

## Claudius PERRIN, Saïgon-Dalat garagiste et transporteur

*Claudius Joseph Camille PERRIN, garagiste.*

Né à Paris, le 8 octobre 1873.

Fils de Benoît Perrin, chevalier de la Légion d'honneur, industriel, et de Gabrielle Desroches.

Orphelin de père à l'âge de 17 ans.

Marié à Paris 11<sup>e</sup>, le 21 mars 1901, alors domicilié 187, rue Saint-Denis, mécanicien, avec Henriette Chalvet (Paris, 13 nov. 1881), s.p., dom. passage de la Trinité, Paris 11<sup>e</sup>. Dont :

— Albert, décédé à Saïgon, le 14 mars 1925, à l'âge de 22 ans, des suites d'un accident d'automobile ;

— Yvonne, mariée à Dalat, le 11 février 1928, avec Marcel Gay, fils du garagiste [Laurent Gay](#), de Saïgon.

---

1908-1910 : mécanicien chez les frères Mignot, garagiste à Saïgon.

1910-1912 : patron du Grand Garage central, rue d'Espagne, Saïgon, revendu en 1912 à [Ippolito](#).

1914 : créateur du Garage Perrin, boulevard Charner.

Créateur de lignes d'autocars.

1922 (avril) : construction des pylônes de la [station de T.S.F.](#) de Phu-to : 1 mort, 1 blessé grave.

1922 : cession de son garage de Saïgon aux Grands Magasins Charner.

1923 : création du garage du Langbian à Dalat et de la Société des transports automobiles du Langbian (SLAT).

---

Décédé à Dalat, le 8 octobre 1930.

### NOUVELLES DE PARIS (*L'Auvergnat de Paris*, 17 mars 1901, p. 1, col. 3)

Jeudi, 21 mars, à midi, en l'église Saint-Nicolas-des-Champs, rue Saint-Martin, le mariage de M. Claudius Perrin, fils de M. Benoit Perrin, officier en retraite, chevalier de la Légion d'honneur, avec M<sup>lle</sup> Henriette Chalvet, fille de M<sup>me</sup> veuve Chalvet, de Saint-Urcize (Cantal), hôtelière, passage de la Trinité. Nos souhaits de bonheur aux futurs époux.

---

1908-1910 : directeur [Mignot frères](#), Saïgon

---

GRAND GARAGE CENTRAL  
rue d'Espagne, 17 et 19, SAÏGON

*Annuaire général de l'Indochine française*, 1910 : p. DLXXVI

PERRIN

Automobiles

17-19, rue d'Espagne, Saïgon

---

AVIATION

(*Saïgon Sportif*, 11 novembre 1911, p. 2)

.....  
On se rappelle certainement que les essais fort réussis du lieutenant de vaisseau Levillain furent arrêtés par suite de l'accident survenu à M. Cazeau fils, qui eut la malchance de *casser du bois*.

L'appareil fut alors confié à l'Arsenal, qui s'acquitta fort bien des réparations, et dirigé ensuite sur le [Grand Garage de la rue d'Espagne](#), en attendant qu'on le fasse revoler.

Au commencement de cette année, M. le duc de Montpensier faisait don à la Ligue d'un appareil, type Voisin, qui nous arriva il y a à peine quelques mois ; il alla rejoindre le Blériot au [garage de M. Perrin](#), en attendant la fin de la saison des pluies et les bonnes volontés.

.....  
M. de Laborde ...remercie en quelque paroles le président et les membres de l'Aéro-Club de l'appui qu'ils n'ont cessé de lui prodiguer depuis ses débuts dans l'aviation, débuts modestes sans doute, dit-il, mais qu'il doit à son maître Cornier et à son mécanicien M. Perrin

---

Publicité  
(Saïgon Sportif, 18 novembre 1911-9 mars 1912)

**GRAND GARAGE CENTRAL**  
**C. PERRIN**  
*ex-chef du Service des Essais à la Société des Automobiles Peugeot*  
Rue d'Espagne, 17 et 19, SAIGON

Ateliers de constructions mécaniques  
Ateliers spéciaux, les mieux outillés de l'Extrême-Orient  
AGENT EXCLUSIF DES AUTOMOBILES

**DE DION-BOUTON**  
 **et RENAULT**

Pneumatiques de toutes Marques et Réparations de Voitures  
ATELIER SPÉCIAL DE CARROSSERIE

**Locations d'Automobiles. — Autos-taxis**

GRAND GARAGE CENTRAL  
Claudius PERRIN  
*ex-chef du Service des essais à la Société des automobiles Peugeot*  
Rue d'Espagne, 17 et 19, SAÏGON  
Ateliers de constructions mécaniques  
Ateliers spéciaux, les mieux outillés de l'Extrême-Orient  
AGENT EXCLUSIF DES AUTOMOBILES  
DE DION-BOUTON  
et RENAULT  
Pneumatiques de toutes marques et réparations de voitures  
ATELIER SPÉCIAL DE CARROSSERIE  
Locations d'automobiles. — Autos-taxis

Aéro-Club  
(Saïgon Sportif, 23 mars 1912)

Le départ de M. Richaud pour France a nécessité une assemblée générale des membres de l'Aéro-Club dans laquelle M. Grégori a été nommé président en remplacement de M. Richaud.

