, depuis 1940, un véritable atelier de constructions mécaniques. Cette société occupe, en effet, plus de 650 ouvriers dans ses ateliers de Hanoï [...].

AEC 1951. — Sté des transports automobiles indochinois, 37, bd Henri-Rivière, Haïphong, et 25, bd Carreau, Hanoï. — Transports automobiles, fournitures automobiles ; moteurs pour canots ; groupes électrogènes.

Tél. Paris, 1955 : 12, r. Boissy-d'Anglas, Paris = Garages Charner (conc. Renault à Saïgon)[CCNEO].

Hanoï, 1955-1956

Il y avait aussi, à Hanoï, un garage Renault, avec un parc d'une vingtaine de voitures. La Régie avait laissé à Hanoï un directeur commercial et deux mécaniciens français. Elle avait l'espoir de récupérer une grosse créance plus ou moins reconnue par les autorités vietnamiennes. Les voitures étaient mises à la disposition du personnel de la Maison de France et de quelques autres Français qui les louaient. Notre collègue Linossier disposait de l'une d'elles (Léon Vandemeersch, « Parcours d'un jeune universitaire français au Vietnam dans les années cinquante » in Flora Blanchon, Banquier, savant, artiste : présences françaises en Extrême-Orient au XX^e siècle).