

Mise en ligne : 24 mai 2014.
Dernière modification : 4 septembre 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

SOCIÉTÉ 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...

CHRONIQUE DE HAÏPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 28 juillet 1905)

Hyménée. — Nous lisons dans le *Gil Blas* : Le mariage de M. Jacques Duclaux, fils du toujours regretté directeur de l'Institut Pasteur, avec mademoiselle Germaine Appel, fille de M. Appel, doyen de la Faculté des sciences, membre de l'Institut, a été célébré à Paris à la mairie du 6^e arrondissement.

M. J. Duclaux est un savant distingué attaché à l'Institut Pasteur.

M. J. Duclaux est venu il y a environ quatre ans à Haïphong voir son frère, M. Duclaux, actuellement entrepreneur à Haïphong, et qui, sous un modeste titre, cache un chimiste érudit et un agronome distingué.

Nous adressons nos vœux de bonheur aux jeunes époux — C. P.

[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.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG LA ROUTE DE DO-SON (*L'Avenir du Tonkin*, 22 mai 1912)

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Doson-Deauville_tonkinois.pdf

M. Duclaux vient d'informer l'administration des Travaux publics qu'il faisait toutes ses réserves pour le moment où le mouvement des baigneurs va le contraindre à mettre en circulation ses grandes voitures, portant vingt ou trente voyageurs [autocars].

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 Hanoi et Thai-nguyên.

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

108, rue Jules-Ferry, Hanoi
MM. Jules DETOUILLO, directeur ; Édouard WUILLAUME, mécanicien.

AEC 1922 :

Sté des transports automobiles indochinois, 28, bd Chavassieux, Haïphong et 37, bd Henri-Rivière, Hanoi. — 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 Tuyen-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. [...]

[SICEO*]

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 Kenriêt 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 fr. ; 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

(Hanoi 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 FORÊTS et à des PARTICULIERS

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

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS AUTOMOBILES INDOCHINOIS

Hanoi-Haiphong

ATELIERS DE CARROSSERIE AUTOMOBILE

TORPÉDOS

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 FORÊTS et à des PARTICULIERS

COMMISSAIRE-PRISEUR DU RESSORT
DU TRIBUNAL DE 1^{re} INSTANCE DE HANOI

VENTE VOLONTAIRE AUX ENCHÈRES
de voitures automobiles et accessoires
(L'Avenir du Tonkin, 5 février 1923)

Le vendredi 9 février 1923, à 8 heures du matin. Vente aux enchères publiques, au garage de la Société des Transports Automobiles, 37, boulevard Henri-Rivière à Hanoï, de voitures automobiles et accessoires, comprenant :

1 Voiture de Dion. 10 x 14 H.P., 7 places, entièrement révisée,

1 Voiture de Dion, 10 x 14 H.P., 7 places, entièrement révisée.

1 Voiture Renault, 9 H. P., 2 cylindres, 4 places, très bon état.

1 Voiture Ford, 5 places, révisée, état de marche.

1 Voiture Grégoire 12 H. P. 5 places — Double Phaéton, en très bon état.

1 Voiture Chevrolet, 5 places — Remise à neuf — Chambres à air et pneus neufs.

1 Voiture Ford, 16 x 18 H. P. 4 Limousine, état de neuf.

1 Voiture Dodge, 20 H. P - 4 Bon état de marche.

1 Voiture Buick, 12-16 H. P. 4 Bon état de marche,

1 Voiture Oldsmobile, 6 cylindres. Eclairage et Démarrage électrique — État de neuf.

Accessoires. — 1 lot d'autovox neuf. Cornets neufs et d'occasions— 1 lot de phares et lanternes neufs et d'occasion — 1 groupe cylindre B B. Peugeot,

Divers. — 1 machine à écrire Yost — machine à percer à main — 1 lot de ferrailles.

La voiture automobile Chevrolet appartient à la mineure Denise Julienne SCHNEIDER et est mise en vente après le décès de M. François Henri SCHNEIDER en vertu des articles 432 Code civil — 945-617-620 et 621 Code procédure civile.

AU COMPTANT : 10 % EN SUS

Le commissaire-priseur,

FLEURY.

Les voitures automobiles pourront être visitées au garage de la Société des Transports Automobiles, 37, boulevard Henri-Rivière, Hanoï, la veille de la vente, le jeudi 8 février 1923, toute la journée, de 8 heures à 11 heures et de 14 heures à 18 heures.

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.

Publicité



(*L'Avenir du Tonkin*, 4 mai 1924)

LA VI^e FOIRE DE HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 décembre 1924)

<https://www.retronews.fr/journal/lavenir-du-tonkin/08-dec-1924/1679/3026319/2>

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS AUTOMOBILES INDOCHINOIS
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. 1-44)

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. Fénies¹, 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

¹ Georges Fénies (1899-1945) : ingénieur E.C.P., il s'établit à son compte à Haiphong comme entrepreneur et industriel :
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Fenies_&_Cie.pdf

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 MÉFIEZ 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*
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 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 ;

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 :

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.