À la commission technique, M. Ippolito, remplace M. Perrin, en instance de départ et qui fut nommé membre d'honneur.

---

CLAUDIUS PERRIN  
STOCKISTE  
135, boulevard Charner

Publicités  
(*Saïgon Sportif*, 7 février-20 juin 1914)



AUTOMOBILES  
RENAULT  
DE DION BOUTON  
BAYARD-CLÉMENT  
PNEUS MICHELIN  
AGENT — 1914 — STOCKISTE  
CLAUDIUS PERRIN  
135, boulevard Charner  
CARROSSERIE - MÉCANIQUE

---

*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915 : p. 145  
PERRIN  
Automobiles  
135, boulevard Charner, Saïgon  
Renault et de Dion-Bouton.

---

*Annuaire général de l'Indochine française*, 1920 : p. 174  
PERRIN (Claudius)

Quai La-Grandière et rue Félix-Faraut, Saïgon  
Mécanique. — Menuiserie. — Carrosserie  
Agence : MICHELIN et Cie ;  
Automobiles : RENAULT, De Dion-Bouton ;  
M. A. BROUSSE, fondé de pouvoir.

---

Les patentes nouvelles  
La protestation des commerçants  
(*L'Écho annamite*, 11 janvier 1921)

Signataires :  
C. Perrin.

---

Cercle sportif saïgonnais  

---

Séance du comité du 30 mars 1921  
(*Saïgon Sportif*, 2 avril 1921)

CORRESPONDANCES  
Lecture est donnée d'une lettre de M. Perrin, accompagné d'un envoi des 17 guides des champs de bataille. Le Comité, très sensible à cet envoi généreux, charge le secrétaire de remercier M. Perrin et décide d'exposer ces guides sur la table de lecture.

---

Commission sportive interclubs  
Football  
(*Saïgon Sportif*, 8 avril 1921)

3. — Les propositions de M. Perrin, pour le transport de l'équipe devant jouer à Pnom-Penh pour les fêtes de Pâques sont acceptées.

---

1921 (juin) : participation dans le Parc des Sports saïgonnais  
société anonyme au capital de 60.000 piastres

---

Des autobus à Saïgon  
(*L'Écho annamite*, 26 juillet 1921)

Pendant que l'aviateur Poulet se livre à ses émotionnants exercices de haute école aérienne au-dessus de la ville, les rues de Saïgon se voient dotées d'un nouveau mode de locomotion aussi rapide que peu coûteux.

Je veux parler des autobus que le garage Perrin se propose de mettre en circulation.

Pour le moment, une seule de ces voitures dessert les Halles Centrales, l'Arsenal et Tândinh.

On ne saurait trop applaudir à cette innovation. Je me permets cependant une légère critique. Le terrain choisi pour cet intéressant essai ne me semble pas très heureux, car il serait peut-être préférable de commencer par relier Saïgon à Cholon concurremment avec les tramways des routes haute et basse ?

Entre deux villes de 150.000 habitants chacune en moyenne, les autobus seraient, en effet, d'une grande utilité. Je crois même qu'il serait bon de joindre à ces voitures à l'instar des trains Renard en France, deux ou trois voitures-remorques et les diviser en plusieurs classes différentes.

Une entreprise de ce genre serait une affaire d'or. J'espère qu'un jour prochain, Saïgon sera relié de cette façon à Baria, Tâyninh et Thudaumôt. Les camions automobiles qui assurent jusqu'ici le service de transport des voyageurs de ces provinces ne sont-ils pas bondés à chaque voyage, malgré les accidents fréquents et le peu de confort qu'on y trouve ?

Un badaud

---

AEC 1922 :

Perrin, 135, bd. Charner. — Automob., cycles, acétylène, moteurs, canots automobiles.

Industriels.

SAIGON.

Claudius Perrin. — Constructeur mécanicien.

---

Efforts de l'industrie française au Cambodge et en Cochinchine  
par I. R.

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 mars 1922)

[...] Les établissements Claudius Perrin ont installé une scierie moderne quai de Belgique ; et des autobus Renault, de la même firme, d'un confort irréprochable, sillonnent les principales artères de Saïgon. [...]

---

SAIGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 27 mars 1922, p. 2, col. 5)

Une innovation à Saïgon. — On sait que l'Union commerciale indochinoise et africaine a acheté le terrain faisant le coin des boulevards Bonnard et Charner et englobant les établissements Perrin.

L'U. C. I. A. a l'intention d'élever à cet endroit si bien placé, un grand bazar, à plusieurs étages, muni d'un ou de plusieurs ascenseurs.

