

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS AUTOMOBILES DU CENTRE-ANNAM (STACA), Tourane



Photo communiquée par François-Denis Fiévez
belleindochine.free.fr

Création : fin 1918.

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS AUTOMOBILES DU CENTRE-ANNAM
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1920, p. 119)

Société anonyme au capital de 200.000 fr.
Siège social à Tourane
Agence à Qui-nhon

MM. J. CUÉNIN ¹, administrateur délégué ;
F. FRAISSARD ², directeur.

25 mai 1921
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 1921)

¹ [Joseph Cuénin](#) (1881-1936) : commerçant et assureur, quai Courbet à Tourane, pionnier des exportations de thé.

² Fraissard (Frédéric)(Caen, 1883) : ingénieur civil, ancien directeur du garage Ippolito à Saïgon et des Plantations de Courtenay. Voir [encadré](#).

Est autorisée la substitution de la Société des transports automobiles du Centre Annam à MM. Leroy et Tutier ³ pour l'exécution de la convention du 13 juillet 1919, relative à l'exploitation d'un service de transports par voitures automobiles (poste, colis postaux, voyageurs et messageries) sur la ligne de Tourane à Nhatrang-gare et vice-versa.

PROTECTORAT de L'ANNAM
LISTE des électeurs de la Chambre consultative mixte de commerce et d'agriculture
de l'Annam
Année 1921
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 1^{er} octobre 1921)

67 - Fraissard. Ingénieur civil, directeur de la STACA Tourane Tourane
75 - Gautherot. Directeur du garage des transports automobiles [STACA], Tourane
Tourane

La Vie indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 7 mai 1923, p. 2, col. 6)

ANNAM
— À la demande du gouverneur général, le Service des chemins de fer a mis à l'étude la création de trains de nuit de Hué à Tourane et de Tourane à Hué dont l'utilisation abrégerait d'un jour pour la poste et les voyageurs le parcours par la voie de terre de Hanoï à Saïgon. Il a paru que le moyen le plus pratique pour assurer ces deux trains était de recourir à des automobiles.

HUÉ
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 mars 1924)

Collision. — Hier soir, l'auto de la Staca et l'auto de M. Marbœuf, des Eaux et Forêts collisionnèrent rue P.-Garnier. L'auto de M. Marbœuf fut gravement endommagée, mais il n'y a pas eu d'accident de personne.

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-73)

DALBY, Maurice, mécanicien de la STACA, Tourane.
GAUTHEROT, Georges, mécanicien à la STACA, Tourane.

Quinhon
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-74)

³ Henri Tutier : négociant à Hué, hôtelier à Dong-hoï et Cuatung. Voir [encadré](#).

WUILLAMIE, Édouard, représentant de la Société des transports automobiles du Centre-Annam.

Nos relations postales
(*L'Écho annamite*, 9 mars 1925)

De Saïgon Républicain.

Il n'est pas un de nos confrères de la presse locale, pas un des journaux du Tonkin, qui n'ait, ces temps derniers, traité d'une manière plus ou moins complète de l'insuffisance des relations postales entre Saïgon et Hanoï.

Il est en effet déplorable de constater que depuis une vingtaine d'années, aucun progrès sérieux n'ait été réalisé pour améliorer les relations postales entre les deux plus grands pays de l'Union indochinoise. Bien mieux, on n'a pas manqué de le faire remarquer, ces relations sont plus précaires que jamais.

Quant au transport des marchandises, on peut presque dire qu'il est inexistant.

Que va-t-il sortir des pourparlers actuels ?

On nous annonce comme prochaine la remise en service d'un navire à passagers acheté à Hong Kong par les soins du Service économique. D'autre part, nous avons appris que les compagnies des Chargeurs réunis et des Messageries maritimes auraient, chacune de leur côté, fait des propositions au Gouvernement général de l'Indochine.

Mais en supposant rétabli un service maritime régulier entre Saïgon et Haïphong, il n'en restera pas moins que les correspondances mettront au moins cinq à six jours pour parvenir à leurs destinataires. Actuellement, à l'aller comme au retour, par voie de terre, les correspondances mettent une semaine et quelquefois neuf à dix jours à faire le trajet.

Or, nous prétendons possible, dans l'état actuel du système routier et ferroviaire de la côte d'Annam, d'effectuer la jonction postale Saïgon-Hanoï en 60 heures. Nous allons le démontrer.

Depuis la fin de l'année 1919, date de l'ouverture du tronçon de route Nhatrang-Quinhon, les correspondances sont acheminées par voie de terre entre Saïgon et Hanoï.

Deux sociétés de transport en commun, la Société des transports automobiles du Centre-Annam (STACA), entre Nhatrang et Tourane, et la Société Phan van Phi, entre Dong-Ha et Vinh, assurent le transport des sacs de dépêches. Il en coûte, chaque année, au gouvernement général, environ 100.000 \$ de subventions et le résultat est celui que nous avons signalé plus haut.

Est ce à dire que la STACA et Phan van Phi font mal leur service et ne remplissent pas leurs engagements envers l'Administration ?

Pas le moins du monde et, ni la STACA ni Phan van Phi ne sauraient être rendus responsables d'un pareil état de choses.

On a imposé à ces deux entreprises des horaires impératifs et l'obligation d'assurer le transport des voyageurs en même temps que celui des sacs de dépêches. Les deux compagnies subventionnées font donc leur service dans les délais prescrits et avec le matériel de camions lourds et relativement peu rapides prévu dans leurs cahiers des charges respectifs.

Aussi bien, doit on reconnaître que dans l'état actuel des routes et des chemins de fer et étant donnés les arrêts nécessaires, il est difficile de faire mieux pour le transport des voyageurs.

Mais, le transport des lettres et colis légers ne saurait être assujéti aux mêmes obligations, aux mêmes lenteurs.

Il est facile de réaliser des trains de nuit rapide, composés d'une machine et d'un fourgon ou, plus simplement, d'automotrices spéciales, analogues à celles qui

fonctionnent sur certains réseaux anglais, américains et, plus près de nous, au Siam et dans les États malais.

À l'arrivée du train ou de l'automotrice, on imagine très bien le chargement rapide des sacs postaux sur des automobiles de type courant carrossées en fourgons postaux légers.

Et, sans entrer dans d'autres détails d'organisation, on s'aperçoit que devient réalisable, sans grands frais de matériel et avec un personnel relativement restreint, notre proposition qui, déjà étudiée par l'auteur de ces lignes, fut présentée en 1922, au Conseil supérieur de l'Indochine par le baron Pérignon.

Voici, en effet, l'horaire qui pourrait être adopté et qui avait été soumis au Conseil du gouvernement.

Départ des correspondances, de Saïgon, par un train de nuit partant le soir à 20 heures. arrivée le lendemain matin entre 5 et 6 heures à Nhatrang.

Départ immédiat de Nhatrang, le même jour, à 6 heures et arrivée à Quinhon le soir entre 17 à 18 heures.

Départ de Quinhon à 19 heures et arrivée à Tourane le deuxième jour au matin entre 4 et 5 heures. À 6 heures, le train ou l'auto motrice partirait pour Hué et Dong-Ha et arriverait dans ce dernier poste à 9 heures du matin.

Là, la voiture postale chargerait les correspondances et les amènerait à Vinh entre 19 et 20 heures le même jour et de Vinh un train spécial partirait à 21 heures pour arriver à Hanoï le lendemain matin à 6 heures.

De ce qui précède, il résulte nettement qu'une lettre mise à la poste de Saïgon le dimanche soir, à 19 heures, pourrait être distribuée : à Quinhon le lundi soir à la même heure, à Tourane et à Hué le mardi dans le matinée et à Hanoï le mercredi; vers 8 heures du matin.

Pour le retour, pas d'autre difficulté que d'utiliser les voitures pour qu'il n'y ait pas de perte de temps et qu'aucun trafic ne soit effectué à vide.

Et ainsi serait réalisé, pour beaucoup moins de 100.000 \$ par an, la liaison postale de Saïgon-Hanoï ou Hanoï-Saïgon en 60 heures. C. Q. F. D.

François BARBEY.

Hanoï
AU PALAIS
Cour d'appel (audience civile et commerciale)
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 mars 1925)

.....
Deux arrêts très long sont rendus dans des affaires très importantes : Société des transports automobiles du Centre Annam contre Leroy...

Tourane
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 10 mai 1925)

[...] Tourane [...] sort de sa longue torpeur. [...] la Société des Transports automobiles du Centre-Annam y a installé un splendide garage admirablement outillé et encourage le tourisme et le commerce par des locations à très bon marché. [...]

FAIFO
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 juillet 1926)

Accident mortel. — Au km. 180 de la route Coloniale n° 1 près du village de Tam-ky un camion de la Staca n° 246 a heurté une charrette conduite par des coolies, qui allait en zigzaguant sur la route, par suite de l'indécision des tireurs. La charrette fut projetée sur la gauche de la route et renversée. Le nommé Tran-van-Chuoc, 36 ans, coolie tram, fut renversé et tué sur le coup. Une enquête a été ouverte.

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 décembre 1926)

Vol. — Une enquête est ouverte au sujet d'un vol de deux presse-étoupe en cuivre d'une valeur de 90 piastres, à bord de la chaloupe *Ixora*, de la Staca.

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 décembre 1926)

La STACA (Transports automobiles du Centre-Annam) a fait en 1930 un bénéfice de 87.000 piastres qui est affecté aux amortissements. La société doit environ 200.000 piastres et elle n'a que 2.240 piastres en caisse.

Les services automobiles du Sud-Annam
[la STACA*]
par H. CUCHEROUSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 décembre 1926)

Le mauvais temps, qui a rendu les routes impraticables le mois dernier sur divers points de la côte d'Annam, qui exposait en tout cas les voyageurs à des retards considérables, nous a empêché, tant à l'aller qu'au retour, de faire le voyage de Tourane à Saïgon par la route Mandarine.

Il y a d'ailleurs une autre raison permanente, qui empêche beaucoup de personnes de faire le voyage par voie de terre, à moins d'avoir sa voiture particulière ou les moyens d'en louer une, c'est le lamentable service automobile de la section de Dôngha à Vinh.

Il n'est pas très agréable d'être empilé dans une automobile où les voyageurs indigènes sont toujours en surnombre et où les horaires, déjà asseyants, sont tout ce qu'il y a de plus élastique. À moins de dépenser 80 à 100 \$ de location d'automobile, ces 290 km. sont, pour le voyageur européen, une trop pénible épreuve, et puisqu'il faut prendre le bateau de Tourane à Haïphong, on le prend de Saïgon à Haïphong.

Or le service automobile de Tourane à Nhatrang, service européen, donc astreint à observer les lois et règlements, à assurer ses voyageurs contre les accidents et à arriver, sous peine d'amende, à heures fixes, passe pour être remarquablement bien fait. Nous aurions bien voulu nous en rendre compte par nous-même, mais ce n'est que partie remise.

Nous avons, en tout cas, profité de quelques heures d'escale à Tourane pour visiter le garage de la Société des transports automobiles du Centre-Annam.

Nous venions de voir, à Saïgon et Pnom-Penh, de fort beaux garages et des organisations de transports en commun tout à fait remarquables, comme, au

Cambodge, les services Cambon et Baluteig*. Eh bien ! ce que nous avons vu dans ce modeste Tourane et pour les pays soi-disant pauvres et peu peuplés de la côte d'Annam, nous a fortement impressionné.

Certes, cette société est assez largement subventionnée.

Pour un service de 560 km., elle touche 60.000 \$, alors que le service Pham-van-Phi, de Vinh à Đôngha, soit 290 km, en touche 30.000 ; mais la STACA dépense 4.000 \$ par an pour les bacs, qui, pour l'autre entreprise, sont gratuits, ce qui rétablit l'égalité de subvention, 100 \$ par km environ. La société française est même désavantagée du fait qu'elle doit se conformer aux lois et règlements, et à un cahier des charges et observer strictement son horaire, sans parler de certaines petites vexations imaginées jadis par l'épaisse cervelle de M. Hollard et religieusement conservées par ses successeurs à la direction des Postes, comme l'interdiction (réservée à l'entreprise française) de se servir de remorques pour les automobiles postales.

Malgré ces différentes causes d'infériorité, quel contraste entre les deux services !

Le garage de Tourane est un modèle du genre et pourvu de l'outillage le plus perfectionné ; chaque outil est actionné individuellement à l'électricité. L'atelier, construit sur les plans les plus modernes, avec abondance de place, d'air et de lumière, est en fait une véritable usine qui, non seulement, doit pourvoir au montage, à l'entretien et aux réparations des 90 camions et autobus de la société et d'une vingtaine d'automobiles ordinaires, mais à la fabrication complète de la carrosserie des magnifiques autobus, larges et confortables, où chacun, selon le prix, voyage réellement en première, deuxième ou troisième classe, la troisième classe étant déjà luxueuse comparée aux places qu'on trouve sur les autobus des innombrables, mais lamentables, concurrents indigènes.