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 n° 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. Féniers, 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 de 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 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

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 !!!

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^o 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^o 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^o 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

En présence de :

MM. Fillion, commissaire du gouvernement suppléant,

Nghiêm-van-Tri, secrétaire du conseil.

Le conseiller rapporteur

Signé : THEZELOUP

Le président. suppléant

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

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. HIÈM-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. Féliès, 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'amuse, 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 Courteline, 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 Dông-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)

À 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.

CHEMINS DE FER DE L'INDO CHINE ET DU YUNNAN
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 23 octobre 1928)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Ch._fer_IC-Yunnan-docu.pdf

.....
La Société indochinoise de transports automobiles a donné des résultats satisfaisants.

[Obsèques de M. Henri Duron
sous-directeur de l'exploitation de la Compagnie française des chemins de fer de
l'Indochine et du Yunnan,
administrateur délégué de la Société des transports automobiles indochinois]
(*Le Colon français*, 4 avril 1929)

Le 1^{er} avril à 16 heures ont eu lieu les obsèques, à Hanoï, de M. Henri Duron, sous-directeur de l'exploitation de la Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, décédé le 31 mars à 11 heures à son domicile, boulevard Giovanelli à Hanoï. Le deuil était conduit par M^{me} veuve Duron et ses enfants, et M. Chemin-Dupontès, directeur général de la Compagnie.

Les cordons du poêle étaient tenus par MM. Lécorché, directeur de la Cie du Yunnan ; Guérard, directeur de la Société de Transports automobiles ; Jaspard, consul de Belgique ; Dao-van-su, commis à la Compagnie du Yunnan ; Hais, ingénieur à la Cie du Yunnan ; et Borzecki, ingénieur photographe.

Le cercueil disparaissait sous de nombreuses couronnes et des gerbes de fleurs naturelles offertes notamment par la Cie du Yunnan, le personnel européen et indigène de la Cie du Yunnan et de la Société des transports automobiles, de la Société asiatique des pétroles⁵ et des amis du défunt.

.....

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 janvier 1931)

Naissances

⁵ Compagnie franco-asiatique des pétroles (Shell).

Couturier Ginette, fille du chef d'atelier aux Transports automobiles indochinois, et de M^{me}, née Olga Raymond.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 octobre 1931)

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Messageries_maritimes-Indochine.pdf

PROCHAINES ARRIVÉES. — Voici la liste complète, aimablement communiquée par les M.M., des passagers partis par l'*André-Lebon* le 25 septembre, à destination de l'Indochine et l'Extrême-Orient :

M. Arlabosse ⁶, inspecteur maison Renault.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 février 1933)

De passage. — Nous revoyons avec le plus vif plaisir parmi nous — pour un temps bien court, hélas —, M. l'ingénieur Arlabosse, fils du général qui commanda naguère la brigade de Bac-Ninh et qui laissa, comme toute sa charmante famille, si bon souvenir ici.

M. l'ingénieur Arlabosse fait son inspection annuelle des agences Renault établies en Extrême-Orient ; venu par le transsibérien, il s'est arrêté dans diverses villes de Chine ; il va monter au Yunnan, ira peut être au Quang-Si ; puis descendra vers le Sud et visitera le Siam.

Nous lui adressons nos meilleurs souhaits de bienvenue.

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 empièchement 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. [...] »

À Haïphong
Service de cars Haïphong-Doson
(*Chantecler*, 18 juin 1933)

⁶ Marcel Arlabosse (1890-1968) : fils d'un général en poste au Tonkin, ingénieur électricien en Indochine, il investit dans divers domaines, dont le café :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Marcel_Arlabosse.pdf

Monsieur Moussié, le sympathique entrepreneur bien connu, qui a été, ne l'oublions pas, le premier à lancer le transport de passagers européens par cars de luxe, vient de mettre en circulation un nouveau véhicule sur Haïphong-Doson.

Particulièrement confortable, ce car a été carrossé par la Société de transports automobiles indochinois (S. T. A. I.) sur châssis RENAULT.

Nous félicitons M. Moussié d'avoir choisi un matériel bien français.

HANOÏ

EN FLANANT

IV

(*L'Avenir du Tonkin*, 29 décembre 1933)

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Hanoi_Commerces-1932-1933.pdf

.....
La STAI ! Chaque fois que je passe devant les immenses bâtiments de cette société, j'aime à me rappeler le succès de l'exposition automobile qui a marqué la fin de 1932 et le commencement de 1933. Les statistiques enregistrent un mouvement sans cesse croissant de mises en circulation de voitures Renault. La STAI n'a pas manqué de retenir un stand à la Foire de Nam-Dinh et à peine Sa Majesté Bao-Dai avait-elle inauguré solennellement avec M. le gouverneur général Pasquier, cette intéressante manifestation économique, qu'un acheteur enlevait une superbe Renault. D'autres achats ont suivi depuis.