Ce seront les premiers que nous verrons à Saïgon.

---

Liste

des contributions offertes par le Commerce pour rehausser l'éclat des  
Fêtes de la Victoire

---

Première liste

(*L'Écho annamite*, 7 novembre 1922)

Garage Perrin      10 00

---

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

MEMBRES TITULAIRES

Perrin (*Claudius*-Camille), industriel à Saïgon.

---

Syndicat d'initiative de l'Indochine  
(*Les Annales coloniales*, 17 mai 1923)

Le nouveau comité du Syndicat d'initiative de l'Indochine, pour 1923, est composé ainsi qu'il suit :

.....

MM. Perrin, ... membres.

---

La concession Renault de Saïgon fut reprise par les [Garages Charner](#).

---

## SUCCURSALE À DALAT

27 juillet 1923

(*Bulletin administratif de l'Annam*, 15 juillet 1923, p. 874)

Les Établissements Claudius Perrin, domiciliés à Saïgon, ayant une succursale à Dalat sont autorisés à mettre en circulation pour un service payant et non subventionné de transport de marchandises, un camion automobile dont les caractéristiques sont les suivantes :

Marque : Renault de Billancourt-Seine- camion-n° mle C. 1725. Date de construction : 1920 -Type : G.Z. — Puissance : 16 chevaux, etc.

---

### LES SERVICES AUTOMOBILES EN INDOCHINE (*Les Annales coloniales*, 23 août 1923, p. 10 )

.....

#### EN ANNAM

- 1°) De Vinh à Đông-hà, sur 293 kilomètres ;
- 2°) De Tourane à Qui-Nhon sur 322 kilomètres ;
- 3°) De Qui-Nhon à Nhatrang. sur 241 kilomètres ;
- 4°) De Krongpha à Dalat sur 80 kilomètres [STAL\*].

\*

\* . \*

Les Établissements Claudius Perrin, de Saïgon, ont mis en service, dans cette ville, des autobus pour le transport des voyageurs.

Ces autobus, qui sont du type de ceux de Paris, mais d'un modèle plus réduit, sont montés sur pneumatiques, ce qui donne un meilleur confort et détériore moins les routes.

Ces Établissements ont mis en circulation quatre premières voitures afin d'assurer deux lignes :

1° Marché-Arsenal-Tandinh, par rue Alsace-et-Lorraine, pont des Messageries, Mât de Signaux, Café de la Rotonde, rue Amiral-Dupré, Théâtre, rue La-Grandière, Hôtel des Postes. angle rue Paul-Blanchy et boulevard Norodom, rue Richaud, rue Legrand-de-la-Liraye, Tandinh (et retour) ;

2° Marché-Rue Mayer, par quai de Belgique, rue Catinat, la Poste, boulevard Norodom, rue Pellerin, rue Mayer (et retour).

Le prix des places a été fixé à dix centièmes de piastre par personne, pour toute la durée du trajet, qui est de vingt minutes environ.

Les départs ont lieu chaque demi-heure, d'un des deux points terminus. [...]

---

Saïgon  
Plaintes

(*L'Écho annamite*, 19 novembre 1924)



4° Tran thi Huê, sans profession, demeurant quai de Belgique dans les dépendances de l'[ancienne entreprise Perrin](#), contre inconnu pour vol à l'aide d'effraction, de divers vêtements valant ensemble 19 \$ 10

---

Saïgon  
Réunion du Syndicat d'initiative

---

L'*Orénoque* transformé en hôtel flottant  
(*L'Écho annamite*, 26 novembre 1924)

S'étaient excusés : MM. ... Perrin... , membres du comité.

---

Terrible accident d'auto  
(*Saïgon Républicain*, 12 mars 1925, p. 1, col. 5)

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons le terrible accident d'auto dont viennent d'être victimes sur la route de Biên-Hoà M. Albert Perrin et M<sup>lle</sup> Zouzou de la troupe des « Joyeux Compagnons ».

L'heure tardive à laquelle nous parvient cette nouvelle ne nous permet pas de donner plus de détails sur cet accident dont nous reparlerons demain.

Les victimes sont gravement blessées, on parle à la dernière heure, de l'amputation d'une jambe de M<sup>lle</sup> Zouzou ; l'état de M. Perrin est très grave.

---

Les victimes de l'accident d'auto de Biênhoà  
(*Saïgon Républicain*, 12 mars 1925, p. 1, col. 6)

Nous sommes allés ce matin rendre visite aux deux victimes du malheureux accident succinctement relaté dans notre numéro d'hier.

M. Perrin, bien qu'ayant repris connaissance, bien que reconnaissant ses amis, ne peut articuler la moindre parole vu l'état de sa mâchoire.

Le choc reçu en grande partie sur la partie inférieure de la figure et à la naissance de la nuque l'a considérablement ébranlé.

On parle aussi d'une fracture de la colonne vertébrale — M. Perrin, bien que nous ayant paru plein de vie, est, selon les médecins, dans un état très grave et seules sa jeunesse et sa constitution robuste peuvent le sauver.