Les autobus de la STACA, construits entièrement en fer, sont d'une solidité parfaite et résistent admirablement à la surcharge, imposée par le capricieux services des Postes, d'une grande caisse, pour les sacs postaux, aménagée sur l'impériale. Il serait évidemment plus pratique d'atteler à l'autobus une remorque, mais les règlements de la Poste ne l'admettent pas. M. Hollard avait jadis condamné ce procédé, qui marquait cependant un énorme progrès ; ses successeurs ont maintenu cette prohibition pour les services de la STACA, tout en la levant pour les services Pham-van-Phi. Vérité en deçà du col des Nuages, erreur au-delà.

Les ateliers, dont on comprendra l'importance lorsque nous dirons que la fonderie, à elle seule, possède quatre fours — four à fonte, four à bronze, four à aluminium, four à cémenter — ainsi qu'un atelier de soudure autogène, et que la forge possède toute une série de marteaux pilons, permettent à la société de s'occuper de constructions métalliques diverses, de réparation de chaloupes et prochainement de la réparation et de la fabrication des chaudières. C'est là qu'ont été préparées les charpentes métalliques des garages que la compagnie possède à Quinhone, à Nhatrang et à Pleikou. Ce ne sont pas des baraquements en torchis, comme ceux de l'entreprise annamite à Đôngha, mais de beaux bâtiments en fer et maçonnerie, fort bien outillés, avec, à Nhatrang, un moteur à gaz pauvre, qui sera remplacé par un moteur électrique lorsque cette ville sera dotée, dans quelques mois, de l'électricité. [...]

Son climat excellent, sa superbe plage autant que la beauté du site attireront toujours beaucoup de monde à Nhatrang ; d'autant plus que c'est l'escale obligatoire pour les personnes qui se rendent au Darlac, soit qu'elles voyagent avec leur propre automobile, soit que, utilisant le chemin de fer de Saïgon à Nhatrang, elles louent à la S.T.A.C.A. une automobile particulière pour le voyage de Nhatrang au Darlac par Ninhhoa.

La S.T.A.C.A. a d'ailleurs des services réguliers libres jusqu'à Phan-Rang, où elle est très bien outillée pour le transport des voyageurs sur Dalat.

Mais c'est de Quinhone surtout qu'elle a le plus fort trafic pour le pays des Hautes Terres-Rouges, ce qui a justifié l'installation d'un important garage à Pleikou.

Nous n'avons pas été peu étonné lorsqu'à Tourane, M. Cuenin [des thés] nous a cité le nombre des camions et autobus de la S.T.A.C.A. Quatre vingt-dix, nonante, comme on dit à Porrentruy en Suisse, est un chiffre qui nous a paru énorme, mais dont nous ne pouvions guère douter en voyant le nombre de voitures en garage, réparation ou montage, rien qu'aux ateliers de Tourane et en parcourant les magasins où d'innombrables pièces de rechange sont réparties dans leurs casiers. Et M. Cuenin nous apprenait qu'à ces 90 véhicules pour gros trafic, il fallait joindre au moins 70 autobus et camions répartis entre quelque 70 ou 71 entreprises indigènes. Beaucoup de ces véhicules sont d'inimaginables caricatures avec, sur d'anciennes voitures à 4 ou 5 places réformées par l'Administration, des carrosseries faites de planches de caisses d'emballage et de fer blanc de touques à pétrole contenant, avec l'approbation de l'Administration, jusqu'à 24 passagers ou plus. Et il faut voir les garages !

Rien que pour Faifoo, huit véhicules annamites se font une concurrence acharnée, prenant 20 sous pour une distance de 32 km., c'est-à-dire marchant à 64 km. à l'heure vers la faillite ; mais d'autres reprendront, car c'est le grand chic d'être une société de transports en commun, et feront à leur tour la culbute financière après avoir fait faire à leurs compatriotes pas mal de culbutes meurtrières. Mais pourquoi s'en faire ? On s'assure une première fois pour satisfaire à la lettre du règlement et on s'abstient de renouveler la police.

Et c'est comme cela sur toute la route.

Il est probable que, d'ici quelques années, cette concurrence folle aura compromis l'industrie même des transports en commun ; mais elle aura développé de goût des voyages et contribué à démontrer que le Côte d'Annam est loin d'être un pays pauvre, endormi, sans avenir — Que l'on suppose déjà ce que peuvent transporter 160 autobus et camions occupés entre Nhatrang et Quinhone, où ils ne circulait certainement pas en tout 160 pousse-pousse et chaises à porteurs il y a seulement dix ans !

C'est donc un bienfait pour le pays.

Mais pour que ce bienfait soit réel et durable il est bon que, soustraite par une bonne subvention à ce que cette concurrence a de fou, une entreprise bien menée puisse se maintenir et prospérer, en donnant l'exemple d'un garage modèle, bien outillé, où les ouvriers travaillent dans les meilleures conditions, d'un matériel roulant impeccable comme construction, aménagements et entretien, d'un service régulier, fait conformément aux lois et règlements, d'une sécurité maxima garantie aux voyageurs, d'une responsabilité effective en cas d'accident, de transports postaux sans retards et sans pertes de sacs.

Il est bon que les services libres aient ce bon exemple sous les yeux. Il est bon aussi qu'il y ait un service pour les voyageurs indigènes et européens de cette classe moyenne entre celle qui route automobile particulière et celle que l'on peut empiler comme harengs en caque.

Souhaitons pour terminer qu'une entreprise de ce genre soit chargée du déblocage du Laos par la route de Vinh à Đôngha, avec un service régulier quotidien, de beaux autobus à remorques pour les voyageurs et des trains Chenard [& Walcker] pour la poste et les Messageries.

Ces trains, composés d'un tracteur et de quatre remorques portant chacune deux tonnes et même plus, transporteraient jusqu'à dix tonnes pour un prix de revient ne dépassant pas celui de deux camions, c'est dire que la tonne pourrait être transportée pour environ 0,10 par kilomètre soit 33 \$ environ de Đôngha à Savannakhet et ce serait le déblocage du moyen Laos assuré, même si les [Messageries] Fluviales [de Cochinchine][Rueff] cessaient leur service en septembre prochain.

(*L'Avenir du Tonkin*, 2 juin 1927)

Vol. — La femme Le-thi-Meo avait pris place dans un camion de la Staca. Un contrôleur, malgré ses protestations, lui enleva sa valise en rotin sous le prétexte de désencombrer l'intérieur, et plaça la dite valise sur l'impériale, où se trouvait déjà une valise semblable appartenant à un guidam quelconque qui, en cours de route, descendit... emporta la valise de Thi-Meo. Lorsqu'elle voulut reprendre son bien, elle constata que sa valise avait disparu et que celle que lui remettait le contrôleur ne contenait que de vieux effets, alors que dans la sienne se trouvaient des bijoux et des effets de valeur dont le montant dépassait 200 p.

TOURANE

(*L'Avenir du Tonkin*, 17 décembre 1927)

Vol d'outils. — Le nommé Huynh-van-Dai, soupçonné d'être l'auteur d'un vol d'outils commis au préjudice de la Staca, a été arrêté pour information.

Une entreprise modèle de transports automobiles
La Société des Transports Automobiles du Centre-Annam
(TOURANE)

par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 15 janvier 1928)

Tous ceux qui ont fait par voie de terre et par les moyens de transports en commun le voyage de Vinh à Nhatrang ont pu faire la différence entre deux entreprises de transports automobiles, qui se partageaient jusque tout récemment ce tronçon de route. Elles étaient, l'une et l'autre, subventionnées, à peu près dans les mêmes proportions, mais soumises à des conditions d'exploitation bien différentes.

De Vinh à Đôngha c'était, jusqu'à l'ouverture du chemin de fer, une entreprise indigène, à laquelle il était bien entendu que la plus grande latitude était laissée dans l'observation des lois, règlements et obligations contractuelles. De Tourane à Nhatrang, c'est encore une entreprise française, tenue par un cahier des charges rigoureux, et à laquelle le moindre manquement vaut immédiatement amende ou procès verbal.

Eh bien ! l'expérience a été concluante ; le service indigène est peut-être d'un gros rapport pour l'organisation connue sous le nom de son défunt créateur ; la preuve en est qu'elle semble vouloir continuer son service concurrencé, par un trace différent, il est vrai, par le chemin de fer ; mais au point de vue du service public, elle est lamentable. Service en somme très lent, mais fort dangereux pour les usagers, matériel malpropre, entassement inouï des voyageurs, régularité insuffisante, transports postaux sujets à pertes et retards. Le service européen, qui ne rapporte peut-être pas les gros bénéfices immédiats que recherchent encore la plupart des entreprises indigènes, mais qui rétribue, à la satisfaction des capitalistes français, les 800.000 piastres de capitaux qui y sont engagées, est, à ce point de vue d'utilité publique, absolument irréprochable ; service rapide et d'une ponctualité parfaite, matériel excellent, en bon état d'entretien, propre et confortable, nombre de voyageurs strictement conforme au règlement, assurance des voyageurs contre les accidents, etc.

Aujourd'hui, les voyageurs peuvent aller de Hanoï à Huê et Tourane par chemin de fer, et cet infernal voyage par l'autobus indigène n'est plus un obstacle à ceux qui n'ont pas leur automobile ou le moyen d'en louer une : il ne sera regretté que par les

romanciers, mais le roman est fait, par M. Lan, et fort bien fait. Désormais, et c'est un secret d'État que nous n'avons aucun scrupule à dévoiler, on peut aller en une journée de chemin de fer de Vinh à Huê et, en partant de Hanoï le jeudi soir, en 22 heures d'une capitale à l'autre.

Et dans un mois, peut-être avant, le pont de Long Da sera achevé et le service Vinh-Huê-Tourane sera organisé, probablement avant Pâques, avec un nouvel horaire beaucoup plus rapide.

Un train express, correspondant avec le train de nuit partant de Hanoï à 21 heures, quittera Vinh à 5 heures et arrivera à Tourane à 17 h 25. Quant au train omnibus, il partira de Vinh à 5 h. 38 pour arriver à Tourane à 20 h. 10.

Ce jour-là, nombreux seront les voyageurs qui passeront par Tourane et qui seront heureux de trouver, pour le trajet de Tourane à Nhatrang, une organisation parfaite d'autobus et de location de voitures privées. Quant aux voyageurs employant leurs propres moyens, ils seront heureux d'apprendre qu'à Tourane, on trouve un des garages les mieux montés de l'Indochine pour faire toutes réparations et fournitures et que, dans tout le Sud-Annam, de Tourane à Dalat et sur les plateaux de Kontoum et du Darlac, des agences et des garages et ateliers de la même entreprise sont placés aux meilleurs endroits pour leur procurer essence, pneus et huile, les dépanner au besoin, les aider de toutes façons.

La STACA, autrement dit la Société des Transports automobiles du Centre-Annam, outre son service postal subventionné de Tourane à Nhatrang, entretient des services libres de messageries, qui permettent aux indigènes les plus pauvres de voyager aux mêmes conditions de bon marché qu'en chemin de fer et même, pour les grands parcours, sensiblement meilleur marché, 2 \$ 50 pour 550 kilomètres. Elle a, en outre, des services libres de Quinhone à Ankhè, Pleikou et Kontoum, de Nhatrang à Ban-Mê-thuot et Dalat. Grâce à elle, un nombre considérable de voyageurs — autant que l'ingénieur résident du Darlac pourra se débrouiller à en loger dans les grands hôtels de luxe de Ban-Mê-thuot — pourront être amenés à la fameuse foire aux fauves, en prévision de laquelle des battues sensationnelles sont organisées.

Le matériel roulant de la société se compose actuellement de 59 voitures, dont 12 autobus pour les services publics, 23 camions de transports pour coolies et messageries, 18 voitures de location de modèles récents et très confortables, et 6 camions pour des services irréguliers.

Mais le tout n'est pas d'avoir un matériel important, admirablement entretenu, et bien compris pour les divers services qu'on lui demande, encore faut-il qu'il donne un bon rendement. Eh bien ! de cette utilisation, on pourra juger sachant que, pendant l'année 1927, il a été transporté 70.000 passagers. À côté de cette entreprise française modèle prospère, entre Tourane et Nhatrang, sans frais généraux ni ruineux frais d'entretien ni trop méticuleuse observation des règlements, une trentaine de petites entreprises indigènes avec plus de 70 voitures et camions. Ces chiffres donnent une idée du développement extraordinaire du Centre-Annam, grâce à la route et à l'automobile.

Ce développement ne fera que s'accroître lorsque les grands ponts en construction, en particulier à Tuy-Hoà et à Bongson, auront supprimé les derniers bacs, et que l'amélioration des deux routes qui relient Binh-Dinh au Nord et Ninh-Hoa au Sud au réseau routier du Kontoum-Darlac, permettra une circulation plus intense et plus régulière.

Nulle organisation n'est mieux placée que la STACA pour drainer la plus grande partie du trafic par les moyens de transports en commun et pourvoir aux besoins d'un trafic privé formidable de camions, voitures, tracteurs et matériel agricole. D'ores et déjà, elle possède, en plus de ses puissants ateliers de Tourane, pourvus de l'outillage le plus perfectionné et le plus moderne, où l'on compte 250 ouvriers, des garages avec ateliers à Quinhone, Nhatrang et Pleikou.