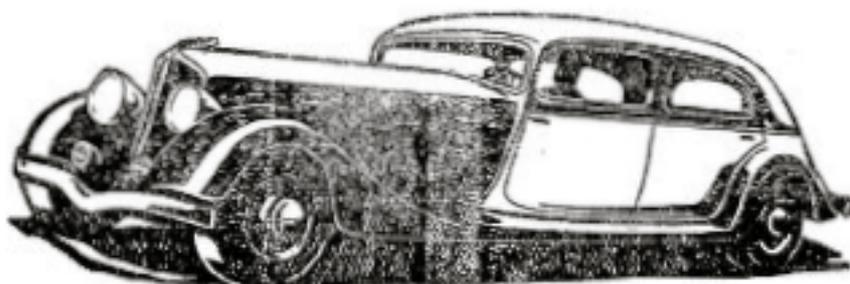
M. Jacomet est vraiment à sa place à la tête de la STAI.

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)

Hanoï
(L'Avenir du Tonkin, 14 juin 1934)

De passage. — M. Arlabosse, ingénieur, inspecteur général des Établissements Renault en Extrême Orient, venant du Siam et qui, après un court séjour parmi nous, poursuivra sa route, vers la Chine.

Nous lui adressons nos meilleurs souhaits de bienvenue.

Hanoï
(L'Avenir du Tonkin, 16 mars 1935)

Mariages. — Aujourd'hui, samedi 16 mars 1935, ont eu lieu à la mairie de Hanoï, les mariages suivants ;

.....
2°) à 16 h. 30 : M. Pierre Henri Jacomet, directeur de la Société de transports automobiles indochinois, avec M^{lle} Berthe Latronche, dactylographe à la Résidence supérieure, à Hanoï.

Les témoins étaient : MM. Auguste Émile Hilaire, directeur de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et Jean Siffroy, Chef des Services administratifs de la même Compagnie, à Hanoï.

Nous adressons aux nouveaux époux meilleurs souhaits de bonheur.

MARIAGE

(*L'Avenir du Tonkin*, 3 avril 1935)

(*Chantecler*, 18 avril 1935, p. 6)

Samedi 13 avril 1935, à 16 h. 30, a eu lieu, à la mairie de Hanoï, le mariage de M. Jocelyn Paul Lucien Ducouret, chef d'atelier de la S.T.A.I., avec M^{me} Paulette Bandet, sans profession, domiciliés tous deux à Hanoï.

Les témoins étaient : M. Pierre Faure, adjudant de l'Aéronautique de l'Indochine à Bach-Mai (Ha Đông), et Antonin Joseph Néel, chef d'atelier de la S.T.A.I., domiciliés tous deux à Hanoï.

Hanoï AU PALAIS

Tribunal civil

Audience du samedi 25 mai 1935

(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mai 1935)

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Argus_indochinois.pdf

M. Noël préside. M. le procureur de la République Dissès occupe le siège du ministère public. Greffier : M. Wolff. Huissier : M^e Chrétien.

.....
3^o) Clémenti contre Société de transports automobiles. — Le tribunal condamne Clémenti à payer à la S. T. A. l. 300 p. 60, outre intérêts du jour de l'assignation, le condamne aux dépens.

H. de M.

Au Cinéma Majestic

(*Chantecler*, 12 décembre 1935, p. 6)

La Société anonyme des Usines Renault et la Société de transports automobiles indochinois « S.T.A.I. » vous prient de leur faire l'honneur d'assister à la présentation du film.

« L'Automobile de France »

qui aura lieu, sous le haut patronage de Monsieur le gouverneur général de l'Indochine

le vendredi 13 décembre 1935, à 21 h 15

au Cinéma Majestic, Hanoï, boulevard Dong-Khanh.

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

PROGRAMME

ACTUALITÉ PARAMOUNT
arrivée par l'avion du jour : des nouvelles de France de 10 jours...
DESSINS ANIMÉS
ENTR'ACTE

L'AUTOMOBILE DE FRANCE

Les personnes n'ayant pas reçu de cartes, par oubli involontaire, et désireraient assister à cette présentation sont priées de s'adresser à la S.T.A.I.

Le Gala Renault au Majestic
(*Chantecler*, 19 décembre 1935, p. 3)

C'est vendredi qu'il a eu lieu devant une salle archicomble où beaucoup de personnes ne purent trouver place, en raison de l'énorme affluence des demandes et malgré la bonne volonté de l'aimable M. Simart, essayant de caser tout le monde. Cette manifestation d'une industrie bien française a donc eu un très grand et très mérité succès, dû, au moins en partie, à l'habileté et à l'activité du directeur de la S.T.A.I., M. Jacomet, qui avait organisé la soirée. L'assistance choisie en rehaussait l'éclat par la présence de Mme René Robin, de M. le général Verdier, M. le résident supérieur au Tonkin et Mme Tholance. MM. Nicolai et M^{me} Guillemain. En un mot, tous les directeurs et chefs de services ; directeurs nos grandes firmes, de nos plus importantes industries. En un mot, le Tout Hanoi des très grandes manifestations. Le film *L'Automobile de France* a été fort bien présenté et a été suivi par tous avec le plus vif intérêt.