Quant à M<sup>lle</sup> Zouzou, on craint pour elle la perte d'un œil et l'amputation de sa jambe dès que l'inflammation sera tombée.

Nous formulons les vœux les plus sincères pour le prompt rétablissement de M<sup>lle</sup> Zouzou et de notre jeune ami.

---

97 à l'heure ! — Grave accident d'auto — Les deux occupants grièvement blessés  
(*L'Écho annamite*, 13 mars 1925)

MM. Périn [*sic* : *Perrin*], père et fils, en compagnie de plusieurs amis, assistaient avant-hier soir, à la soirée donnée à l'Hôtel du Donai par la troupe Zim.

Comme ces Messieurs disposaient de plusieurs autos, à l'issue de la représentation, ils s'apprêtaient comme de juste à retourner à Saïgon, lorsque les artistes de la troupe, voulant profiter de l'occasion, leur demandèrent l'hospitalité de leurs voitures.

M<sup>lle</sup> Zouzou prit place dans l'Amilcar Sport de M. Perrin fils. Ce dernier, qui était au volant, désireux probablement de ménager une surprise à ses amis en arrivant avant eux à Saïgon, bifurqua à droite, empruntant la route locale de Binhphuoc qui mène à celle de Thudaumot-Saïgon.

Sur cette route peu fréquentée, M. Perrin fils accéléra la vitesse. L'auto filait à une si vive allure qu'elle ne put prendre à temps un virage brusque, et alla s'écraser contre un tamarinier qui se trouvait non loin de l'accotement.

Au bruit provoqué par l'accident, les habitants du voisinage accoururent s'en rendre compte et prévinrent les notables du village, qui, à leur tour, dépêchèrent un tram à la gendarmerie de Giadinh.

À 5 heures, une voiture d'ambulance emportait les deux blessés à l'Hôpital militaire.

Le châssis de l'Amilcar avait été démoli, le volant brisé, le moteur rentrant dans les sièges.

M. Perrin a la mâchoire inférieure brisée et déboîtée, une fracture à la jambe gauche et une autre à la base du crâne.

M<sup>lle</sup> Zouzou a une jambe fracturée en quatre endroits et peut-être une fracture du crâne : les docteurs n'osent encore se prononcer sur l'état des victimes, car, depuis hier, elles n'ont pas repris connaissance.

L'accident se serait produit à 3 heures du matin, car la montre de la voiturette s'est arrêtée à cette heure-là.

L'aiguille du kilomètreur [compteur] est bloquée à 97.

---

#### Obsèques

(*Saïgon Républicain*, 16 mars 1925, p. 2, col. 6)

Hélas, la mort a fait son œuvre et les pronostics des médecins n'étaient que trop fondés ; M. A. Perrin s'est éteint dans la nuit du samedi à dimanche, victime de son imprudence et de sa folle témérité !

Ses obsèques ont eu lieu ce matin, à sept heures, au milieu d'une nombreuse affluence parmi laquelle nous avons reconnu tous ses nombreux amis, des sportifs et des membres de la Presse.

Au cimetière, madame Perrin, soutenue par MM. de Roland et Frassetto fils, exhala toute sa douleur de mère devant la tombe de celui qu'elle aimait tant et qui, maintenant dort de son dernier sommeil. Pauvre mère !

Après avoir rempli ses derniers devoirs, la foule, très émue, se retira lentement. non sans avoir serré les mains de M. Perrin père, dont la douleur profonde faisait peine à voir.

À M<sup>me</sup> et M. Perrin, et aux amis de la regrettée victime de la fatalité, *Saïgon Républicain*, adresse l'expression de ses condoléances attristées.

---

Les suites d'un accident d'auto  
(*L'Écho annamite*, 16 mars 1925)

Nous avons le regret d'apprendre le décès de M. Albert Perrin, dessinateur, 22 ans, survenu le 14 mars 1925, à 22 h. Perrin a succombé des suites de ses blessures contractées au cours de l'accident d'auto que nous avons relaté.

À tous ceux que ce deuil afflige, nous présentons nos sincères condoléances.

M. Perrin a succombé des suites de ses blessures contractées au cours de l'accident d'auto que nous avons relaté.

Quant à M<sup>lle</sup> Zouzou, elle semble aller un peu mieux. Son état est encore assez grave ; mais les médecins espèrent la sauver. Cependant, l'amputation de sa jambe fracturée est jugée nécessaire.

Souhaitons à la charmante artiste prompt et entier rétablissement.

---

Automobile club de Cochinchine  
(*L'Écho annamite*, 26 mars 1925)

Sur la proposition du président, le comité est d'avis d'adresser les condoléances de l'A. C. C. à M. Perrin père à l'occasion de l'accident mortel arrivé à son fils dans les conditions que l'on sait.