Notons d'ailleurs que les ateliers de Tourane sont outillés non seulement pour l'industrie automobile mais aussi pour les petites réparations navales, et la construction des chaloupes et des canots à moteurs, ce qui arrive tort à propos au moment où Tourane va prendre, comme port d'escale, une importance considérable et où le cabotage se développe sur toute cette côte.

Ayant ainsi donné une idée de cette affaire, qui va prendre un grand développement en assurant un trafic désormais intense entre les deux réseaux ferrés, nous ne saurions déceimment mettre le point final sans nommer l'organisateur et l'animateur de l'entreprise, M. Georges Gautherot, directeur de la STACA.

C'est que la personnalité du chef, de celui qui, comme on dit, travaille sur le tas, n'est pas indifférente au succès d'une affaire, mais peut, avec les mêmes moyens financiers signifier succès, ruine ou stagnation.

7 photos.

Notre carnet financier
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mai 1928)

La Société des transports automobiles du Centre-Annam donnerait cette année un dividende de 25 % contre 20 % l'an dernier.

Publicité pour la STACA
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 août 1928)

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 août 1928)

Le bien du patron. — Beaucoup d'Annamites considèrent que ce n'est pas commettre un vol que d'enlever tels ou tels objets dans les magasins ou les grands ateliers. Il y a tant de choses utilisables, que d'en enlever un peu, disent-ils, ne cause aucun préjudice, et n'arrête pas la marche des travaux. Sur la quantité, cela ne se voit pas, affirment-ils. Mais comme ils sont toujours très nombreux à avoir la même idée, qui vient à tous sans suggestions extérieures, le « coulage » arrive à prendre des proportions démesurées.

De plus, les chapardeurs désireux de voler un objet quelconque, du métal, etc., n'hésitent jamais à le prélever n'importe où, parfois sur une machine, mettant hors de service cette dernière valant une somme importante. Par exemple, pour enlever une plaque de cuivre de peu de valeur intrinsèque, tel cet ouvrier forgeron de la Staca nommé Huynh-van-Cu, surpris en train de détruire un radiateur pour enlever un plaque de cuivre, causant un dégât de 50 p. 00 environ.

Ce chauffeur grappillait sans doute depuis longtemps et devait peut-être mettre le fruit de ses vols de côté pour ouvrir plus tard un garage ou exploiter une entreprise d'autobus. Ou bien il fournissait certains garagistes annamites, qui se ravitaillent de pneus et accessoires au détriment des firmes européennes et des garages français.

Le chauffeur voleur a été mis en prison.

TOURANE

(*L'Avenir du Tonkin*, 16 août 1928)

Vol et abus de confiance. — M. Gautherot, directeur de la Staca à Tourane, a porté plainte contre les nommés Xiêm et Lai, contrôleur et chauffeur de son établissement, qui, ayant chargé cinq Européens pour les conduire à Binh-Dinh pour la somme de 30 p., ont gratté les billets en ne faisant figurer dessus que 2 places pour 12 p. Les inculpés, qui sont actuellement en service à Quinhon, ont été mandés pour être interrogés.

Élection à la chambre mixte de commerce et d'agriculture de l'Annam

Liste des électeurs français pour l'année 1928

(*Bulletin administratif de l'Annam*, 1^{er} septembre 1928)

1^{re} partie : électeurs commerçants et industriels

13 Ballansard chef d'atelier STACA Tourane

73 Gautherot, Georges. directeur de la STACA, Tourane

111 Martinèche, Louis représentant de la STACA Nhatrang

164 Williamie, Édouard représentant de la STACA Quinhon

Service extra-rapide Saïgon-Hanoï

Dédié à la Société des transports du Centre-Annam

(*L'Écho annamite*, 3 décembre 1928)

Notre ami Lê van Duc, qui s'intéresse toujours est partout au tourisme annamite, nous adresse les lignes suivantes :

La Société des transports du Centre-Annam vient d'inaugurer le service extra-rapide Saïgon-Hanoï. Qu'elle en soit félicitée et remerciée. Le public est informé que :

Le voyageur de Saïgon désireux de se rendre à Hanoï quittera Saïgon le vendredi par le train de 19 h. 23, il arrivera à Nhatrang le lendemain matin à 5 h. 55. L'autocar Pullman l'attendra à la gare pour le conduire à l'hôtel où son déjeuner lui sera servi. Il quittera Nhatrang vers 6 h. 30 pour arriver à Tuy-hôa à l'heure du déjeuner. Un arrêt de 45 minutes est prévu au bungalow. Le prochain arrêt est à Quan-Ngai où le voyageur arrive à temps pour dîner vers 20 heures. Il repart aussitôt après et arrive à Tourane où il couche.

Le voyageur reprend le train à Tourane le lendemain matin à 10 h. 20 pour être à Hanoï le surlendemain à 6 h. 37.

.....
L'auteur attire ensuite l'attention sur l'*apartheid* en vigueur dans le [bungalow de Tuy-hôa](#).

Chemins de fer de l'Indochine « Service Rapide Saïgon-Hanoï et vice-versa »
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 16 juin 1929)

Nous apprenons que la S.T.A.C.A., qui assure actuellement avec succès la liaison rapide Saïgon-Hanoï, section Tourane-Nha-Trang, par autocars, désireuse, de donner à ses clients le maximum de confort, vient de passer une très importante commande d'autocars de grands luxe « Bernard Six ».

Ces splendides véhicules, semblables à ceux qui assurent en France les services de grand luxe Paris-Deauville et Paris-Nice, sont carrossés en véritables Pullman et comportent tout le confort moderne, lavabos, water-closets, etc.

Les autocars de grand luxe « Bernard Six » sont montés sur amortisseurs hydrauliques et actionnés par un puissant moteur de 6 cylindres. Dans de telles conditions, le voyage de Nha-Trang à Tourane deviendra pour les passagers qui empruntent cette ligne, un véritable plaisir.

Nous ne pouvons que féliciter la Sté des transports automobiles du Centre-Annam de son heureuse initiative et des sacrifices importants qu'elle s'impose pour doter d'un matériel aussi parfait la ligne postale qui lui est confiée.

Pour tous les renseignements concernant les Camion Bernard, on peut s'adresser au :
Garage Aviat* à Hanoï, agents généraux pour le Tonkin, le Laos et le Nord-Annam.

S.T.A.C.A. à Tourane, agents généraux pour le Centre et le Sud-Annam.

P. Pierre Bernard, boîte postale 70, à Saïgon, inspecteur pour l'Extrême-Orient, de la Société des Camions Bernard.

Société des transports automobiles du Centre-Annam (STACA)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 23 juin 1929)

Cette société, qui a son siège social à Tourane, a tenu le 18 mai, une assemblée générale extraordinaire qui a ratifié l'augmentation de capital par transformation des réserves et valorisation de l'actif ; le capital a été ainsi porté de 58.400 \$ à 233.600 \$ par distribution gratuite de 3 actions nouvelles à chaque action ancienne.

L'assemblée a, en outre, décidé de transformer les actions de 50 \$ en actions de 10 \$ au porteur, et approuvé le rachat par le conseil d'administration des parts bénéficiaires et la création de 5.100 parts de fondateurs, une par action. Elle a enfin autorisé le

conseil à porter en une ou plusieurs fois le capital à 450.000 \$. (Voir les statuts à l'*Officiel* du 8 juin).

CONSEIL SUPÉRIEUR DES COLONIES

Section du tourisme, de la chasse, de la propagande coloniale de l'enseignement et des beaux arts

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 juin 1929)

.....
Afin de permettre d'accomplir dès maintenant assez rapidement le parcours Saïgon-Hanoï, une convention conclue avec la Société des Transports automobiles du Centre-Annam assure le transport Nhatrang, aboutissement du chemin de fer venant de Saïgon, à Tourane, aboutissement de la ligne d'Hanoï, en voitures limousines. Le trajet total Saïgon-Hanoï pourra s'accomplir une fois par semaine en 60 heures environ.

Les nouveaux ponts sur la route Mandarine

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 29 septembre 1929)

Nous avons déjà donné une description de ces ponts, imposants par leur longueur, car le plus court dépasse les plus longs ponts de France. Remplaçant des bacs souvent difficiles et parfois dangereux, ces ponts évitent une grande perte de temps aux voyageurs qui vont de Tourane à Nhatrang.

Bientôt d'ailleurs, le dernier bac aura fait place à un pont de sorte que le service public de jonction d'automobile entre les deux trains express du Nord et du Sud, qui constitue avec ces trains le service rapide Hanoï-Saïgon ne rencontrera sur ses 540 km plus aucune cause de ralentissement ou de retard. Le voyage se fera, se fait d'ailleurs dès maintenant, très confortablement sans qu'il y ait lieu de compenser par quelques heures de repos de moins les retards considérables qui se produisaient si souvent aux bacs.

Le service direct, dont le succès a dépassé toutes les espérances, pourra dès lors s'acheminer vers le service quotidien.

D'ores et déjà, la direction des chemins de fer de l'État serait disposée à mettre en marche un troisième train. C'était le manque de matériel roulant et la lenteur inouïe avec laquelle les ateliers de l'État procèdent au montage du matériel déjà reçu, qui n'auraient pas permis la réalisation immédiate de ce projet.

Nos lecteurs savent quelle ardente et incessante campagne *l'Éveil* a menée depuis douze ans pour obtenir successivement le service postal par voie de terre, le train de nuit de Hanoï à Vinh, puis le service direct de Hanoï à Saïgon, à l'organisation duquel notre directeur a d'ailleurs collaboré avec M. Bonnevey ⁴, directeur des chemins de fer, et M. Cuenin, administrateur-délégué de la Société des transports du Centre-Annam.

Si nous nous intéressons si vivement à cette question comme d'autre part à la question du Vrai transindochinois et des routes du Mékong, c'est que nous sommes persuadé que le meilleur moyen de réaliser l'Union Indochinoise et de faire cesser certaines jalousies et causes d'incompréhension entre le Nord et le Sud, c'est de créer des moyens de transport rapides et de bon marché.

⁴ Marcel Bonnevey (1888-1941) : polytechnicien, ingénieur en chef des chemins de fer, devenu en 1929 directeur technique des Charbonnages du Tonkin.

Et en attendant le chemin de fer de bout en bout, les progrès déjà réalisés pourront servir à faciliter les déplacements de la main-d'oeuvre et apporter un commencement de solution à un problème qui inquiète tant les planteurs du Sud. Il n'y a, en effet, aucune raison pour qu'une organisation réservée au début aux voyageurs de première classe ne soit pas progressivement étendue jusqu'à ceux de quatrième classe et nous savons que la **STACA** est d'ores et déjà outillée pour des transports rapides et à bon marché des coolies allant de Tourane à Nhatrang.

Légendes :

Pont du 408 mètres sur le song Thu-Bon à Cho-Cui. Février 1929. — Vue prise vers la rive Nord.

Pont de 408 mètres sur le song Thu-Bon à Cho-Cui. Mars 1929. — Vue prise de l'aval rive gauche.

Pont de 285 m. 50 sur le song Cay-Dua (subdivision de Sông-Gàu) quatre travées décastrées rive gauche et défense de la palée culée.

Pont de 1.075 m. 00 sur le grand bras R.D. du song Darang. Utilisation de la passerelle par un camion de transport en commun.

Pont de 1.075 m. 00 sur le grand bras R. D. du song Darang. Travaux de défense en cours.

Le S. A. H. S.

« **Service accéléré Hanoi-Saïgon** »

(*L'Avenir du Tonkin*, 3 octobre 1929)

.....

Tourane

Nos effusions ne furent guère longues, l'autocar, dont le départ était fixé à 16 h. 20, soit 30 minutes après l'arrivée du train en gare, trépidait frénétiquement et le chauffeur nous poussait pour ainsi dire, dans son véhicule, à grands coups de **klaxoon** et de trompe.

Les flancs de la voiture, à l'aspect d'autocar alpin, s'adornent d'une inscription : *Service rapide Hanoi-Saïgon correspondance du chemin de fer*. C'est une Cottin Desgouttes à neuf places, carrossée en conduite intérieure, chaque siège est un fauteuil pullman indépendant où l'on a toutes ses aises.

J'ai, pendant plusieurs années, parcouru dans de nombreuses voitures particulières les routes d'Annam, jamais je n'ai voyagé aussi confortablement que dans l'auto qui assure la jonction Tourane-Nhatrang.

Une légère modification devrait être apportée à la glace placée entre le chauffeur et les voyageurs. Elle ne s'ouvre qu'à droite, de sorte que la ventilation est défectueuse. Le remède, facile à appliquer, consisterait à partager la glissière de façon égale, l'aération se ferait alors sur les deux côtés de la voiture.

II

Le S. A. H. S.

(*L'Avenir du Tonkin*, 4 octobre 1929)

La première étape de l'auto se termine à Quangngai.

À 18 heures 30, nous étions au bac de cette localité et pouvions escompter notre arrivée au bungalow dans le quart d'heure suivant.

Le seul bac que nous devions emprunter ce jour-là ne nous fut pas propice. Les tremplins d'accès au bac de Quangngai sont de largeur insuffisante pour une voiture du gabarit de l'autocar, l'écartement des roues a quelques centimètres de moins que les ponts portatifs, la moindre erreur de direction et c'est l'incident, sinon l'accident.