La foire de Haiphong
Projection à l'Éden Cinéma
(*Chantecler*, 22 décembre 1935, p. 2)

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Haiphong-Eden_Cinema.pdf

.....
La journée automobile du 22 courant sera complétée par la projection du film *L'Automobile de France* par les soins de la Société de transports automobiles à 21 h 15 à l'Éden Cinéma. Entrée gratuite, sur invitation.
.....

Hanoi
AU PALAIS

Cour d'appel (Chambre civile et commerciale)
Audience du vendredi 20 mars 1936
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 mars 1936)

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Argus_indochinois.pdf

M. le premier président p. i. Nadaillat est assisté de M. le conseiller Olivier et de M. le conseiller p.i. Littée

M. l'avocat général Moreau occupe le siège du ministère public. Greffier : M. Leblanc
— Huissier : M^e Lacoste. Interprète : M. Lévy.
.....

Clémenti contre Stai. — Le jugement dont est appel est confirmé en ce qu'il a dit et jugé que Clémenti ne peut valablement se prévaloir de la prescription de l'article 2272 du code civil pour une dette qu'il a reconnue et qu'il ne prouve avoir payé que partiellement ; et en ce que Clémenti a été condamné à payer à la Stai 103 p. 50 reliquat d'une dette et ce, outre les intérêts de droit, depuis l'assignation du 18 avril 1933 jusqu'à parfait paiement, condamne Clémenti en tous les dépens de 1^{re} instance et d'appel qui comprendront à titre de dommages-intérêts tous droits, doubles droits et amendes de timbres et d'enregistrement de toutes les pièces visées au présent débat, dit et ordonne que les dits dépens seront recouverts conformément aux règles sur l'assistance judiciaire, en prononce la distraction au profit de M^e Pascalis, avocat aux offres de droit.

Accident mortel d'auto
(*Chantecler*, 26 juillet 1936, p. 3)

« M. Jacomet, directeur de la S.T.A.I. à Hanoï, se rendant à Doson, pilotait lui-même sa voiture. Arrivé au km. 12 de la route de Doson, sa voiture a tamponné une femme indigène qui traversait la route. Cette dernière a été grièvement blessée et transportée à l'hôpital indigène où elle est décédée peu après son admission. »

Nous n'avons pas assisté à cet accident, mais, la veille, nous avons failli en voir un autre se produire, toujours par suite de cette démente habitude qu'ont — plus particulièrement les femmes annamites — de traverser la route devant une auto, pour sacrifier à une superstition connue.

Nous étions dans un autobus de Doson, qui faisait de suite la vitesse d'un escargot établissant un record, et malgré cela la femme a été accrochée, sans être blessée.

Mariage
(*Chantecler*, 25 février 1937, p. 6)

Prochain mariage à Haïphong de M. Armand Da Silva Porto, directeur de l'agence STAI de Haïphong, avec M^{lle} Andrée Henriette Marguerite Renaud.

LES DÉBUTS DE L'AUTO
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 août 1937)

C'est vers 1903 qu'un de mes amis ayant acheté un canot à moteur — moteur horizontal, allumage par brûleur — chercha à trouver de l'essence. Une exploration dont il me chargea chez tous les négociants de Haïphong n'en fit découvrir qu'un ou deux bidons chez Charrière. Encore étaient-ils à moitié vides, par évaporation. Finalement, je pus lui en envoyer, par exprès, trois ou quatre bouteilles.

L'automobile commença réellement au Tonkin par Haïphong. À Hanoi, l'U. C. I., dirigée par l'étrange personnage que fut l'ex-légionnaire Fischer, avait bien vendu une ou deux voitures, et fait circuler une Serpollet, une voiture électrique, etc. Mais tout cela n'était guère sorti en dehors de la ville. La seule vraie route du Tonkin était alors la route Haïphong-Doson ; le bac du Lachtray la coupait en deux, et le café du Lachtray, avec une terrasse magnifiquement ouverte sur les bancs de vase et les palétuviers rabougris, était un rendez-vous apprécié pour l'apéritif. Les victorias, les chevaux de

selle alors nombreux, attendaient à l'entrée du café, sous la garde des saïs et d'innombrables *bécons* à tout faire, v compris le *quat*, c'est-à-dire le ventilateur à éventail, qui précéda au Tonkin le ventilateur de plafond.