---

Le problème de l'automobilisme en Annam  
(*L'Écho annamite*, 14 février 1927, p. 1, col. 4-5)

Le mois de janvier 1927 est marqué par deux événements importants dans la vie économique de l'Indochine : l'inauguration de la ligne de chemin de fer de Vinh à Phu-Trach et celle de la ligne à crémaillère de Krongpha à Bellevue. La première ligne est un tronçon du chemin de fer devant relier le Nord-Annam à Tourane. La seconde doit relier Nhatrang, d'une part, et la Cochinchine, d'autre part, à la station d'altitude du Langbian. La construction de ces deux lignes entraînent des dépenses considérables, sans compter la somme formidable d'efforts intelligents des techniciens et le chiffre des vies humaines enlevées par les travaux.

Le tronçon de Phu Trach à Dongha et celui de Bellevue sont en cours de construction, et l'optimisme gouvernemental prévoit leur achèvement dans quelques années.

On conduit activement l'étude du chemin de fer de Tourane à Nhatrang, tronçon d'une longueur de plus de 500 km., devant compléter le transindochinois.

En attendant, et dans les régions non encore desservies par le fil d'acier qui réunira ces grains de jade que sont les deltas de l'Annam, pour former un magnifique collier, déposé en face de l'Océan, au pied des derniers contreforts lancés par les géants de l'Asie qui veillent du haut de leurs pics inviolés sur le « toit du monde », pour employer la superbe image de M. le gouverneur général p. i. Pasquier, la circulation est assurée par les services de transport automobile.

Nous avons, dans un de nos précédents articles, exposé les avantages incontestables de l'automobilisme dans le développement économique de l'Annam.

Cependant, à côté de ces avantages certains, il y a lieu de signaler les dangers imminents d'un service, qui est livré à une concurrence effrénée sur le territoire de l'Annam.

Le transport des correspondances postales et confié de Vinh à Dongha à la Société Pham van Phi ; de Tourane à Nhatrang à la Staca, et de Tourcham à [Dalat à] la Stal (Société des transports automobiles du Langbian). Ces compagnies possèdent des ateliers et garages importants et disposent d'un matériel roulant perfectionné.

Sur ces trois tronçons de la route coloniale, et de Vinh à Thakhek, de Quangtri à Lao-Bao, de Huê à Vinh, de Quinhon à Kontum, de Djiring à Phanhiêt et de Phanhiêt à Phanri, roulent aussi un grand nombre de voitures de transport en commun appartenant à des Annamites et des Français, exerçant soit seuls, soit en société.

Il est agréable, certes, et c'est un indice heureux, de voir quotidiennement aller et venir quatre ou cinq voitures sur une route, avec, toutes, des chargements importants de voyageurs et de marchandises. Le problème de la circulation est, nous pouvons le dire, presque résolu, en même temps que le trafic commercial devient plus facile et plus commode.

Toutefois, quand plusieurs personnes ou sociétés exercent une même entreprise, et sur un même réseau, la concurrence est inévitable, et dans une concurrence de ce genre, l'intérêt des propriétaires prime toutes les autres considérations.

Ainsi, par s'attirer beaucoup de clients, on abaisse progressivement le tarif des transports, mais, en revanche, pour ramasser beaucoup d'argent, on reçoit plus de clients que ne l'autorisent la puissance de véhicule et l'arrêté de mise en circulation.

Le départ n'est soumis à aucune réglementation horaire. Libre à quiconque de partir à l'heure qu'il lui plaît, dans l'intérêt de ses recettes. En général, on voyage pendant la nuit, et les voyages de nuit sont très dangereux.

Quant aux chauffeurs, ils sont, la plupart, dépourvus de conscience professionnelle et n'ont aucun sentiment pour la vie des passagers qu'ils tiennent sur le volant de leurs voitures. Sans se soucier de rien, ils commettent des excès de boisson, de jeu ou de débauche, et quand ils sont en route, les voilà qui démarrent à toute vitesse, sans faire attention ni aux obstacles de la route ni aux passagers qui sont serrés dans leur voiture comme sardines en boîte. Le moindre choc, un bœuf ou un buffle qui passe, un brusque tournant, un rien, pourrait causer des accidents regrettables.

Nous avons dit et nous répétons que les voyages de nuit sont extrêmement dangereux ; il serait nécessaire de les proscrire définitivement. Outre qu'ils sont moins sûrs que les voyages de jour, ils sont la cause de nombreux accidents que nous enregistrons au cours de l'année qui vient de s'écouler et qui se sont produits aux heures où le silence, la paix des êtres et des choses, l'austère obscurité que percent à peine les phares de l'auto, la fraîcheur d'un vent doux, invitent les chauffeurs au sommeil.

Les chauffeurs, ces hommes à qui vous confiez votre vie, sont, la plupart, sans conscience professionnelle et conduisent à leur gré, soumettant les voyageurs à leur propre caprice.