La « 1691 », après s'être engagée correctement, vit sa roue gauche arrière déborder du tremplin et rester suspendue dans le vide. Impossible d'avancer ou de reculer. Le chauffeur, après avoir réquisitionné des coolies, embraya vainement doucement, puis par saccades, en avant, en arrière, rien ne bougeait.

Des six occupants du car, quatre étaient des ingénieurs. L'un appartient aux T. P., l'autre au Cadastre, le troisième sous-dirige une Compagnie d'électricité, et le quatrième s'occupe de constructions en ciment armé. Le cinquième voyageur était un fonctionnaire annamite et je complétais la demi-douzaine.

Au bout de cinq minutes, il fut avéré que l'autocar ne se dégagerait pas facilement. Le naturel prit alors le dessus et les quatre ingénieurs, l'un après l'autre, proposèrent une solution différente et personnelle pour nous tirer d'embarras. « C'est un cric qu'il faut, non un battens formant levier ; embraye en marche arrière ; pas en arrière, en avant, et dégage les pneus coincés contre le bac ! »

C'était du plus haut comique, nous nous en rendîmes compte et nous mîmes à rire. Pendant ce temps, le chauffeur qui n'écoutait ni conseils, ni suggestions, aidé des nhà-qué ; tirait, poussait à droite, à gauche, se mettait à plat sous l'auto, remontait sur son siège, mais en vain.

Le temps passait, notre présence était plus nuisible qu'utile, je proposai de passer le fleuve et de gagner le bungalow où nous devions dîner et coucher. Quelques minutes après, à raison de deux voyageurs par pousse, nous faisons une entrée sensationnelle à Quang-ngai

Nous n'étions pas au terme de nos émotions. Le gérant nous informa qu'il avait bien été avisé de l'arrivée de six voyageurs mais que, « d'ordinaire (*sic*), six voyageurs comportaient au mois deux couples. » La proportion des couples n'étant pas, cette fois, observée, il devait néanmoins agir comme si elle l'était et il nous invita à nous partager trois chambres à 2 lits.

Faute de fourrier attitré, chacun choisit son compagnon de chambre. Nous terminions de dîner quand l'autocar, enfin dégagé, nous apporta les valises et les nécessaires de toilette, et chacun s'en fut coucher.

Dès cinq heures, les portes claquent, les escaliers résonnent, les bagages sont replacés dans le coffre.

À six heures, le café au lait avalé, on reprend la route, non sans avoir pris connaissance dans le hall du bungalow, d'une affiche apposée par une administration prévoyante : « MM. les voyageurs du service rapide (c'est nous) sont avisés qu'en raison du poids de l'autocar, le passage du bac (franchi hier dans la nuit) offre un réel danger en cas de crues. Il convient pour éviter tout accident de traverser le fleuve sur une embarcation autre que celle employée pour l'autocar ».

Parfait ! la recommandation n'a qu'en défaut, capital il est vrai, c'est de venir trop tard, alors que le fleuve a été traversé. Notre émotion, pour être rétrospective, n'en est pas moins vive. Elle ne fait qu'augmenter en parcourant un avis bref, en caractères d'affiches :

« L'homme prévoyant s'assure contre les accidents ! »

À Bong-Son, nous rencontrons le deuxième et dernier bac des 525 km. de la route qui va de Nhatrang à Tourane. Sur cette section, les travaux publics ont réalisé de véritables tours de force en supprimant, en moins d'un an, une demi-douzaine de traversées de bacs longues et parfois dangereuses.

La voiture se place sans encombre sur le grand baquet de bois, il n'en sera pas de même au voyage de retour.

.....

En avance d'une heure sur l'horaire, nous sommes à Quinhon à 10 heures.

Nous repartons vers 11 h. 30 et notre voyage jusqu'à Nhatrang serait sans incident si, au passage du col Babonneau (35 mètres au-dessus du niveau de la mer, dit la pancarte), l'un de nous, impressionné par la plaque indicatrice lui révélant l'altitude à laquelle il se trouve, n'avait le mal de montagne et ne piquait une syncope.

.....

III

Le S. A. H. S.

(*L'Avenir du Tonkin*, 7 octobre 1929)

Au retour, le S. A. H. S. se dénomme S. A. S. H.

.....
C'est à l'arrivée à Nhatrang vers six heures, qu'il est possible de prendre dans un hôtel chinois le petit déjeuner pendant que l'autocar fait son plein d'essence et que l'on arrime les bagages.

.....
Sept heures sonnent lorsque nous quittons Nhatrang. Nous arrivons au bungalow de Tuy-hoa à dix heures avec une heure et demi d'avance sur l'horaire.

Depuis que des ponts ont été établis à Nhatrang et sur le Song Daran, deux heures suffisent largement pour le trajet Nhatrang-Tuy-hoa alors que précédemment, on mettait 5 heures et souvent davantage.

Nous déjeunons et repartons à 11 h. 30, heure prévue pour l'arrivée. Au carrefour de la route coloniale n° 1 et de la voie qui mène à Quinhon, une auto de la S.T.A.C.A. attend les voyageurs à destination de cette localité, nous livrons le courrier et poursuivons notre randonnée.

Elle faillit s'arrêter à Bongson. Le bac fut la cause d'un nouvel incident. Le démarreur de l'autocar refusa tout service lorsque nous arrivâmes de l'autre côté de l'eau, et tous les efforts du mécanicien ne parvinrent pas à remettre le moteur en marche.

Les coolies furent appelés à la rescousse. Après une longue série de cris et d'efforts, l'autocar consentit à se laisser trainer hors du bac mais à ce moment, si les cris redoublèrent, les bras mollirent et la voiture s'arrêta au bas de la rampe d'accès, empêchant deux voitures, qui nous suivaient dans un autre bac, de débarquer.

Un des occupants des autos embouteillés, M. Fiard, ne perdit pas de temps en discours ou conseils. Il savait qu'un Annamite de Bongson possédait un camion. Il alla lui demander de remorquer l'autocar jusqu'au haut de la rampe. Quelques instants après, le camion tirait notre voiture, le moteur de la Cottin-Desgouttes secouait sa torpeur et nous permettait de dégager la route et de nous trouver en terrain plat.

Pour rapide qu'eut été le dépannage, nous avons cependant perdu près de 45 minutes.

À 19 heures, nous dînons au bungalow de Quangngai. Nous repartons à 20 heures ; à 40 km de là, une crevaision de pneus nous immobilise pendant quinze minutes.

Nous approchons de Tourane. Peu après Faifo, nous croisons un, deux, trois, nous comptons quinze camions de transport en commun. Le ciel est balayé par les yeux des phares, c'est un éblouissement et un feu d'artifices.

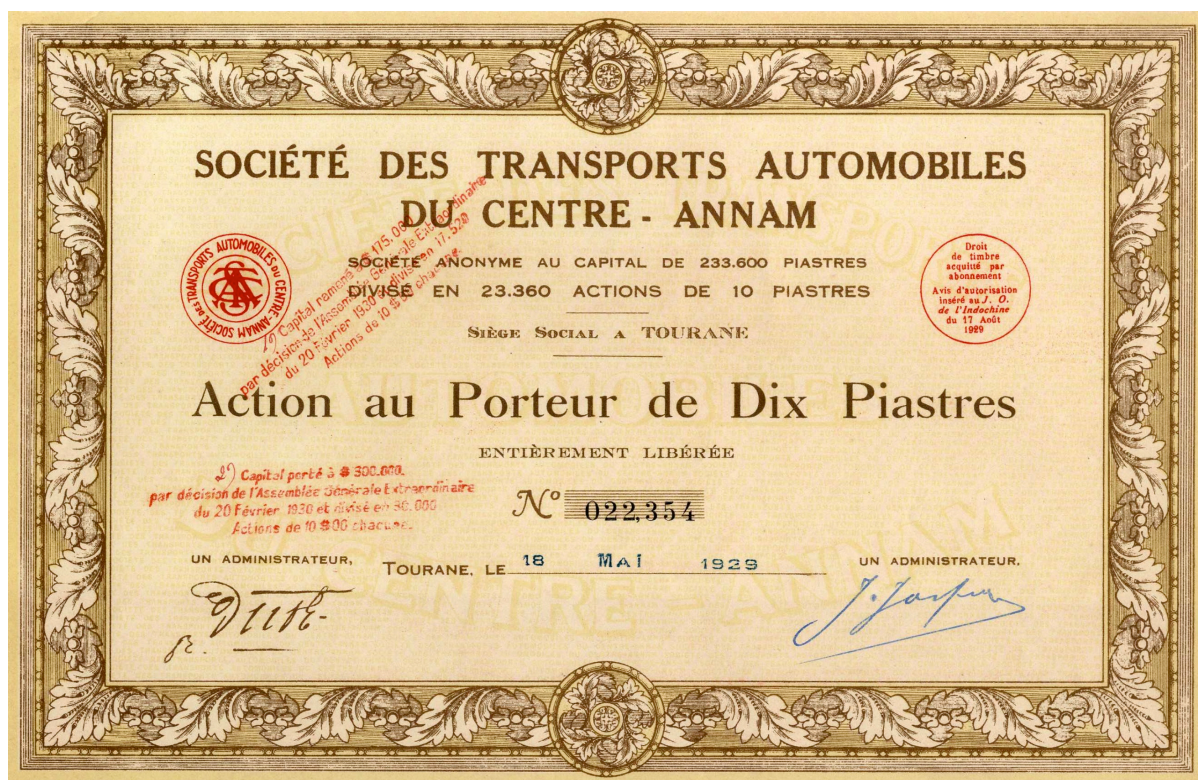
.....

LE MOUVEMENT OUVRIER EN ANNAM
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 novembre 1929)

Il n'est pas sans intérêt, croyons-nous, de reproduire ici, ne fût-ce qu'à titre documentaire, les passages du dernier rapport au Conseil de Gouvernement relatifs au mouvement ouvrier en Annam :

.....
3° Le 26 juin 1929, un incident s'est produit à la STACA, à Tourane, entre un jeune ouvrier annamite et un nouveau surveillant européen. Une partie du personnel a pris fait et cause pour l'ouvrier et a cessé le travail. À la rentrée suivante, les mécaniciens de l'atelier, les chaudronniers et menuisiers, soit 150 personnes, ont refusé de reprendre le travail. Dans la journée du 27, plusieurs autres défections furent constatées, portant à plus de 200 le nombre de grévistes. Seuls restèrent à leur poste les chauffeurs et conducteurs assurant le service postal. Il n'y eut aucun incident, aucun sabotage et aucune manifestation sur la voie publique. Néanmoins, les intéressés tentèrent sans succès de débaucher les ouvriers de l'usine électrique et des ateliers de chemin de fer. Il est certain qu'il y a parmi le personnel de la Staca quelques fauteurs de troubles spécialisés qui ont exploité un incident banal.
.....

1930 (février) COUP D'ACCORDÉON :
CAPITAL RAMENÉ DE 233.600 à 175.000 \$ ET REPORTÉ À 300.000 \$



Coll. Serge Volper

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS AUTOMOBILES DU CENTRE-ANNAM
Société anonyme au capital de 233.600 piastres
divisé en 23.360 actions de 10 piastres

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel de l'Indochine*
du 17 août 1929

1° Capital réduit à 175.000 piastres
par décision de l'assemblée générale extraordinaire
du 20 février 1930, divisé en 17.520
actions de 10 \$ chacune

2° Capital réduit à \$ 300.000
par décision de l'assemblée générale extraordinaire
du 20 février 1930, divisé en 30.000
actions de 10 \$ 00 chacune

Siège social à Tourane

ACTION AU PORTEUR DE 10 PIASTRES
entièrement libérée

Tourane, le 18 mai 1929

Un administrateur (à gauche) : ?

Un administrateur (à droite) : J. Jaspar ?

ANNAM
TOURANE

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 février 1930, p. 2, col. 5)

Transports. — La Staca vient de recevoir un Pullmann car tout ce qu'il y a de soi-soi. Seulement, voilà, les bacs existant encore entre Quinhon et Tourane ne pourront pas porter ce beau meuble. On va en fabriquer d'autres en attendant les ponts indispensables. Espérons, que ces ponts-là seront d'une largeur suffisante pour faire honneur à notre grande artère indochinoise (nous nommons la route Coloniale n° 1) et pour, en même temps, donner passage au colossal bolide bus dont, dès sa mise en service, les pneus seront fâcheusement éraillés par les trottoirs en ciment.

Peut-être, en définitive, va-t-on se décider à délaissier l'éternel « provisoire » pour du définitif !

Pour avoir le courrier plus vite
par H. C. [Henri CUCHEROUSET]

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 mars 1930)

Revenant sur notre article au sujet des leçons du raid de M. Demange, nous répétons qu'il est ridicule et scandaleux que le courrier [de France] apporté à Haïphong par le *Claude-Chappe*, le dimanche dans la matinée, ne soit distribué que le lundi, et encore sans beaucoup de hâte.

Ce courrier est arrivé à Saïgon dans la journée du mardi ; il est absolument grotesque qu'il ne soit distribué à Hanoï que six jours plus tard.