Bref, la route Haïphong-Lachtray-Doson, malgré son bac, était la seule du Tonkin qui fût en tous temps praticable pour l'auto et valût la peine qu'on s'y essayât. Un homme audacieux, ancien douanier, Bertrand, y créa en 1906 le premier service automobile du Tonkin. Il n'y avait aucun chauffeur annamite et les réguliers de Doson étaient conduits par un ex-acteur d'une des troupes théâtrales qui se succédaient tous les ans à 1 Haïphong ; cet artiste n'avait pas hésité à se lancer dans un nouveau métier, plein d'émotions et d'occasions de s'illustrer, qui fit de lui, pour un temps, un personnage des plus connus. Il l'abandonna du reste ensuite pour un troisième, celui de mineur. C'était évidemment un fantaisiste.

Il parvint très vite à la maîtrise sur la route de Doson. Infatigable — plus infatigable que ses quatre voitures —, il roulait sans cesse pour les réguliers et les locations particulières. Après quelques temps, son patron, Bertrand, s'enhardit à l'imiter ; puis, je crois, M^{me} Bertrand elle-même, femme dont l'énergie était du reste remarquable ; ce sont les Bertrand qui introduisirent aussi à Haïphong l'industrie des pousse-pousse perfectionnés, puis des poussettes sur pneumatiques.

Mais l'entreprise, avec tous les frais et les risques qu'elle comportait, dépassa vite des moyens de Bertrand, qui céda son affaire à la maison Bleton.

À ce moment apparurent, à Haïphong et à Hanoï, chez Boillot les premiers mécaniciens spécialistes de l'auto, les Maucis, les Parrot, les Wuillamie. Ce dernier seul subsiste en Indochine ; il est aujourd'hui garagiste à Phanhiêt.

L'industrie de l'automobile caractérise parfaitement le rôle des Français en Indochine. Tout était à faire ; il n'y avait pas un seul Annamite sachant conduire, pas un seul qui eût la moindre idée d'un moteur. Jamais les écoles professionnelles, quel que soit leur mérite, n'auraient formé tout le personnel de l'automobile actuelle, si, dans tous les ateliers des entreprises privées, on n'eût entrepris d'instruire des chauffeurs et des mécaniciens. Le service de Doson, à lui seul, en créa des quantités. Tout chauffeur des réguliers était doublé d'un apprenti qui suivait ses manœuvres, qui prenait le volant quand la voiture était vide, et qui s'apprenait ainsi, peu à peu, sans grands frais à part les avaries qu'il causait aux boîtes de vitesses et aux différentiels. Les particuliers, de leur côté, dressaient souvent leur propre chauffeur. Il faut rappeler à ce sujet le souvenir de M. Ferra, le premier directeur de l'Observatoire de Phu-Liên, fonctionnaire assurément un peu amateur, mais plein de curiosité d'esprit, qui avait fait des essais de toutes sortes et fut ici le premier à se servir réellement d'une auto personnelle.

C'est au commencement de 1909 que la première voiture fit le trajet Haïphong-Hanoï. M. de Miribel, résident supérieur, l'avait fait en fin 1908, mais avec les moyens dont pouvait disposer un résident supérieur. La voiture suivante fit au contraire le trajet dans les conditions du tourisme normal. C'était une Panhard appartenant à M. Schneider, un des fondateurs de l'imprimerie au Tonkin. Elle devait être conduite par Masse, mécanicien à l'usine électrique de Haïphong, et moi. On s'enquit longuement de l'état des routes auprès des résidents des provinces, on fit à cheval quelques explorations préalables, se munit de pelles, pioches, de vivres et d'essence de réserve, et, un matin, on partit. Au moment de tourner la manivelle arriva un télégramme de M. Schneider qui, reculant devant des risques d'une aussi folle entreprise et craignant pour sa voiture, ordonnait qu'on la chargeât simplement sur une chaloupe. On décida de ne pas avoir reçu l'avis ; et en avant !... À la surprise générale, le voyage s'accomplit sans difficultés, en cinq heures environ, et la Panhard fit à Hanoi une entrée triomphale. Mais en saison moins favorable, les difficultés restèrent longtemps sérieuses ; les bacs à passer (il y en eut d'abord sept, le nombre se réduisant peu à peu), les coupures que pratiquaient volontiers les *nha-qués* en travers de la route pour l'irrigation de leurs rizières, la boue et les ornières, rendaient certains voyages très difficiles ; et pendant

deux ou trois ans, les journaux signalèrent les succès des audacieux et les records de temps s'abaissant successivement. Quant au voyage aller et retour dans la journée, c'était un exploit rare.

Cependant, en 1910 un des premiers automobilistes du Tonkin, M. Chassagne, pharmacien à Hanoi, parvenait de son côté d'abord à Backan, puis à Cho-Ra, ce qui constituait un véritable tour de force, la route étant des plus difficiles. Il en revenait, du reste, avec un longeron de sa Berliet tordu par un choc contre un rocher. Ce voyage est certainement le point de départ de l'automobilisme en Haute-Région. En 1911, une petite Renault montait à son tour à Cho-Ra, et, peu après, faisait le premier voyage Haïphong-Tuyên-quang ; la route aux environs de Hoa-Moc était tellement couverte d'herbes que les longues feuilles touchant le robinet d'essence, placé à cette époque sous le siège avant, le fermaient à chaque instant. De ce voyage faisait partie M. Doyhamboure, alors agent des Chargeurs à Haïphong.