Il nous est donné plusieurs fois de remarquer le « je m'enfichisme » absolu de ces messieurs qui, ne vérifiant pas le fonctionnement de la voiture lourdement chargée, roulent à toute allure ; cette folie de la vitesse n'est-elle pas la cause des accidents les plus affreux, témoin celui qui s'est produit le 13 octobre 1926, près de la gare de Hiên-Si (vers Quang-tri), au cours duquel une voiture qui, voulant lutter de rapidité avec un train se rendant à Donghà, vint se cogner contre la locomotive pour se briser en miettes et laisser cinq morts et plusieurs blessés ?

Énumérer tous les dangers de la circulation automobile serait trop long. Acceptons que l'automobilisme est un organe du progrès et de civilisation, mais, comme un couteau à double tranchant, il est un organe qui rendrait de sérieux services si on savait l'utiliser.

Le Tonkin, la Cochinchine, possèdent leur Code de la route. L'Annam devrait avoir le sien.

L'arrêté du 29 septembre 1913 du gouverneur général et plusieurs actes subséquents du résident supérieur de l'Annam ont bien réglé des points de principe, mais leur application en pratique fait ressortir leur insuffisance.

Il y a bien un contrôleur des automobiles qui fait des tournées d'inspection périodiques, et, hors sa présence, le contrôle est assuré par les chefs de province, les

subdivisionnaires des Travaux publics et les commissaires de police. Quoi qu'on fasse, des infractions se commentent à l'insu des autorités : excès de vitesse, excédent de passagers, mauvais entretien des voitures, etc. Autant de causes d'accident.

Le problème de l'automobilisme en Annam impose des solutions impérieuses et effectives, qui ne doivent pas, nous l'espérons, échapper à la clairvoyance du chef de l'Administration locale.

LAC-HONG.

---

LE RÈGLEMENT GÉNÉRAL DU RALLYE AUTOMOBILE  
Saïgon-Phanthiêt-Dalat est définitivement établi  
(*L'Écho annamite*, 9 décembre 1927)

.....  
Les engagements seront reçus à Saïgon au siège de l'A. C. C., dans les garages, et à Dalat, chez M. Perrin, délégué de l'A. C. C. Ils seront ouverts le 15 décembre 1927 et terminés le 18 janvier 1928

---

ANNAM  
DALAT  
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 février 1928)

Hyménée. — C'est avec plaisir que nous apprenons que, le 11 février prochain, en l'église de Dalat, sera célébré le mariage de mademoiselle Yvonne Perrin, fille de madame et de monsieur Claudius Perrin, le garagiste bien connu du Langbian, avec monsieur Marcel Gay [fils de Laurent Gay], autre garagiste si sympathiquement estimé.

Nous adressons tous nos vœux aux futurs époux tout en félicitant leurs parents de cette union qui rapproche deux familles cochinchinoises comptant parmi les plus anciennes de notre colonie.

---

UN ANCIEN DISPARAÎT

M. Claudius Perrin est décédé  
(*La Dépêche d'Indochine*, 9 octobre 1930)

Un coup de téléphone de notre correspondant à Dalat nous apprenait, hier soir, le décès, à Dalat, de M. Claudius Perrin.

Le défunt, vieux colonial, s'est éteint doucement, hier soir, à 18 heures ; entouré de sa compagne, fidèle collaboratrice, de ses enfants et de sa petite-fille qu'il adorait.

Avec Perrin, c'est encore une vieille et sympathique figure saïgonnaise qui disparaît après avoir donné au pays le meilleur de lui-même.

Perrin était un lutteur, fils de ses œuvres. Il s'était formé à la rude épreuve de la vie, et des études préparatoires techniques en avaient fait, en 1900, le chef des essais de la vieille maison Peugeot.

Arrivé à la Colonie vers 1902, les anciens se rappellent l'avoir vu à la tête du Garage Bonnal et Tay Chow Beeng [Monnat et Tay Chow Boong, d'après *Saïgon Républicain*, même jour], devenu récemment la Têmi.

Il n'avait pas son pareil pour la partie mécanique ; c'était, à l'époque, un « as » et c'est lui, très certainement, qui monta le premier à Saïgon, à l'emplacement actuel des Grands Magasins Charner, un atelier mécanique moderne, perfectionné.

Aimant son métier, il étendit son activité débordante, ce qui lui permit d'aborder, en dehors de la partie mécanique où il excellait, la construction de canots automobiles et la mécanique générale.

Très entreprenant, c'est à Cl. Perrin que nous devons les premiers autobus Renault dont quelques-uns encore circulent entre Saïgon et Cholon. L'édification des grands pylônes de la T. S. F. à Phu-Tho est également son œuvre.

Pendant et après la guerre, alors que la voiture américaine envahissait le marché de Cochinchine, Perrin, fidèle à ses principes, se refusa à vendre une seule voiture étrangère et fut, inévitablement, touché par la crise.

C'est alors qu'il monta à Dalat où il créa le S.T.A.L., service administratif qui, primitivement, assurait la liaison entre Krongpha et Dalat et vice-versa.