Or l'étal actuel de la route Mandarine, qui bientôt n'aura plus de bacs et n'en a actuellement que deux, faciles à renforcer, ainsi que le matériel puissant et rapide et l'organisation de tout premier ordre dont dispose la Société des transports automobiles

du Centre-Annam [STACA], permettraient aisément de transporter la poste en 24 heures, de Nhatrang à Tourane, comme cela se fait pour le service direct accéléré.

Le courrier pourrait être distribué à Hanoï et à Haïphong non pas le samedi, comme nous l'avions dit, mais le vendredi matin.

Croyez-vous qu'il ne serait pas plus agréable de recevoir le courrier le vendredi matin que le lundi ? Cela ferait un gain de trois jours.

Nous croyons d'ailleurs savoir que c'est une question que M. le directeur des P.T.T. étudie avec le désir de la résoudre.

Le poids d'un courrier complet arrivant par la malle française représente en moyenne 6 tonnes et 15 mètres cubes, soit la charge de trois camions du modèle le plus fort dont dispose actuellement la STACA.

La malle anglaise en amène moins et un camion suffirait.

La dépense serait d'environ 60.000 \$ par an, pour un service strictement postal.

Pour un service réduit aux lettres missives et objets avec valeur déclarée, la dépense serait de 15.000 \$ seulement.

Nous sommes persuadé que l'augmentation du trafic, qui résulterait d'une accélération aussi considérable, compenserait largement les 60.000 \$ de dépense supplémentaire ; quant aux 15.000 que coûterait le service postal accéléré, réduit aux lettres missives et correspondances, la somme est infime, comparée au résultat.

Mais ce ne doit être là qu'un commencement. Il faut en arriver au service rapide trois fois par semaine, aussi bien pour la poste que pour les passagers

Le coût n'en serait pas trois fois plus élevé. En effet, c'est seulement pour le courrier de France qu'il faut trois camions ; un gros camion suffit pour le courrier intermédiaire et une camionnette pour les autres jours.

Or le coût d'une camionnette étant moitié moindre, les 208 voyages supplémentaires ne feraient qu'une dépense de 30.000 \$ environ.

Maintenant, la question reste de savoir si, avec une accélération des trains, tant du Nord que du Sud, laissant un plus long temps disponible pour le service automobile, on ne pourrait pas réduire encore le trajet total, comme nous l'avons écrit au sujet des suggestions de M. Demange.

Seulement tout cela ne dépend pas que de la Poste, des chemins de fer et de la STACA, où nous trouvons en ce moment unité de vue et un sincère désir de progrès, mais aussi des Travaux publics.

Or, quand on voit que la mise en marche des magnifiques autocars de luxe du service accéléré a été retardée de plusieurs semaines parce que les Travaux Publics avaient un peu trop pris leur temps pour renforcer les deux bacs qui restent, on peut craindre qu'ils ne mettent pas grande bonne volonté pour exécuter le dernier travail qui resterait à faire pour faciliter l'utilisation de ce matériel volumineux dans l'étroite route du Varella. Il faudrait ou bien installer à chacune des deux extrémités de la partie étroite et sinueuse, soit une dizaine de kilomètres, un poste relié à l'autre par le téléphone, avec deux gardiens chargés, pendant qu'un gros char serait engagé dans cette section de route, de la fermer aux véhicules allant en sens contraire.

Ceci n'apporterait qu'une faible gêne à la circulation générale, ces chars ne passant pas tous les jours et au maximum, deux fois dans une journée.

Ou bien il faudrait prévoir un élargissement de la route formant garage, tous les 250 mètres, soit une quarantaine d'élargissements de dix à quinze mètres de long, ce qui faciliterait les croisements.

De toute façon notre route Mandarine, avec la voie ferrée, qui la longe et ses lignes télégraphiques, ne doit jamais être considérée comme un travail une fois fait, mais comme une voie en perpétuel état d'amélioration.

1^{er} mars 1930
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 4 mars 1930)

La Société des transports automobiles du Centre-Annam à Tourane, est autorisée à mettre en circulation, pour un service de transports payants de voyageurs et de marchandises, une voiture automobile dont les caractéristiques sont les suivantes :

Marque : Cottin Desgouttes immatriculée sous le n° A-2439

Type C-KB. — Série du type : 11.474/1306

Nombre de cylindres : 4. — Force en HP : 13

L'autorisation est accordée pour toutes les routes de l'Annam, sous réserve de l'observation des règlements concernant la voirie, la police et la sécurité de la circulation existant, ou à intervenir.

Les charges et vitesse maxima sont ainsi limitées :

Nombre de places, y compris chauffeur : trois (3 places)

Poids de bagages en sus : Néant

Poids de marchandises sans voyageurs : trois mille cinq cents kilos (3.500 kg.)

Vitesse maximum à l'heure : vingt kilomètres (20 km.)

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 mars 1930)

Les nouveaux cars de la STACA. — il nous a été donné d'apercevoir, dans la cour de la STACA touranaise, une magnifique automobile de transport, qui piqua notre curiosité. Grâce à l'amabilité de MM. Devienne ⁵ et Mitch, qui voulurent bien nous documenter un brin, nous avons appris que ce superbe véhicule, récemment débarqué par le « Claude-Chappe » en notre cité, est destiné à servir pour le transbordement rapide Tourane-Nhatrang, et vice-versa naturellement. Il s'agit, en l'espèce d'un car Bernard-Rapid-Pullmann, six cylindres en ligne, mesurant 8 mètres de long, 2 m. 49 de large, 4 m. 60 d'empattement et 2 mètres de voie extérieure. Vitesse maximum : 80 kilomètres à l'heure ; vitesse moyenne de route : 60 kilomètres-heure. Pour ce qui est du confort, voyez : 10 places ; fauteuils Pullmann avec table personnelle et cendrier-coupe-cigares ; 4 manches à air réglables. Éclairage électrique intérieur comprenant quatre appliques et deux plafonneurs. Water-closets avec lavabo et glace. Grand coffre à bagages, filets à valises et coffre spécialement aménagé pour la poste. Glaces de côté et arrière mobiles. Éclairage extérieur par phares Marchal de très haute puissance. Radiateur dernier modèle, à ventilation par volets automatiques. Ces monstres, dont la ligne est d'ailleurs parfaitement sobre et gracieuse, sont équipés de pneus confort de 910 x 210 et pèsent à vide cinq tonnes.

Pour commencer à circuler, ils n'attendent que la volonté souveraine des T. P., car les bacs qui demeurent sont trop faibles pour les porter.

Fin mars, ces titans seront au nombre de trois. Le second et le troisième débarqueront, l'un à Haïphong pour être exposé à Hanoï, l'autre à Saïgon dans le même but. Et nous n'hésitons pas à affirmer que ces palaces ambulants susciteront l'admiration de tous les connaisseurs et, encore plus, celle de leurs futurs occupants.

Lorsque les bacs seront prêts et que le nouveau service pourra être inauguré, les cars. Cottin-Desgouttes qui assurent le service actuel du rapide seront échelonnés entre

⁵ André Devienne (Ormoy, 1903-Saïgon, 1966) : on le retrouve agent de poursuites journalier de la Trésorerie de l'Annam (porteur de contraintes), employé de commerce à Huê, puis mécanicien de la Société sucrière d'Annam.

Tourane et Nhatrang de manière à ce que toute panne des rois de la route soit réparée ou compensée dans le minimum de temps.

Toutes nos félicitations à la STACA pour la manière intelligente et moderne dont elle comprend le développement des transports indochinois.

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 mars 1930)

Le gouverneur général, M. Pasquier, est passé ici dimanche matin. Arrivé dans une superbe Rolls-Royce vers dix heures trente, il met pied à terre devant le musée Cham où un détachement français, la garde indigène et la milice lui rendirent les honneurs et où il fut accueilli par M. Ferrand, notre sympathique résident-maire. M. le docteur Woronoff arriva quelques minutes plus tard et le cortège, conduit par le docteur Sallé, admira pendant un bon quart d'heure les curiosités de l'endroit.

Ensuite de quoi, M. Mitsch, de la STACA, présente au gouverneur général le magnifique autocar Robert dont nous avons dernièrement donné toutes les caractéristiques à nos lecteurs. M. Pasquier visita le luxueux véhicule et le trouva si confortable qu'il accepta, délaissant son automobile officielle, d'y demeurer jusqu'à Faifo. Pour une fois, la Rolls dut coller derrière un « transports en commun » !. À onze heures quinze, le convoi sur pneus confort défile entre une double baie de baïonnettes vers Faifo où M. le gouverneur général devait déjeuner à la Résidence avant que de partir pour Dalat et Saïgon. Garde à vos ! A droite... droite ! En avant, ... arche ! Et chacun s'en fut manger.

Les nouveaux cars de la Société de transports automobiles Centre-
Annam(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 avril 1930)

M. Pasquier a assisté le 21 mars à la cérémonie triennale du Nam-Giao à Hué. Il est reparti le 23 pour Saïgon où il est arrivé le soir. Il inaugure, entre Tourane et Nhatrang, les nouveaux cars de la Société de transports automobiles Centre-Annam qui sont semblables à ceux du P.-L.-M. dans les Alpes.

PROTECTORAT DE L'ANNAM
Conseil des intérêts français, économiques et financiers de l'Annam
Année 1930
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 19 avril 1930)

Liste des électeurs de la circonscription électorale de Tourane

7 Bœuf, Jean Employé STACA Tourane
34 Devienne, André Mécanicien Tourane
50 Gautherot, Georges Directeur STACA Tourane
76 Meunier, André. Employé STACA
83 Mitsch, Jean Mécanicien STACA Tourane
112 Vacherot, Charles [de la Société industrielle et commerciale de l'Annam]
Représentant STACA Tourane

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 avril 1930)

Grave accident. — Les matches de football sont rares en notre cité. Il y a pourtant quelques bons joueurs, tant parmi l'élément français que parmi l'élément indigène, mais les terrains disponibles, sablonneux à l'extrême, se prêtent mal aux évolutions des fanatiques du ballon rond. Aussi, depuis le passage du *Waldeck-Rousseau*, où le « onze » du croiseur battit par 5 buts à 0 une sélection annamite touranaise, aucune rencontre n'avait-elle eu lieu.

Dimanche dernier, pourtant, une foule nombreuse se pressait sur le *ground* provisoire qui s'étend derrière l'hôpital, applaudissant aux efforts des 22 joueurs qui rivalisaient d'entrain : d'un côté, une équipe militaire de fort bonne allure, équipe complétée par trois joueurs civils ; de l'autre une équipe annamite possédant d'excellentes unités.

Après une première mi-temps fort disputée où, grâce à la solidité des défenses, aucun but n'avait pu être marqué, la seconde mi-temps voyait les militaires marquer un léger avantage territorial. À certain moment, l'inter-droit, M. Devienne, employé à la Staca, bien lancé, botta un shoot formidable qui lui fut bloqué, dans les pieds, par le gardien de but adverse. La balle entra quand même dans les filets, mais cette belle phase de jeu fut chèrement payée : M. Devienne gisait à terre, le tibia de la jambe droite brisé un peu plus haut que la cheville, la pointe de l'os ayant en outre perforé les chairs. La partie fut naturellement interrompue et le blessé, qui souffrait beaucoup, fut transporté à son domicile après que le médecin-major de la garnison, présent au match, eut donné les premiers soins.

Nous avons pris lundi matin des nouvelles. M. Devienne a passé une mauvaise nuit, mais le médecin-chef de l'hôpital de Tourane espère qu'aucune complication n'est à craindre, le tibia ayant été cassé nettement, en biseau et la réduction normale de la fracture devant n'être qu'une question de temps.

Cet accident fut question de malchance, la partie s'étant déroulée fort correctement et aucune brutalité ne pouvant être reprochée à l'un quelconque des joueurs français ou annamites, tous navrés de l'accident survenu à leur sympathique camarade.

L'*Avenir* adresse à M. Devienne ses meilleurs vœux de prompt rétablissement.

La liaison Hanoï-Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 12 mai 1930)

De nouveaux cars vont être mis en service. entre Tourane et Nhatrang pour assurer la liaison Hanoï-Saïgon avec le maximum de rapidité et de confort.

Le premier de ces cars arrivé en Indochine mesure 8 m. de longueur, 2 m. 50 de largeur, a 2 mètres de voie et 4 m. 00 d'empattement. Il est monté sur des pneus-confort de 910 x 240, et possède un radiateur dernier cri à ventilation automatique par volets intérieurs.

L'éclairage intérieur est assuré par des phares Marchal à haute-puissance. De larges et épaisses glaces mobiles assurent l'éclairage et la ventilation de l'habitacle, aidées en cela par une installation électrique qui comprend deux plafonniers et quatre appliques, et par quatre manches à air réglables.

Dix fauteuils pullmann s'offrent au voyageur, lequel dispose en outre d'une table personnelle. Des filets à bagage sont alignés au-dessus des glaces. L'arrière comporte un *buen-retiro* avec W. C., lavabo et glace, un grand coffre à bagages et un coffre postal.

La vitesse horaire réglementaire est de 60 kilomètres, assurée par un moteur de six cylindres. Le tout est signé Bernard.

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 août 1930)

Vol de montres. — Deux montres autos ont été volées sur des voitures, dans le garage de la Staca. Deux ouvriers nommés Bo et Luoc sont soupçonnés d'être les auteurs de ces vols de montres qui ont été précédés d'autres, car une dizaine ont été volées déjà, et valent chacune 35 piastres.

