

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS DU TONKIN (1929-1951)

Épisode précédent : [Société foncière de l'Indo-Chine \(1900-1929\).](#)



Coll. Olivier Galand

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS DU TONKIN
Société anonyme au capital de cinq millions de fr.
divisé en 50.000 actions de 100 fr. chacune

Statuts déposés M^e Blanchet, notaire à Paris, le 20 décembre 1901.
Modifiés par les assemblées générales extraordinaires des 4 décembre 1903,
22 avril 1904, 13 janvier 1905, 1^{er} décembre 1927, 5 mars 1928 et 9 mars 1929

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 22 mars 1929

Siège social à Paris

ACTION DE CENT FRANCS
AU PORTEUR

Par délégation du conseil d'administration : ?
Un administrateur : Léon Boulle
Impr. E. Desfossés, Paris

Société des Tramways du Tonkin (ex : Société foncière de l'Indochine)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 mai 1929)

Nous sommes heureux d'apprendre que l'assemblée extraordinaire du 9 mars a décidé de changer le nom de Société foncière de l'Indochine en celui de Sté des Tramways du Tonkin, conformément à la suggestion de *l'Éveil économique* [et, plus encore, pour se différencier de la Cie foncière de l'Indochine].

La même assemblée a décidé de transformer ses actions de 500 fr. en actions de 100 fr. De plus, elle a autorisé le conseil à porter le capital social en une ou plusieurs fois, de 5 à 20 millions de francs par l'émission de 150.000 actions nouvelles de 100 francs nominal.

L'exploitation des Tramways d'Hanoï donne de bons résultats, mais demande à être développée et intensifiée, ce qui nécessitera des ressources nouvelles. La première tranche du programme d'extension a déjà porté des fruits intéressants, ce qui encourage le conseil à poursuivre l'exécution du programme général.

La réfection des voies et le remplacement des rails légers par des rails lourds soudés 4 par 4 ainsi que le remplacement du vieux matériel roulant désuet et complètement usé par du matériel neuf, ont été vivement appréciés par la population indigène. La compagnie peut intensifier son trafic et augmenter le nombre de ses lignes, la clientèle ne manquera pas. Une nouvelle ligne est demandée en concession, d'une limite de la ville à l'autre par la route Mandarine, la rue de Tientsin, la rue du Charbon et le quai Clemenceau : total 5.500 m. Cette ligne aura un grand succès mais devrait être prolongée aux deux extrémités pour rendre service à des milliers d'employés de la banlieue qui travaillent en ville.

Nous estimons qu'il y a place pour un réseau non de 27 km mais de 150 à 200 km, et un capital de 80 à 100 millions de francs : surtout si l'on ajoute le transport des marchandises au transport des personnes.

SOCIÉTÉ FONCIÈRE DE L'INDOCHINE
(*Le Petit Journal*, 16 septembre 1929)

Depuis le 15 août, échange d'une action de jouissance Société foncière de l'Indochine contre 5 actions de jouissance Société des Tramways du Tonkin ; une action de capital Société foncière de l'Indochine contre une action de capital Tramways du Tonkin ; une part de fondateur Foncière de l'Indochine contre une part de fondateur Tramways du Tonkin.

Les tramways d'Hanoï
(*Les Annales coloniales*, 25 novembre 1929)

La Société des tramways du Tonkin avait formulé des propositions en vue de la création d'une ligne urbaine nouvelle de Yên-Phu à Kim-Lien, le conseil municipal désigna une commission spéciale chargée d'examiner la question et de rechercher les conditions dans lesquelles il pourrait éventuellement être fait droit à la demande de la société. La société faisait valoir que la formule en cours pour le calcul des redevances dues à la Ville était injuste. De ses calculs, il ressortait qu'à partir d'un certain chiffre de recettes kilométriques, les bénéfices nets de la société demeuraient stationnaires, même si les recettes augmentaient, pour la raison que tout l'excédent des recettes était automatiquement absorbé par les redevances à la Ville.

La commission admit la modification de la formule des redevances et son remplacement par une formule nouvelle plus avantageuse pour la société. On peut donc admettre que les bénéfices de la société iront croissant quand les recettes auront dépassé 15.000 piastres de recettes brutes kilométriques, puis 20.000 piastres, les extensions étant, à ce moment-là, terminées, les frais généraux diminués ainsi que le coefficient d'exploitation.

La société avait manifesté le désir que le montant total des redevances fût affecté à un fonds spécial d'extension destiné à participer aux dépenses de lignes nouvelles, suivant le système appliqué, paraît-il, à la Compagnie française des tramways de Cochinchine, le plafond atteignant au moins 100.000 p. 100.

La commission municipale a estimé, avec juste raison, que dans les conditions financières actuelles, les dépenses supportées par la Ville pour son entretien étant de plus en plus élevées, elle a besoin de toutes ses ressources et qu'il ne paraît pas possible de distraire de ses recettes les moindres redevances. Le conseil municipal, d'accord avec la commission, refusa la création du fonds d'extension. Par contre, les augmentations de tarifs pourront être accordées mais sur demande nouvelle de la société qui sera soumise aux délibérations du conseil municipal. Il sera spécifié que l'application des tarifs ainsi augmentés devra suivre immédiatement leur autorisation.