C'est avec un bien grand regret que les « anciens » apprendront la triste nouvelle du décès de Cl. Perrin, bourru sympathique au caractère altier, un peu nerveux, peut-être, mais combien bon et droit.

Tous ceux qui le connurent savent parfaitement que, sous ces dehors brusques de prime abord, se cachait un cœur sensible, susceptible des meilleurs sentiments.

Aussi nous inclinons nous bien bas et saluons avec le cœur chargé de regrets la dépouille de Claudius Perrin qui sera inhumé ce soir à 17 heures.

Nous adressons à M<sup>me</sup> Perrin, collaboratrice et compagne dévouée, à ses enfants et à tous ceux que ce deuil afflige, l'expression de nos condoléances les plus sincères.

#### AVIS DE DÉCÈS

M<sup>me</sup> V<sup>ve</sup> Perrin ;

M<sup>me</sup> et M. Marcel Gay ;

Les familles Perrin et Gay, les amis et le personnel du S. T. A. L. à Dalat,

Ont le regret de vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

M. Claudius PERRIN

leur mari, père et ami, décédé à Dalat, hier 8 octobre, dans sa 53<sup>e</sup> année.

Ses obsèques auront lieu ce soir, à 17 heures.

---

#### DALAT

Décès de M. Perrin

(*L'Avenir du Tonkin*, 10 octobre 1930)

M. Claudius Perrin, directeur de la Société des transports automobiles du Lang-Bian, est décédé mercredi à l'âge de 53 ans à Dalat. M. Perrin, qui avait été en France un des pionniers de l'automobile, était à la colonie depuis 18 ans [22 ans].

---

#### Remerciements

(*Saïgon Républicain*, 11 octobre 1930, p. 2, col. 3-4)

Madame Veuve Perrin,

lui famille Gay et leur personnel remercient les nombreux amis qui ont manifesté leur sympathie à l'occasion du décès de monsieur Claudius Perrin.

Madame Perrin, continuant la direction et l'exploitation du S.T.A.L. prie sa clientèle de lui continuer sa confiance qu'elle satisfera de son mieux.

### Les obsèques de M. Perrin

Hier à Dalat ont eu lieu à 18 heures les obsèques de Claudius Perrin. Tous les Européens de notre belle station d'altitude et de nombreux indigènes avaient tenu à accompagner la dépouille de leur ami ou ancien maître. M. Perrin repose dans le petit cimetière de Dalat à côté de son fils, mort tragiquement il y a quelques années.

À l'issue de la cérémonie, monsieur Bon, administrateur de Dalat, prononce le discours suivant, écouté dans le plus grand recueillement :

Madame,  
Mesdames, Messieurs,

Il m'appartient, comme représentant de la municipalité de Dalat, de saluer, d'un dernier adieu, la dépouille mortelle de notre concitoyen Claudius, Camille, Perrin, ravi après une longue et douloureuse maladie, à l'affection des siens, à l'âge de cinquante-quatre ans.

M. Perrin, victime, comme tant d'autres, du climat meurtrier de l'Indochine, était venu, en 1924, à Dalat, se rétablir des fatigues dues à un laborieux séjour en Cochinchine et à d'exceptionnelles dépenses d'énergie et de vitalité, qualités déployées depuis sa plus tendre enfance.

Monsieur Perrin était né à Paris en 1876. Son père, industriel distingué, était représentant de la grande marque nationale Peugeot ; comme son fils, il était d'une trempe rude, mais éprouvée ; soldat en Crimée, capitaine et décoré de la Légion d'honneur au siège de Paris, il laissa à Claudius Perrin l'exemple de ce que peuvent réaliser l'intelligence, l'initiative et la ténacité, même quand elles ne sont pas servies par la naissance ou par la fortune. La vie de M. Perrin en est une illustration.

Orphelin à 17 ans, il se voit soudainement arrêté dans ses études ; il réussit au concours des bourses et entre à Turgot ; il obtient les plus beaux résultats et, à sa sortie, se lance résolument dans l'industrie ; en 1892, il se spécialise dans la mécanique automobile et devient un constructeur d'automobiles et de canots automobiles ; il fut de cette lignée de précurseurs qui firent réaliser des progrès de géants à la traction mécanique ; il obtient, d'ailleurs, comme constructeur, la grande médaille d'or du Salon ; comme tous les inventeurs de cette glorieuse époque, il pilotait lui-même ses appareils et obtint partout de nombreux succès dans les compétitions sportives où il fut engagé.

En 1905, il créa la voiture Perrin, mais, faute de moyens financiers, il dut renoncer à lancer sa marque et il s'expatria.

Il débarqua à Saïgon en 1908. Monsieur Mignot l'engagea aussitôt comme directeur de sa maison, qui devient la première grande maison de vente d'automobiles.

Après quelques années d'un travail soutenu, M. Perrin put s'établir à son compte et eut aussitôt le garage le mieux tenu et le plus moderne de Saïgon.