ÉTUDE DE M^e A. BEISSON
AVOCAT-DÉFENSEUR
À Tourane, rue Gambetta
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 octobre 1930)

D'un exploit du ministère de Morand Louis, fonctionnaire huissier à Tourane en date du vingt septembre mil neuf cent trente enregistré.

Il appert que la dame Marcelle Montarlot, épouse du sieur Georges Gautherot, directeur de la STACA à Tourane, avec lequel elle demeure à Tourane, a formé contre son dit mari, sa demande en séparation de biens, et que M^e A. BEISSON que substitue M^e E. GUERRY, avocat-défenseur près le tribunal civil de Tourane, demeurant, à Tourane, a été constitué par la demanderesse sur ladite assignation.

Pour extrait :

Pour M^e A. Boisson empêché,

Signé : GUERRY.

QUINHON
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 novembre 1930)

Un choc. — Lundi dernier, les deux autos de la STACA qui se dirigeaient l'une vers Nhatrang, l'autre vers Quinhon, se sont tamponnées dans le Varella. Un voyageur européen de l'auto pour Nhatrang a été légèrement blessé au nez. Cet accident prouve, une fois de plus, que les routes qui franchissent nos cols sont trop étroites. Qu'on y institue le sens unique à heures fixes et nous n'aurons plus ainsi des collisions du genre de celle ci-dessus. Vous voyez d'ici la culbute à faire dans le gouffre ! ! !

Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Annam
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 27 avril 1931)

Liste des électeurs de la circonscription électorale de Tourane

14 Bœuf, Jean Directeur STACA Tourane
90 Mitsch, Jean Mécanicien STACA Tourane
95 Meunier, André, Mécanicien STACA Tourane

Liste des électeurs de la Section de Quinhon
21 Dalby, Maurice, Jean. Mécanicien à la STACA. Quinhon

Liste des électeurs de la Section de Nhatrang
7 Blin René Chef atelier STACA Nhatrang

(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 20 décembre 1931)

La STACA (Transports Automobiles du Centre-Annam) a fait en 1930 un bénéfice de 87.000 piastres qui est affecté aux amortissements. La société doit environ 200.000 piastres et elle n'a que 2.240 piastres en caisse.

TOURANE
(L'Avenir du Tonkin, 9 juin 1932)

Un incendie à la Staca. — L'auto-car 2449 arrivait de Quinhon, et comme d'habitude, M. Barbier vérifiait sa bonne marche, le roulement de ses roues arrières, il avait donné ses derniers ordres à ses mécaniciens, et venait de tourner le dos quand il entendit crier : « Au feu ». C'était l'autocar qui brûlait. Le feu a pris on ne sait comment au moteur, et, en l'espace de quelques secondes, la superbe voiture, modèle Touring-Club de France, fut la proie des flammes. On jeta du sable sur l'autocar, les pompiers, appelés par téléphone, mirent leur appareil en batterie, et l'incendie put heureusement être maîtrisé.

Les dégâts se sont limités à la perte de la voiture d'une valeur de quatre à cinq mille piastres.

TOURANE
(L'Avenir du Tonkin, 28 juin 1932)

On pêche à la ligne dans les bureaux de la STACA. — Mais oui, ce n'est pas un conte. Cependant, la rivière de Tourane n'est pas sortie de son lit.

N'empêche qu'hier matin, le secrétaire chargé de la distribution des tickets d'autobus trouva près de sa table un bambou fendu avec une ficelle au bout, une canne de pêche quoi ? Ou quelque chose d'approchant. Le secrétaire ouvrit son tiroir et constata la disparition d'un billet de vingt piastres.

Pourtant, deux heures auparavant, en quittant son bureau après avoir distribué des tickets aux voyageurs pour Qui-nhon, il avait bien compté son argent, et fermé son tiroir à clef. La serrure est intacte. Dans une fente laissée entre deux planches mal jointes, le secrétaire trouva un bout de billet de vingt piastres. Il comprit. Le voleur s'est servi de la canne de bambou et avait pêché le billet dans le tiroir. Malheureusement pour lui, le billet résista, un morceau est resté, et ce qu'il avait pêché ne pouvait servir.

M. Segui, le distingué commissaire-adjoint, est venu faire son enquête. Les soupçons sont portés sur le balayeur, Tong-phuoc-Hai, et le coolie Lê-van-Duc. Les deux, seuls,

étaient entrés le matin dans le bureau du secrétaire et tout laisse à croire qu'ils se sont entendus pour commettre le vol, nouveau genre. Qu'est ce qu'ils attendent pour prendre un brevet d'invention ?

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 juillet 1932)

Suppôts de Bacchus ? — Le 4 juin dernier, sur la commande de la Coopérative militaire de Quang-Ngai, M. Lien-Hing, le gros épicier bien connu à Tourane, expédia trois tonnes de marchandises dont des caisses de vins, d'une valeur totale de plus de 3.000 p. 00, sur un camion de la STACA. Le chauffeur Ng-van-Thu, originaire de Hai-Châu (Tourane) conduisit. Le chargement des marchandises fut surveillé par le contrôleur Tât.

Le pointage fait, la voiture partit.

Mais si une partie de la commande arriva à destination, plusieurs caisses de vin manquèrent, et hier, M. Lien-Hing reçut la visite de M. le lieutenant Solovieff, chef de la Coopérative de Quang-Ngai, qui lui réclama le complément de la marchandise manquée.

Pourtant, sur le bordereau de retour, à la STACA, rien n'a été mentionné.

La STACA est cependant responsable. Elle porte plainte.

Le chauffeur Ng-van-Thu, interrogé, commence à déclarer qu'il ne se souvient plus de rien, puis convient qu'il a bien chargé les marchandises de la maison Lien-Hing pour Quang-Ngai mais qu'arrivé à Tam-Ky, sa voiture avait une panne et c'était un autre camion, sous la surveillance du contrôleur Tât, qui a livré la commande de la coopérative militaire.

Thu finit cependant par reconnaître qu'il a conduit son camion jusqu'à Quang-Ngai, a remis son chargement à un caporal de la coopérative, lequel aurait même émargé le bordereau d'envoi.

Le bordereau, retrouvé aux archives de la STACA, ne porte, nous l'avons dit, aucune signature ni mention.

À quoi, Thu répond que le véritable bordereau aurait été subtilisé par le contrôleur Tât et remplacé par un autre.

C'est un point à éclaircir. En tout cas, ce qui est établi, c'est que des marchandises, dont plusieurs caisses de vin, ont disparu du camion au cours du trajet Tourane-Quang-Ngai. L'enquête continue. On recherche les suppôts de Bacchus qui ont fait honneur aux vins de M. Liên-Hing.

ANNAM
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 août 1932)

Un bel autocar de la STACA a pris feu à Quinhon.

Un autocar s'est renversé près de Faifoo ; 25 blessés dont six assez gravement.

TOURANE
Les affaires correctionnelles
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 août 1932)

.....
Le 1^{er} juillet dernier, le chauffeur Huynh-van-Quy, de la STACA, conduisit un camion sortant des magasins de la Poste, boulevard Jules Ferry. Une motocyclette, montée par le sergent Robin déboucha de l'avenue du Musée. Collision. Le sergent est blessé légèrement et sa moto, endommagée. L'enquête établit l'imprudence du chauffeur, lequel est condamné à dix francs d'amende et la STACA, déclarée civilement responsable.

1932 (nov.) : reprise des [GARAGES D'ANNAM](#) à Dalat et Djiring

AUTOMOBILISTES
(*L'Avenir du Tonkin*, 21-29 novembre 1932)

La Société des transports automobiles du Centre-Annam a l'honneur de faire connaître à sa nombreuse clientèle qu'elle vient de reprendre les Garages d'Annam de DJIRING ET DALAT.

Vous trouverez dans toutes les agences toutes les fournitures concernant l'automobile, ainsi qu'un personnel spécialisé dirigé par un chef d'atelier européen.

Sous-agent des voitures Citroën pour l'Annam

Adresse télégraphique : STACA
HUÉ — TOURANE — QUINHON
NHATRANG — DJIRING — DALAT



[Coll. Olivier Galand](#)
Garage Citroën (STACA) et station-essence SOCONY à Nhatrang

La STACA créancière de [Paul Reynold Monnier](#),
planteur de caoutchouc
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} mai 1933)

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 septembre 1933)

Vol. — Plainte a été déposée par M. Émon, directeur de la STACA, contre inconnu pour vol à son préjudice de la somme de 783 piastres et d'un pistolet automatique marque Bayard.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 octobre 1933)

Commission rogatoire. — A été exécutée une commission rogatoire émanant du Tribunal de 1^{re} instance de Tourane et relative à une information suivie contre les nommés Nguyễn Thao et autres, inculpés de vol commis dans la nuit du 24 au 25 août dernier d'une somme de 783 p. et de diverses valeurs de monnaie étrangère au préjudice de la STACA.

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 octobre 1933)

Voleur arrêté. — Le nommé Pham-van-Nham, 35 ans, électricien, ayant pu s'emparer de la clef du coffre-fort de la STACA, vola 783 p., prit la fuite. Il vient d'être retrouvé et arrêté.

REMBOURSEMENTS ABUSIFS DE FRAIS DE TRANSPORT AUX FONCTIONNAIRES

Fonctionnaires voyageant par leurs propres moyens entre Hanoï et Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 novembre 1933)

Le gouverneur général vient d'envoyer aux chefs d'administration locale la circulaire suivante : « En exécution des prescriptions des circulaires n° 1462 du 17 novembre 1931 et 18-C.P. du 17 juin 1932 interdisant le remboursement des frais de transport engagés par les fonctionnaires voyageant par leurs propres moyens sur les trajets exploités par des lignes le chemin de fer non concédés, il a été admis jusqu'à présent que, sur le trajet Hanoï-Saïgon, seraient seulement remboursés au fonctionnaire voyageant dans les conditions susvisées les frais de transport afférents au trajet Tourane-Nhatrang exploité par la STACA. Cette façon de procéder est en contradiction

avec l'esprit des circulaires susvisées. Si l'on se réfère, en effet, à l'article 12 de la convention du 12 décembre 1930 passée avec la STACA, on voit qu'il est garanti à cette société un minimum de recette annuel. Lorsque ce minimum n'est pas atteint le budget des chemins de fer paie la différence entre ce minimum et le chiffre des recettes effectivement réalisées. C'est ainsi qu'en 1932, le budget des chemins de fer a versé à la STACA une somme de 5.251 p. 33 et que, pour l'exercice 1933, le versement prévu est évalué à environ 16.000 p.

Toute autorisation accordée à un fonctionnaire de voyager par ses propres moyens sur le trajet exploité par la STACA, contribue à empêcher que le minimum de recettes garanti à cette société ne soit atteint, et, dans ces conditions, la colonie paie deux fois le coût du transport du fonctionnaire : une première fois en remboursant à ce dernier la dépense qu'il a engagée ; une deuxième fois en comblant le déficit des recettes de la STACA.

Je prescris, en conséquence, que désormais sur le trajet total Hanoï-Saïgon et vice-versa, le remboursement des frais de transport ne soit plus accordé aux fonctionnaires qui désirent se déplacer par leurs propres moyens. »

LE VOL DE LA STACA DEVANT LE TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE TOURANE (*L'Avenir du Tonkin*, 16 décembre 1933)

Le tribunal correctionnel de Tourane, réuni sous la présidence de M. Elbe, vient de rendre son jugement dans l'affaire du vol de la STACA.

On se souvient des faits : la nuit du 24 août dernier, le coffre-fort du bureau de M. Émon, directeur de la STACA fut fracturé. Un pistolet automatique et une somme de 800 p. environ, avec des billes de la Banque de France furent enlevés.

Le vol resta mystérieux pendant de longs mois, sans qu'on puisse identifier son ou ses auteurs. La Sûreté jeta d'abord ses soupçons sur le gardien Ng-Thân et l'encaisseur Lê-Hoang, mais aucune charge sérieuse n'ayant pu être établie contre eux, ils ont été relâchés.

La gendarmerie de Tourane finit cependant par découvrir les coupables. Avec son activité coutumière, M. Moncenis, le sympathique maréchal des logis-chef de gendarmerie qui remplit dans notre ville avec tant de compétence les fonctions de commissaire de police, avisa le Parquet des agissements d'un mécanicien tonkinois dénommé Pham-van-Nhâm. Celui-ci, malgré son maigre salaire, avait fait des dépenses énormes et offert des bijoux magnifiques à sa maîtresse Thi-Ba. Arrêté, Pham-van-Nhâm fait des aveux complets : c'était lui, qui, la nuit du 24 août, connaissant bien les aîtres [sic] de la STACA, connaissant également que M. Émon déposait souvent des fonds importants dans son coffre, pénétra dans le bureau, et y enleva, avec l'aide de son camarade Phung-van-Thu, le paquet de banknotes et le revolver. Bien mal acquis ne profite pas : Pham-van-Nhâm perdit au poker la plus grande partie du produit de son vol chez son compatriote Vu-van Nghia. Une perquisition faite chez ce dernier par M. Moncenis, secondé par son adjoint, M. Chiésa, amena la découverte de 400 p. 00 environ cachées dans une malle appartenant à Pham-v-Bich. Celui-ci, mécanicien comme Nghia à la STACA, a gagné cet argent à Pham-van-Nhâm en jouant au poker.