Le conseil municipal adopta l'itinéraire proposé par la commission municipale et qui comprend le passage par la route Mandarine, la rue Neuret, la rue du Colon, le boulevard Henri-d'Orléans, la rue Vieille-des-Tasses, les rues de Tien-Tsin et Takou, la rue du Château-d'Eau, la rue du Charbon, le quai Clemenceau et Yên-Phu.

À travers les sociétés
L'inflation
SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS DU TONKIN
(*Les Annales coloniales*, 7 février 1930)

Émission, au prix de 130 fr., de 25.000 actions nouvelles de 100 francs de nominal qui porteront le capital de 5 millions à 7.500.000 francs.

Société des Tramways du Tonkin
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 23 février 1930)

Le conseil d'administration de la société a décidé, dans sa séance du 14 janvier 1930, en vertu des pouvoirs donnés par l'assemblée générale extraordinaire du 9 mars 1929, de porter le capital de cinq millions à sept millions cinq cent mille francs, par la création de 25.000 actions nouvelles d'une valeur nominale de cent francs, émises à 130 francs, soit avec une prime de 30 francs par action.

Cette tranche est réservée aux actionnaires anciens, à raison d'une action nouvelle pour deux *[sic]* actions anciennes possédées.

La vie militaire

Affectation spéciale
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 mars 1930)

Par décision du gouverneur général de l'Indochine du 15 janvier 1930, sont placés dans la position hors cadres (art. 18 de la loi du janvier 1925) et classés dans l'affectation spéciale (fonctions commerciales et industrielles), les officiers de réserve dont les noms suivent :

Infanterie coloniale
Bruneteaud, Jean-Abel-Gabriel, chef d'exploitation à la Société foncière de l'Indochine à Hanoï

Notre carnet financier
(*La Revue économique d'Extrême-Orient*, 5 avril 1930)

Les Tramways du Tonkin ont réparti les actions souscrites à titre réductible à raison d'une par 32 *[sic]* actions anciennes possédées.

Les assemblées d'hier
Tramways du Tonkin
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 avril 1930)

Ratification de l'augmentation du capital de 5 à 7 1/2 millions par l'émission à 130 fr. de 25.000 actions de 700 fr.

Tramways du Tonkin
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 23 juin 1930)

Bénéfice net après 839.912 francs contre 636.27 d'amortissements : 425.466 fr. contre 33.584 fr. pour l'exercice précédent. Dividende proposé : 10 %, soit 10 fr. brut par action de capital, les actions de jouissance recevraient 5 fr. brut et les parts 37 fr. 79. Le report à nouveau serait de 7.491 francs. Aucun dividende n'avait été distribué pour les exercices 1927 et 1928.

27° — Requête par laquelle le directeur de la Société des tramways demande l'autorisation de vendre son usine génératrice et d'utiliser son emplacement pour agrandir ses ateliers.

(*Bulletin de la ville de Hanoï*, septembre 1930)

L'administrateur-maire lit son rapport de présentation ci-après :

Messieurs,

Au cours de votre séance du 26 mai 1930, vous avez nommé une commission chargée d'étudier la requête par laquelle le directeur de la Société des tramways demande l'autorisation de vendre son usine génératrice et d'utiliser son emplacement pour agrandir ses ateliers.

La commission s'est réunie le 11 juin dernier au dépôt des tramways et a présenté le procès-verbal ci-après :

Procès-verbal

de la commission nommée par le conseil municipal dans sa séance du 26 mai 1930

La Commission nommée le 26 mai 1930 par le conseil municipal s'est réunie le 11 juin 1930 à 8 heures du matin au dépôt des tramways (route du Village du Papier) en vue d'examiner la requête par laquelle la Société des tramways demande l'autorisation de vendre le matériel de l'usine électrique et d'utiliser son emplacement pour l'agrandissement des ateliers.

Etaient présents :

MM. Bonifacy, Roger, Nguyen-khac-Nguyen, Borde, secrétaire

La commission examine le matériel fixe ci-après situé dans l'usine électrique du dépôt des tramways :

4 chaudières tubulaires à 2 réchauffeurs — 110 mq de surface de chauffe, timbre 13 k — souffleurs Koerting, montés par groupes de deux complétés par 1 injecteur Koerling et 2 pompes d'alimentation Blake ;

1 passerelle métallique ;

1 escalier métallique ;

2 bâches à eau contenance totale 7 m³ ;

1 pompe centrifuge avec son électromoteur ;

1 enregistreur de pression ;

3 moteurs verticaux compound 22/5 H. 275 T/M Sauter-Harlé — chaque machine est pourvue d'un purgeur automatique et d'un condenseur Koerting ;