La plage de Sam-Son fut vite dotée, elle aussi, par la maison Boy-Landry, d'un service automobile. Une des voitures de ce service devant, en fin de saison, revenir à Haïphong, on essaye le trajet par Namdinh-Thaibinh-Phuninhgiang-Haiduong. Ce fut une expédition qui dura quarante-huit heures. Les débuts furent heureux, mais aux environs de Bimson, un pont avait été emporté. Les équipes d'entretien du chemin de fer se mirent à l'ouvrage dans la nuit pour combler le trou avec des fascines. Après plusieurs heures d'empilement de fagots faits de branches, roseaux, buissons, etc., l'auto put passer, sur l'énorme tas roulant et tanguant comme un navire par grosse mer. De là, à Namdinh, aucune difficulté. Puis commença la région des bacs ; il y en avait 18 ou 20, les uns bons, les autres mauvais, quasi impossibles à marée basse. Planchers d'accès à allonger, platelages à improviser, sampans à accoupler, faisaient de chaque passage un exercice de pontonniers. Le bouchon de vidange de la boîte de vitesses lui fauché et remplacé par un bouchon de canne à sucre. À Phu-Ninh-giang, en pleine nuit, un pont menaça de s'écrouler et il fallut faire un énorme retour. On passa à Haiduong à 2 heures du matin et un Chinois, réveillé non sans peine, donna aux voyageurs affamés quelques boîtes de conserves qu'ils allèrent manger sous le kiosque à musique qui existait alors. La rampe de terre du pont de Lai-Vu était détremée ; on réquisitionna une trentaine de *congales* allant au marché pour pousser la voiture incapable d'avancer. On arriva enfin à Haïphong dans la matinée après deux jours de marche ou de travail à peu près ininterrompus.

Les bacs restèrent longtemps le grand ennemi, et parfois le sérieux danger, de l'automobile au Tonkin. La rentrée et la sortie du bac étaient très difficiles ; il y fallait des voitures hautes sur roues, ne risquant pas d'accrocher le sommet du dos d'âne que faisaient généralement le pont-levis et le chaland. Quelques autos emportaient sur leurs marchepieds des planches pour allonger les pont-levis ; ou bien les automobilistes qui passaient souvent un bac le complétaient à leurs frais, comme le fit, pour le bac de Ha-chau, un des premiers prospecteurs tonkinois qui se soient servis couramment de l'auto, M. Bault. De graves accidents eurent lieu aussi ; autos qui, descendant trop vite dans le bac, le traversaient sans pouvoir s'arrêter et tombaient à l'eau ; ou qui, au moment d'en sortir, le repoussaient sous leurs roues arrière et glissaient à reculons dans la vase moite de la rivière.

Certains accidents furent sensationnels. En 1913, la session du Conseil supérieur se tenait à Hué : tous les grands personnages du Tonkin gagnaient Hué par la route, et une partie du trajet, au départ de Vinh, devait se faire de nuit. Les bacs, alors nombreux, étaient signalés par de grands feux. Un de ces feux s'éteignit-il ? Ou était-il installé du mauvais côté ? je ne sais. Toujours est-il qu'une première voiture officielle, lancée à bonne vitesse parce que se croyant sûre de la route, se trouva tout à coup au-dessus de l'eau et y entra sans avoir pu rien taire. Les voyageurs s'en tiraient à peine (heureusement on n'avait alors que des voitures découvertes) qu'arriva une seconde voiture, puis une troisième, et voilà la moitié des chefs de service de l'Indochine

barbotant ensemble dans l'eau et la vase. Le résident supérieur du Tonkin, M. Destenay, fut assez sérieusement blessé, tandis que M. Van Vollenhoven se faisait remarquer, comme toujours, par sa décision, son esprit sportif et son énergie. Les cris arrêtaient heureusement les voitures suivantes. Cet accident, qui aurait pu être des plus graves, a certainement fait beaucoup pour la construction des ponts en Indochine. Un autre arriva, du reste, peu après, à M. Sarraut lui-même, aux environs de Hué ; mais ce fut, cette fois, un choc contre une entrée de pont.