Une descente faite chez Pham-van-Nhâm n'a pas été moins fructueuse. On y découvrit tout un assortiment de matériel électrique, de dynamo, d'outillages, etc., le tout provenant de vols répétés commis à la STACA par un autre mécanicien, Phung-van-An, commensal de Nhâm. L'enquête établit, d'autre part, que la femme de Nhâm, la nommée Thi-Ngân avait emporté au Tonkin une partie des sommes volées par son mari, ce qui a motivé son arrestation.

Devant le tribunal, Nhâm maintient ses aveux et ses dénonciations. Par contre, tous les autres prévenus nient énergiquement d'être coupables : Phung-van-Thu n'a jamais aidé Nhâm à commettre son vol ; Binh et Nghia n'ont jamais joué avec Nhâm ; Thi-Ba et Thi-Ngàn n'ont jamais rien reçu de Nhâm et enfin. Phung-van-An n'a jamais soustrait quoi que ce soit à la STACA.

Leur culpabilité n'a pas laissé cependant l'ombre d'un doute et le tribunal, faisant une juste répartition des responsabilités, a condamné : Phâm-Va-Nhâm à trois ans d'emprisonnement , Phung-van-An et Bui-thi-Ngân à six mois ; Phung-vàn-Thu à quatre mois.

Le sursis a été accordé aux deux derniers sur qui leurs patrons ont donné de bons renseignements.

QUI-NHON
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 décembre 1933)

Médaille d'honneur. — Un arrêté du Gouverneur général décerne la médaille d'honneur en argent de 2^e classe aux chauffeurs de la STACA Nguyễn van Cuc et Tran-van-Thaï pour le dévouement et l'endurance avec lesquels ils ont assuré, lors du dernier typhon, dans des conditions particulièrement difficiles, le transport du courrier avion du Nord, de Quinhon à Saïgon.

Annonce
STACA
Société anonyme au capital de 300.000 piastres
Siège social : TOURANE, rue Général-Galliéni
« R. C. Tourane 24 »
AUTOMOBILISTES
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 janvier 1934)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 28 janvier 1934)

La STACA a l'honneur de faire connaître à sa nombreuse clientèle qu'elle vient de reprendre les garages d'Annam, de Dalat et Djirinh [Djiring].

Les automobilistes trouveront dans les agences toutes les fournitures concernant l'automobile, ainsi qu'un personnel spécialisé dirigé par un chef d'atelier européen.

VASTES GARAGES
À Tourane, Hué, Quinhon, Nhatrang, Pleiku, Dalat, Djirinh.
Sous-agent des voitures Citroën pour l'Annam.

Adresse télégraphique : STACA.

Tourane, Huê, Quinhon, Nhatrang, Pleiku, Dalat, Djirinh.

Téléphone :
TOURANE n° 126

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'INDOCHINE
Résidence supérieure en Annam

Conseil français des intérêts économiques et financiers de l'Annam
Liste des électeurs
ANNÉE 1934
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 1934)

Circonscription électorale de Hué
47 Courtis Paul Mécanicien S.T.A C A. Hué

7 — Circonscription électorale de Tourane
4 Barbier Pierre Mécanicien STACA
41 Émon Lucien Dir. STACA
96 Oppenheim Maurice Employé STACA

Circonscription électorale de Qui-nhon — Sông-câu
10 — (Section de Quinhon)
25 Dalby, Maurice, Jean Représentant de la STACA Quinhon
39 Fradin, Gabriel Directeur STACA Quinhon

Circonscription électorale de Nhatrang - Phanrang
12 - (Section de Nhatrang)
96 Vassal Joannès Gérant STACA Nhatrang

CHRONIQUE DE HAIPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 juin 1934, p. 6)

MARIAGE. — Le mariage de M. Georges Carizey [sic]⁶, de la S. T A. C. A. à Tourane, avec M^{lle} Irène Perrin, la gracieuse fille de M^{me} V^{ve} Perrin, notre concitoyenne, sera célébré le 30 juin.

Nous prions les futurs époux et leurs familles d'agréer nos vives félicitations.

JUIN 1934 :
LE GARAGE AVIAT, D'HANOÏ,
REPREND LA CONCESSION CITROËN de TOURANE À LA
STACA, QUI SE RABAT SUR FORD ET RENAULT

⁶ Précédemment mécanicien salarié ou garagiste à son compte à Hanoï et Haïphong. Voir [ici](#).



Un autocar de la STACA à Tourane
(*Bulletin de l'Agence économique de l'Indochine*, juillet 1934, p. 259)

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 19 juillet 1934)

Des actions Salines de l'Indochine et Transports automobiles du Centre-Annam sont offertes respectivement à 11 \$ et 8 \$ sans contrepartie

LISTE PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE DES MEMBRES ACTIFS DE
L'ASSOCIATION TONKINOISE DES ANCIENS COMBATTANTS (ATAC) (1935)

N° matricule	Nom et prénom	Profession	Adresse	
1-548	Carisey (Gaston)	Directeur de la S. T. A. C. A.		Hué
701	Dalby (Maurice)	Agent de la S. T. A. C. A.	Qui-Nhon	

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 janvier 1935)

Adjudication. — Vendredi, 25 janvier 1935 à 9 h. a eu lieu, à la Direction des P. T. T., à Hanoï l'adjudication de l'entreprise de transports postaux par automobile entre Tourane P. T. T. et Tourane-Gare et vice-versa, du 1^{er} [?] 1935 au 31 décembre 1935.

Résultats

La STACA 180 p.
M. Chàu-Ham, Rabais de 30 % sur le prix de 180 p.
Ce dernier a été déclaré adjudicataire provisoire.

André Charles Ange AFFRE, directeur

Né à Gourdan-Polignan (Haute-Garonne), le 9 mai 1903.
Fils d'Auguste Denis Affre, inspecteur des Chemins de fer du Midi, et de Louise Marie Joséphine Bascoul.
Marié à Troyes, au printemps 1924, avec Germaine Tétard, de Paris.

Polytechnicien, ingénieur de l'École supérieure d'électricité.
Directeur de la STACA.
Exploitant de coupes de bois dans la forêt de forêt de Cu-long (marché résilié en déc. 1943).
Gérant de la [Société agricole L'Éa-Tul](#) à Banméthuot (déc. 1942).
Administrateur des [Garages Charner](#), à Saïgon :
de la [Compagnie agricole d'Annam](#) (CADA) :
Puis de Camer-Industriel à Douala et Libreville (Documentation africaine, 1963).

Complice de l'évasion en avion de Jubelin et Arnoux (novembre 1940).
Responsable du réseau de renseignement des chemins de fer.
Titulaire d'un des quinze sabres d'officiers japonais remis à des résistants (nov. 1945).
et [médaillé de la Résistance](#).
Décédé le 8 décembre 1995.

Liste définitive des électeurs de la chambre consultative mixte de commerce et
d'agriculture de Tourane
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 15 mai 1935)

2 Affre André Directeur STACA Tourane
18 Carisey Gaston Mécanicien STACA Hué
75 Lemaire Lucien Mécanicien STACA France

ANNAM

Commission locale chargée d'étudier les tarifs des frais médicaux, pharmaceutiques,
funéraires et d'hospitalisation applicables en Annam en matière d'accidents du travail
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 mai 1935)

Représentants des ouvriers et employés :
Affre, employé de la Société des transports automobiles du Centre-Annam à
Tourane, membre suppléant ;

Hanoï
AU PALAIS
Cour d'appel (Chambre civile et commerciale)
Audience du vendredi 14 juin 1933
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 juin 1935)

M. le premier président Morché est assisté de MM. les conseillers p i. Sizaret et Littée.

.....
Ngo truc et autres contre STACA. —. Un accident d'automobile se produisit le 8 avril 1929 sur la route Quinhon Nhatrang. Un car de la STACA versa à 15 km. de Quinhon et la dame Ngo Thuc fut blessée au bras gauche.

En suite de cet accident, elle réclamait 263 p. pour frais de médicaments et 5.000 p. à titre de dommages intérêts.

À la barre du tribunal de Tourane, la STACA fit offrir à deniers découverts 363 p. et 200 p.

Le tribunal rendit jugement en ce sens. Sur appel, la Cour, tenant compte du rapport médical du docteur Marliangeas, le dernier en date, confirme le jugement sur l'octroi des 363 p et porte à 600 p. le quantum des dommages intérêts.

Condamne la STACA aux dépens, dont distraction au profit de M^e de Saint Michel Dunezat.

RÉSIDENCE SUPÉRIEURE
(CIRCULAIRE)
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 28 juin 1935)

Hué, le 25 mai 1935

Le Résident supérieur en Annam.
à tous résidents et chefs des services Locaux

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'après entente avec les entreprises intéressées, le transport du personnel et du matériel administratifs entre Quang-Ngai-Nhatrang et retour, et ultérieurement Quinhon-Nhatrang et retour, sera désormais effectué dans les conditions et aux tarifs ci-après indiqués :

I. — Personnel

Comme par le passé, tout le transport du personnel administratif européen et indigène est confié à la STACA.

Les tarifs applicables deviennent les suivants :

en 1^{re} classe 0 \$ 02 par kilomètre/voyageur ;

en 2^e classe 0 \$ 009 id

II. — Matériel

J'ai décidé de confier à compter du 1^{er} juin prochain le transport du matériel administratif à la Société anonyme des transports automobiles réunis de l'Indochine française (SATARIF). Le tarif applicable est le suivant :

0 \$ 67 la tonne kilométrique

quels que soient la nature et le poids des colis transportés.

Signé : GRAFFEUIL.

ÉMOUVANTES OBSÈQUES À TOURANE
de M. Cuénin, président du Conseil français des intérêts économiques et financiers
de l'Annam et de la chambre de commerce
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 février 1936)

Nous avons remarqué ensuite les personnalités suivantes :
Affre, représentant la S. T. A. C..A.

CONSEIL FRANÇAIS DES INTÉRÊTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS DE L'ANNAM

Année 1936

Liste des électeurs (1.201)

(*Bulletin administratif de l'Annam*, 15 février 1936)

6° — Circonscription électorale de Huê

31 Carisey Gaston Mécanicien STACA Huê

7° — Circonscription électorale de Tourane

1 Affre André Directeur STACA Tourane

72 Mitsch Jean Mécanicien STACA Tourane

79 Oppenheim Maurice Employé STACA Tourane

9° — Circonscription électorale de Faifo—Quangngai
(Section de Quangngai)

21 Lemaire Lucien Maurice Mécanicien de la STACA à Tourane

10° — Circonscription électorale de Quinhon — Songcau
Section de Quinhon

6 Barbier, Pierre Directeur STACA Quinhon

58 Lourdou Mariavadin Employé STACA [erreur probable : plus tard à la SACTA]
Quinhon

12° — Circonscription électorale de Nhatrang-Phanrang
(Section de Nhatrang)

8 Bedier Michel Employé STACA Nhatrang

110 Vassal Joannès Claudius Représentant STACA Nhatrang

HUÉ

(*L'Avenir du Tonkin*, 6 août 1936)

Naissances. — On annonce la naissance de Arlette, fille du directeur de la STACA à Huê et de M^{me} Carisey.

LA VIE ADMINISTRATIVE
Désignations. — Mutations
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 octobre 1936)

M. Jardin, inspecteur des Affaires politiques et administratives de l'Annam, est mandaté pour contrôler les renseignements fournis par M^{me} V^{ve} Perrin à Dalat et la Société des transports automobiles du Centre-Annam à Tourane.

Publicité

(*Guide touristique général de l'Indochine*, Taupin, Hanoï, 1937, XXXIII)

STÉ DES TRANSPORTS AUTOMOBILES DU CENTRE-ANNAM

S. T. A. C. A.

Seuls agents officiels de :

FORD ET RENAULT

Garages — Ateliers — Station Service-

à

HUÉ — TOURANE — QUINHON — NHATRANG

Transports réguliers entre

Quinhon et Kontum

Location de voitures de tourisme aux meilleures conditions.

Itinéraires touristiques étudiés par tout l'Annam.



Liste définitive des électeurs de la chambre consultative mixte de commerce et
d'agriculture de Tourane
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 18 novembre 1937)

1^{re} partie : électeurs commerçants et industriels

1 Affre André Directeur de la STACA Tourane
8 Barbier Pierre Représentant de la STACA Quinhon
48 Croix Lucien Représentant de la STACA Huê

Que se passe-t-il chez les Moïs ?
(*La Libre Parole d'Indochine*, 4 mars 1938, p. 1)

Notre confrère d'Hanoï le *Dong Phap* signale une vive agitation chez les Moïs de la haute région des provinces de Quang-Ngai et de Binh-Dinh en Annam. Déjà, en 1933, ils s'étaient soulevés, à Kon-Roi et à Kon-trot (Binh-Dinh), pillant les villages annamites. L'inspecteur Destais, commandant le poste de milice de Quinhon, dut faire colonne avec son détachement pendant six mois avant de ramener le calme dans la contrée.