En 1922, il construisit le luxueux canot de la douane de Saïgon, qui fit et fait encore l'admiration de tous les connaisseurs ; son esprit ingénieux s'attachait aux objets les plus divers ; c'est ainsi qu'il inventa une glacière et des laminoirs perfectionnés et nous avons tous entendu parler, sans nous douter de l'identité de son inventeur, du classeur Perrin. Ce fut également M. Perrin qui construisit en 1921, avec quelle sûreté et quelle maestria, les huit grands pylônes de la T. S. F. à Saïgon : cette construction a été

admirablement effectuée en dépit d'une main-d'œuvre désespérément ignorante <sup>1</sup>. M. Perrin tenait à ce que cette construction — à laquelle le maréchal Joffre avait bien voulu donner son parrainage — fut digne du vainqueur de la Marne.

Ce fut également M. Perrin qui créa la première ligne d'autobus Saïgon-Cholon.

Puis, quinze ans d'un labeur acharné obligèrent M. Perrin à se retirer à Dalat. Mais, là encore, il fit acte de novateur, fonda un garage, qui fit sillonner à ses autocars les routes du Langbian et, à ce titre, est sûrement un des pionniers, un des artisans de la vogue actuelle de Dalat.

Fidèle à son métier, c'est sur un de ses camions que M. Perrin a voulu être conduit à sa dernière demeure.

Nous ne le reverrons plus hélas ! devisant gaiement à nos réunions.

Déjà, depuis près d'un an, M. Perrin, terrassé par la maladie, se débattait contre la mort et c'est le cœur serré et soulagé que je l'ai vu ce matin, la figure sereine et dégagée enfin des souffrances de ce monde.

J'ai voulu retracer en quelques mots les étapes de cette vie de labeur et de droiture.

Je vous apporte, Mesdames et Messieurs, les condoléances du résident supérieur en Annam et de résident-maire. J'y joins l'expression de la sympathie douloureuse de tous mes camarades de Dalat.

Que M. Perrin repose en paix dans ce cadre paisible auprès de ce fils tendrement aimé et qu'une mort cruelle ravit si prématurément à l'affection des siens, qu'il repose d'un sommeil que tant de travaux, de fatigues et de peines lui ont bien mérité, qu'il repose jusqu'au jour de l'éternelle réunion aux êtres qui lui furent chers.

---

COCHINCHINE

NÉCROLOGIE

Claudius Perrin

(*Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 novembre 1930)

M. Claudius Perrin est décédé à Dalat à l'âge de 54 ans, après une longue maladie.

Il avait été un des premiers constructeurs de voitures et de canots automobiles et, en 1905, il avait créé la voiture Perrin. Venu à Saïgon en 1908, il avait dirigé la maison Mignot, puis s'était installé à son compte, avait inventé une glacière, des laminoirs perfectionnés et construit les huit grands pylônes de T.S.F. à Saïgon.

Retiré à Dalat, il y avait fondé un garage et des services d'autocars.

C'est lui qui avait créé la première ligne d'autobus entre Saïgon et Cholon.

---

<sup>1</sup> Le choix d'un garagiste pour l'érection de ces pylônes dont deux s'effondrèrent en cour de montage, causant 1 mort et 1 blessé grave, pose question.



Publicité  
(*Saigon Républicain*, 3 novembre-26 décembre 1930)

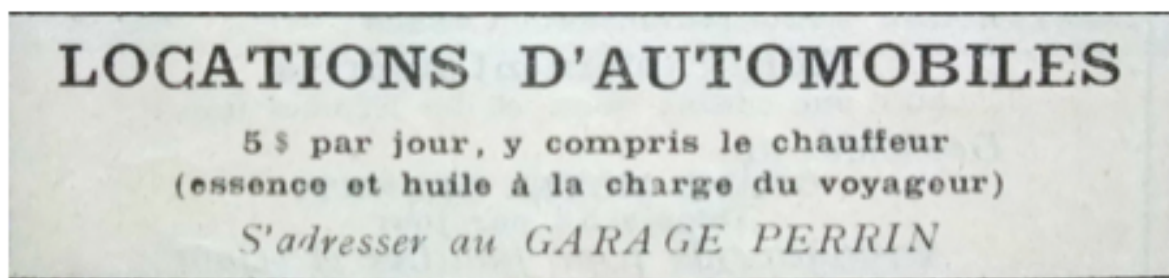


*Annuaire général de l'Indochine française*, 1933, p. 601 :  
Perrin (Vve), directrice Garage du Langbian, Dalat.

DALAT  
(*L'Alliance franco-annamite*, 10 février 1934)

Perrin (Vve), directrice du Garage du Langbian, Dalat.

Dalat  
Garage PERRIN  
LOCATION D'AUTOMOBILES  
( , guide touristique et commercial, juin 1934, p. 33)



M<sup>me</sup> V<sup>ve</sup> Henriette Perrin : toujours entrepreneur de transports à Dalat en 1943.

---