Une des erreurs de l'Administration en Indochine a été de négliger trop longtemps les routes. Vingt-cinq ans après notre établissement au Tonkin et en Annam, on n'en avait encore aucune. Il en résultait des difficultés et des dépenses de toutes sortes. On avait beaucoup fait pour les villes, mais peu pour les campagnes, l'agriculture, les mines, et même les simples nécessités de surveillance sur le pays. La Haute-Région restait absolument impraticable. En 1921, après plus de quarante ans, une auto montant à Hagiang, non sans peine, par temps sec, avec M. Cucherousset, M. Luzet et moi, y courait le risque de s'y trouver immobilisée pendant les journées, peut-être des semaines ou des mois, par une seule journée de crachin suivie de pluies détrempant l'étroite piste de terre. Certaines colonnes militaires, de 1915 à 1920, ont été rendues beaucoup plus pénibles, plus coûteuses et plus longues, par l'absence de routes. Les Italiens n'ont pas commis la même faute en Éthiopie ; toute leur campagne n'a été qu'une vaste construction de routes, et ils en ont déjà des milliers de kilomètres, établies de façon supérieure. Il est vrai que le transport automobile s'était, à ce moment, substitué à tous les autres ; mais les routes étaient nécessaires à l'Indochine avant qu'on eût l'automobile, pour le pousse-pousse, la voiture, la charrette, le convoi militaire, la troupe en marche, le trafic commercial, les tournées du personnel administratif. Pendant près de dix ans après la conquête même, les transports à dos de coolies, les seuls praticables dans un pays sans chemins, avaient décimé les populations riveraines du Delta, en particulier celles de la région de Bacninh ; tous les premiers Tonkinois se souvenaient des peines endurées par les coolies de réquisition, des abus et des scandales des corvées. Le manque de routes a été, pendant plus de trente ans, une des plaies de l'Indochine. Ce temps est passé, mais on peut donner un souvenir aux vieilles et héroïques autos du début qui ont tant contribué à créer le sentiment que les communications sont un des premiers besoins du pays à développer.

P. DUCLAUX.

La « Journée Renault »
(*Chantecler*, 27 mai 1937, p. 6)

Contrairement à l'information publiée dans notre n° d'hier, les bons de réduction accordés par la S.T.A.I. pour la 4^e course figurant au programme de la réunion hippique du dimanche : 23 mai, sont :

100 \$ sur voiture neuve
50 \$ sur voiture d'occasion marque Renault
pour chaque parieur touchant le gagnant, et
50 \$ sur voiture neuve
25 \$ sur voiture d'occasion.

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).

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

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

152 Sté de transports automobiles indochinois (M. Jacomet) Vente et réparation
Boulevard Carreau Hanoï

ÉTUDE DE M^e DEROCHE,
NOTAIRE À 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 Deroche, 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^o 25, a décidé :

1^o 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^o 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 française* du 14 août 1940).

La vie judiciaire
Prestation de serment des membres de la commission de conciliation
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mars 1941)

Pierre Jacomet, directeur de la S.T.A.I.

LETTRE DE LA STAI
AU DR LE ROY DES BARRES
CONCERNANT UNE DEMANDE DE GAZOGÈNE
POUR LA SOCIÉTÉ AGRICOLE DE BINH-RI
(24 novembre 1941)

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Agricole_de_Binh-Ri.pdf



HR/M.3

Société de Transports Automobiles Indochinois

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 350.000 \$ IC

HANOI-HAIPHONG-THANH HOA-LAOKAY-YUNNANFOU

REGISTRE DE COMMERCE HAIPHONG-A. 8

~~EXCLUSIVEMENT~~ **GENÉRATEUR RENAULT**

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : AUTOMOBILE HANOI
TÉLÉPHONE : HANOI = 143 - 2^{ème} LIGNE : HANOI = 876
HAIPHONG = 112. THANH-HOA = 22. LAOKAY = 9

Hanoi, le 24 Décembre 1941

FABRICANT EXCLUSIF POUR LE TONKIN ET INSTALLATEUR DES GAZOGÈNES "LE GAZAUTO"

N/ Réf. Go-364
DÉPARTEMENT GAZOGÈNE "LE GAZAUTO"

Monsieur le Docteur LE ROY DES BARRES
Société Agricole de Binh-Ri
59, Rue Borgnis Desbordes,

H A N O I

Docteur,

Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 22 courant qui nous a été remise le 23 et dont nous vous remercions.

Nous sommes à votre entière disposition pour équiper la voiture DODGE de votre Société d'un équipement à gazogène "LE GAZAUTO" sur une remorque que vous nous fournirez.

Cet équipement comprendrait :

- 1 générateur Malle-arrière type GM.4 d'une capacité utile de 212 L. de charbon de bois correspondant à 41 L. d'essence environ,
- Dépoussiéreur,
- Détendeur,
- Epurateur,
- Filtre,
- Mélangeur complet avec ses commandes,
- Transformation du moteur pour l'adapter au nouveau régime du gaz avec nouveau collecteur d'admission \$ = 2.100,-

Ce prix ne comprend pas :

- 1°/ la révision du moteur ; si ce travail était nécessaire, un devis supplémentaire vous serait adressé après démontage et examen des pièces ;-
- 2°/ la modification de la remorque pour le montage des appareils ;-
- 3°/ le système d'attelage voiture-remorque.