À la suite de ce soulèvement, un poste de milice fut établi à Kon-trot et les rebelles, au nombre de près de cent, furent condamnés par le tribunal mandarin de Binh-Dinh.

Une trentaine de condamnés moïs sont encore détenus à la prison de Quinhon.

Après quatre ans de tranquillité relative, les Moïs manifestent de nouveau, depuis six mois, des intentions belliqueuses, à l'instigation d'un de leurs chefs qui, se faisant passer pour un puissant sorcier et exploitant le caractère superstitieux de ses congénères, les poussait à une rébellion ouverte. Cet agitateur a été arrêté et incarcéré.

Cependant, le calme ne semble pas complètement rétabli dans les hautes régions de Binh-Dinh et de Quang-ngai. C'est ainsi que, dernièrement, un détachement de 20 tirailleurs en tenue de campagne et commandés par un sergent, a été envoyé en chemin de fer à Bông-son pour se rendre au poste de An-lao, dans la région montagneuse située sur les confins de la province Quang-ngai.

Récemment encore, un second détachement de 100 tirailleurs est passé par Quinhon, d'où il a été dirigé en auto sur le Kontoum pour participer aux opérations de pacification.

Afin de mettre les tirailleurs et les miliciens à l'abri des flèches empoisonnées des Moïs, le Résident du Kontoum a passé à la S. T. A. C. A. une commande de mille boucliers en étain destinés aux hommes de troupe opérant dans la région.

Association des porteurs de parts de fondateurs de la
Société des transports automobiles du Centre-Annam
SIÈGE SOCIAL : TOURANE
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 20 août 1938)

Par application combinée des paragraphes 7 et 10 des statuts de l'Association, Messieurs les porteurs de parts de fondateur de la Société des Transports Automobiles du Centre-Annam sont convoqués en assemblée générale pour le mercredi 31 août 1938 à dix heures du matin, 104, boulevard Charner à Saïgon [= Sofinindo], à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

1° Renouvellement partiel du conseil d'administration.

2° Suppression de l'allocation prévue par le paragraphe 7 des statuts de l'association.

3° Questions diverses.

Messieurs les porteurs de parts désirant assister, ou se faire représenter à l'assemblée, devront déposer leurs titres cinq jours au moins avant le jour fixé pour l'assemblée générale :

— au siège social ;

— dans les caisses de la Société financière d'Indochine [Sofinindo], 104, boulevard Charner à Saïgon ;

— dans les caisses des agences de la Banque franco-chinoise, à Hanoï, Saïgon ou Phnompenh.

Pour insertion :

Un porteur de parts

Société financière d'Indochine [Sofinindo],

(*L'Information d'Indochine* du 13 août 1938).

DISTINCTIONS HONORIFIQUES EN ANNAM

LES PROMOTIONS DU 14-JUILLET

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} septembre 1938)

Dragon de l'Annam

Chevalier

Mitsch Jean, chef d'agence de la S.T.A.C.A. à Tourane (à titre exceptionnel).

Société des transports automobiles du Centre-Annam

Société anonyme au capital de 300.000 piastres

Siège social : Rue du Général-Gallieni - TOURANE

R. C. Tourane n° 24

Avis de convocation

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 10 septembre 1938)

Messieurs les actionnaires de la « Société des Transports Automobiles du Centre-Annam », société anonyme au capital de 3.000.000 \$ I.C., sont convoqués :

1° En assemblée générale ordinaire, le 23 septembre 1938, à 10 heures du matin, 104, boulevard Charner à Saïgon [= Sofinindo], à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

a) Examen et approbation des comptes de l'exercice 1937 ;

b) Lecture du rapport du conseil d'administration et du commissaire aux comptes ;

c) Démission et nomination d'administrateurs ;

d) *Quitus* aux administrateurs de leur gestion ;

e) Nomination d'un commissaire aux comptes, chargé d'établir un rapport sur les résultats des exercices 1938-1939-1940, et fixation de sa rémunération ;

f) Approbation des opérations traitées dans les conditions prévues par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 ;

g) Autorisation à donner pour les mêmes opérations en vue de l'exercice 1938 ;

h) Pouvoirs pour la publication ou le dépôt du procès-verbal de l'assemblée partout où besoin sera.

2° En assemblée générale extraordinaire, le 23 septembre 1938, à 11 heures du matin, 104, boulevard Charner à Saïgon, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

- a) La mise en liquidation de la société ;
- b) La nomination d'un liquidateur ;
- c) Pouvoirs à conférer à celui-ci ;
- d) Fixation de la rémunération du liquidateur ;
- e) Pouvoirs pour effectuer la publication ou le dépôt du procès-verbal de l'assemblée partout où besoin sera.

Les assemblées générales se composent des actionnaires propriétaires ou représentant 25 actions au moins. Les propriétaires de moins de 25 actions peuvent se grouper conformément à la loi.

Pour avoir le droit d'assister à l'assemblée, les propriétaires d'actions doivent déposer 5 jours au moins avant la réunion, leurs titres ou le récépissé de dépôt en tenant lieu, soit au siège social, soit dans les caisses de la « Société financière d'Indochine » [Sofinindo] à Saïgon, ou chez le correspondant à Paris, 74, rue St-Lazare [= Bq fr.-chinoise].

(Journal officiel du 31 août 1938).

Deuxième publication

(L'Information d'Indochine, économique et financière, 10 décembre 1938)

Suivant acte sous-seings privés, en date, à Hué, du 26 août 1938, enregistré à Tourane, le 25 octobre 1938, folio 90, case 828.

M. Begninus [*sic : Marc Bénignus, de la Sofinindo*], administrateur-délégué de la S. T. A. C. A., agissant pour le compte de la S. T. A. C. A., ayant son siège social à Tourane, a vendu à M. Lucien Croix, mécanicien, demeurant à Huê :

Le fonds de commerce et le garage que la S. T. A. C. A. exploite à Huê, rue Brière, n° 8, comprenant : la clientèle, l'achalandage, l'enseigne y attachés, le matériel, l'outillage, les immeubles et hangars construits par la S. T. A. C. A.

Domicile a été élu pour les oppositions à Huê, 8, rue Brière, en la demeure de M. Croix.

Les créanciers de la S. T. A. C. A. devront, pour conserver leurs droits, former opposition au paiement du prix, entre les mains de l'acquéreur, au domicile sus-indiqué, dans les dix jours au plus tard, à dater de la présente insertion.

(France-Annam du 26 novembre 1938).

ANNAM

HUÈ

Distinctions honorifiques

(L'Avenir du Tonkin, 12 avril 1939)

Sont promus à l'occasion du Têt :

Chevalier du Dragon de l'Annam

Bordes René, directeur de la STACA à Tourane

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS AUTOMOBILES DU CENTRE-ANNAN
société anonyme au capital de 300.000 piastres.
SIÈGE : TOURANE, rue du Général-Gallieni.
R. C. TOURANE n° 24
EN LIQUIDATION
Avis de convocation
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES PORTEURS DE PARTS DE FONDATEUR
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 20 mai 1939)

Messieurs les porteurs de parts de fondateur de la SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS AUTOMOBILES DU CENTRE-ANNAN sont convoqués en assemblée générale le mardi 13 juin 1939, à dix heures du matin, 104, boulevard Charner à Saïgon, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

Compte rendu par le liquidateur de la société, et approbation, s'il y a lieu, des décisions prises par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 23 septembre 1938.

Publication du procès-verbal de la séance.
(*L'Information d'I. C.* du 20 mai 1939).

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS AUTOMOBILES DU CENTRE-ANNAN
Société anonyme au capital de 300.000 piastres
Siège social : Rue du Général-Gallieni - TOURANE
R. C. Tourane n° 24
EN LIQUIDATION
Avis de convocation
à une seconde assemblée générale des porteurs de parts de fondateur
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 5 août 1939)

L'assemblée générale des porteurs de parts de la Société des transports automobiles du Centre-Annam, qui avait été convoquée pour le mardi 13 juin 1939, 104, boulevard Charner à Saïgon, pour délibérer sur l'ordre du jour reproduit ci-dessous, n'ayant pu délibérer valablement, le quorum prescrit par la loi et par les statuts n'ayant pas été atteint, les porteurs de parts de ladite Société des transports automobiles du Centre-Annam sont convoqués à nouveau en deuxième assemblée générale pour le jeudi 24 août 1939, afin de délibérer, sur l'ordre du jour ayant fait l'objet de l'assemblée générale convoquée pour le 13 juin 1939. et qui est libellé comme suit :

Compte rendu par le liquidateur de la société, et approbation, s'il y a lieu, des décisions prises par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 23 septembre 1939.

Publication du procès-verbal de la séance.
(*L'Information d'I.C.* du 5 août 1939, n° 295)

Association des porteurs de parts de fondateurs de la Société des transports automobiles du Centre-Annam
Siège social : TOURANE
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 20 août 1939)

Par application combinée des paragraphes 7 et 10 des statuts de l'association, Messieurs les porteurs de parts de fondateur de la Société des transports automobiles

du Centre-Annam sont convoqués en assemblée générale pour le mercredi 31 août 1938 à dix heures du matin, 104, boulevard Charner à Saïgon, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

- 1° Renouvellement partiel du conseil d'administration ;
- 2° Suppression de l'allocation prévue par le paragraphe 7 des statuts de l'association ;
- 3° Questions diverses.

Messieurs les porteurs de parts désirant assister, ou se faire représenter à l'assemblée, devront déposer leurs titres cinq jours au moins avant le jour fixé pour l'assemblée générale :

- au siège social,
- dans les caisses de la Société financière d'Indochine [Sofinindo], 104, boulevard Charner à Saïgon,
- dans les caisses des agences de la Banque franco-chinoise, à Hanoï, Saïgon ou Phnompenh.

Pour insertion :

Un porteur de parts

Société financière d'Indochine,

(*L'Information d'Indochine* du 13 août 1938).

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'INDOCHINE

PROTECTORAT DE L'ANNAM

Conseil français des intérêts économiques et financiers de l'Annam

Année 1940

(*Bulletin administratif de l'Annam* 3 avril 1940)

7° — Circonscription électorale de Tourane

86 Mitsch Jean Mécanicien de la STACA Tourane

10° — Circonscription électorale de Quinhon-Songcâu

Section de Quinhon

54 Lê-van-Quang Raymond Employé STACA Quinhon

55 Lê-van-Quang René Employé STACA Quinhon

75 Portier Paul Louis Directeur de la STACA Quinhon

12° — Circonscription électorale de Nhatrang-Phanrang

Section de Nhatrang

48 Guérin Émile Représentant STACA Nhatrang

65 Laurans Georges Chef d'atelier STACA Nhatrang

PROTECTORAT DE L'ANNAM

Chambre mixte de commerce et d'agriculture de Tourane

Liste des électeurs français pour l'année 1940

(*Bulletin administratif de l'Annam*, 15 novembre 1940)

1^{re} partie : électeurs commerçants et industriels

28 Bordes René Directeur de la STACA Tourane

69 Fradin Gabriel Directeur de la STACA Quinhon

119 Mitsch Jean Chef atelier STACA Tourane
145 Quang Raymond Le van Mécanicien STACA Quinhon
160 Tombois Maurice Dir. Éts STACA-Bourbon Nhatrang

ANNAM
Commission mixte du Conseil français
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 décembre 1940)

Par arrêté du Gouverneur général de l'Indochine du 8 décembre 1940 :
La commission mixte du Conseil français des intérêts économiques et financiers de l'Annam comprend les membres titulaires ci-dessous désignés :
MM. ... Portier, directeur de la STACA, membre de la commission municipale de Quinhon.

.....

LISTES DES ELECTEURS
Protectorat de l'Annam
CHAMBRE MIXTE DE COMMERCE ET D'AGRICULTURE DE TOURANE
Liste des électeurs Français pour l'année 1941
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 16 février 1942)

1^{re} partie : électeurs commerçants et industriels
146 Portier Paul Directeur STACA et SACTA Quinhon
150 Quang Raymond Lê-van Mécanicien STACA Quinhon

LISTES DES ELECTEURS
Protectorat de l'Annam
CHAMBRE MIXTE DE COMMERCE ET D'AGRICULTURE DE TOURANE
Liste des électeurs Français pour l'année 1943
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 1^{er} mars 1943)

1^{re} partie : électeurs commerçants et industriels
39 Carisey Gaston Garagiste [ex-STACA] Hué

24 décembre 1943
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 1943, p. 184)

Extrait de l'arrêté n° 4461 portant résiliation des marchés passés avec M. Affre pour l'exploitation des coupes n° 1 de la forêt de Cu-long 2783

Commission provinciale de conciliation de Tourane
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 1^{er} février 1944)

PROVINCE DE BINHDINH

Employés européens ou assimilés

Delon, chef d'atelier à la STACA, membre titulaire

Ouvriers européens ou assimilés

Lavit, magasinier à la STACA, membre titulaire

Chiocca, ouvrier à la STACA, membre suppléant

1943 : la Société des transports automobiles du Centre-Annam fusionne avec les Messageries automobiles du Nord-Annam-Laos (SAMANAL) dans la [Compagnie indochinoise de Messageries automobiles](#) (CIMA).