ATELIERS DE MÉCANIQUE
DE PREMIER ORDRE
USINAGE DE TOUTES PIÈCES
MONTAGE RÉPARATIONS DE TOUTES
MACHINES INDUSTRIELLES
MACHINES THERMIQUES & A FROID
CÉMENTATION RECTIFICATION
TOUTES PIÈCES DE RECHANGE
ACCESSOIRES AUTOMOBILES
PNEUS GARAGE
RÉPARATIONS D'AUTOMOBILES
DE TOUTES MARQUES
STATION SERVICE MODÈLE

7

T.S.V.P.

Pour les 2 derniers postes, un devis sera établi après examen de l'ensemble voiture-remorque.

D'autre part nous vous signalons que nous ne pourrons procéder à cet équipement au gaz qu'à la condition que la voiture DODGE soit dotée d'une carte rose de rationnement.

Délai d'exécution - Le délai d'exécution sera de 35 jours environ. Toutefois, nous vous indiquerons la date du commencement de travail dès que les Travaux Publics du Tonkin nous auront fixé l'ordre de priorité de cet équipement. Nous ne pourrons adresser notre demande de priorité aux Travaux Publics qu'après réception de votre commande ferme.

Conditions de règlement - 50 % à la commande,
- 50 % à la livraison.

Garantie - Tous nos appareils de gazogène "LE GAZAUTO" sont garantis 6 mois contre tous vices de fabrication ou de montage à la condition que les anomalies de fonctionnement ne proviennent pas d'un mauvais entretien ou de l'utilisation d'un combustible autre que le charbon de bois spécial pour gazogène fourni par l'Institut des Recherches Agronomiques et Forestières et le Service des Eaux et Forêts du Tonkin ou agréé par l'une de ces Administrations.

Nous espérons que notre offre aura votre agrément,

Et toujours dévoués à vos ordres,

Veillez agréer, Docteur, l'assurance de notre considération très distinguée.

7

LE TRANSPORTS AUTOMOBILES
INDOCHINOIS
Le Directeur



TENTATIVE D'IMPLANTATION AU YUNNAN

En 1943, un rapport diplomatique ⁷ 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 \$.

À 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.

⁷ Coiffard, 20 août 1943. Affaires étrangères, 1360, folio 18. Cité par Jacques Valette, *Indochine 1940-1945*, SEDES, 1993, pp. 19-20.

Conseil d'administration : MM. J[ules] DOUGUET [résident supérieur honoraire], président ; DUBOST ⁸, CLERGET ⁹, 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 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 | 2 |
| 1939 | 65,7 | 7 | 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 :

À 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

⁸ Louis Eugène Dubost (Saint-Amand, Cher, 11 mai 1883-décédé en 1974) : sous-lieutenant dans le Génie (1897), admis à Polytechnique (1903), chevalier de la Légion d'honneur à titre militaire (JORF, 5 janvier 1915), affecté en Indochine (fév. 1919), un temps détaché à la direction des services économiques (1923), puis prospecteur minier (charbon, étain, pétrole...) : il fait apport de ses droits à la Cie des charbons de l'Indochine (1924), aux Étains de l'Indochine (oct. 1926), aux Étains du Cammon, dont il devient administrateur (1927). Fondateur de deux S.A. pour le recouvrement des redevances minières (1927), acquéreur à 50/50 avec Adolphe Lezer des vapeurs « Francis-Garnier » et « Commandant-Henri-Rivière » (printemps 1928), administrateur de l'Union minière indochinoise (août 1928), de la Cie indochinoise de mines (jan. 1929), de la Société des mines d'or de Nam-Kok et de la Société coloniale de mines (été 1929), ainsi que de la Société des transports automobiles indochinois (concessionnaire Renault à Haïphong et Hanoï).

⁹ Maurice Clerget (Montceau-les-Mines, 1900-1970) : marié en 1929 à Hanoï avec Andrée Bride, fille d'un résident supérieur au Tonkin par intérim. Polytechnicien, ingénieur civil des mines, attaché à la SFFC à Hanoï. Explorateur des gisements de phosphates des îles Paracels (1933). Ingénieur en chef à la Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan à Hanoï. Membre suppléant de la commission mixte du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine (déc. 1940), représentant de la Cie du Yunnan au conseil de la Société de transports automobiles indochinois et (1947) de la Société d'études et de documentation pour la reconstitution en Indochine (S.E.D.R.I.C.), directeur des exploitations de la Société de l'Ouenza, directeur des Forges de Gueugnon.

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].

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS AUTOMOBILES INDOCHINOIS
(S. T. A. I.)

HANOI
25, boulevard Carreau

HAIPHONG
67, boulevard Henri-Rivière

AGENT EXCLUSIF :

RENAULT

Extincteur KNOCK-OUT

Verres TRIPLEX

Batteries OVERLAND

Sous-agent de la CHRYSLER corporation
Camions FARGO

STATION SERVICE MODERNE
ATELIER DE RÉPARATIONS POUR AUTOMOBILES
ATELIER DE MÉCANIQUE GÉNÉRALE

(Indochine Sud-Est asiatique, juin 1953)

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).