3 dynamos génératrices Alioth de 150 kW — 550/600 volts — 250 ampères, 330 T/M ;

1 tableau de distribution avec commande pour feeders d'alimentation des lignes du réseau ;

1 tableau de marche cadre bois sur ce tableau ;

2 couteaux de commande (pompes et éclairage de l'usine) ;

1 compteur ;

1 voltmètre enregistreur ;

1 ampèremètre enregistreur ;

1 pont roulant force 4.000 kg ;

1 filtre à huile Hamelle ;

1 réservoir à huile ;

Surface du bâtiment de la centrale : 252 mq ;

Surface du bâtiment de la chaufferie : 252 mq ;

La commission estime que ce matériel inutilisé et déjà vétusté diminue rapidement de valeur ; elle est d'avis d'autoriser la Société des tramways à le vendre aux conditions ci-après :

1° — Dans le délai de 4 mois qui suivra l'approbation du présent avenant, le concessionnaire devra remettre à la Ville une copie certifiée conforme du contrat de fourniture d'énergie électrique dont il bénéficie. Ce contrat devra prévoir la faculté pour la Ville d'être substituée au concessionnaire à l'expiration de la concession, ou dans les cas de rachat, ou déchéance prévus par la convention ;

2° — Au cas où ce contrat serait modifié pendant la durée de la concession, le concessionnaire devra remettre à la Ville copie certifiée conforme de toutes les modifications apportées au dit contrat ;

3° — À l'expiration de la concession ou dans les cas de rachat ou de déchéance prévus par la convention, le concessionnaire sera tenu de remettre à la Ville de Hanoï, selon le mode de fourniture de courant en usage à cette époque, soit l'usine génératrice en service à cette date, en bon état d'entretien, soit le contrat de fourniture de courant dont il bénéficiera lui-même, l'usine ou le contrat en question devant permettre la marche régulière de l'exploitation telle qu'elle sera laissée à la Ville.

En particulier, en cas de fourniture de courant par un tiers, le contrat transmis à la Ville devra être encore valable pour une durée minimum de 1 an après la remise à la Ville.

La commission est d'avis d'autoriser la Société des tramways à utiliser pour l'extension de ses ateliers les bâtiments devenus libres de l'usine électrique.

Enfin la Commission propose à l'approbation du conseil municipal le projet d'avenant ci-joint au cahier des charges en date du 2 mai 1899 régissant le réseau des tramways de Hanoï et extensions.

Fait à Hanoï, les jour, mois et an que dessus.

Signé : Bonifacy, Roger, Nguyen-khac-Nguyen, Borde.

Projet d'avenant au cahier des charges régissant le réseau des Tramways de Hanoï et extensions

L'an mil neuf cent trente et le... du mois de ...

Entre les soussignés :

M. Robin, résident supérieur au Tonkin, agissant au nom et pour le compte du protectorat du Tonkin ;

M. Tholance, administrateur des services civils, maire de la Ville de Hanoï, agissant au nom et pour le compte de cette dernière,

d'une part ;

et M. Furiet (Pierre)¹, domicilié à Hanoï, n° 91, bd Francis-Garnier, agissant en qualité de directeur de la Société des Tramways du Tonkin, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 30 avril 1930 par M. Gérard (Pierre Ernest)², ingénieur, agissant en qualité de mandataire général en Indochine de ladite société,

d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

.....
Les propositions de l'administrateur-maire et de la commission des travaux sont adoptées à l'unanimité.

INDOCHINE

¹ Pierre Furiet : né le 10 mai 1893. Fils de Jules, colonel. X-Mines. Directeur général de la SFFC en Indochine.

² Ernest GÉRARD : directeur, puis administrateur des Tramways de Saint-Quentin. Et, plus tard, des Tramways de Toulon.

LA VIE ADMINISTRATIVE
(*Les Annales coloniales*, 20 octobre 1930, p. 3)

Le conseil municipal de Hanoï approuve définitivement le projet de nouvelle ligne entre le quai de la route Mandarine et celui de la digue Yén-Phu, aux parages du jardin botanique, afin de desservir des centres particulièrement populeux.

INDOCHINE
Au conseil municipal d'Hanoï
(*Les Annales coloniales*, 25 octobre 1930)

Le conseil municipal s'est réuni à la mairie, sous la présidence de l'administrateur-maire M. Tholance.

.....
Le conseil ne s'oppose pas à la demande d'augmentation des tarifs des tramways électriques présentée par la Société foncière.

Les prix des places des première et seconde classes seront respectivement portés de 4 cents à 5 et de 3 à 4. Les cartes d'abonnement mensuel pour toutes les lignes seront portées de 2 p. 50 à 3 p. 50 ; pour deux lignes seulement de 2 piastres à 2 p. 75. Les taxes sur les bagages resteront toujours les mêmes.



La rue de la Soie à Hanoï
(Henri Gourdon, *L'Indochine*, Paris, Larousse, 1931, p. 131)

NÉCROLOGIE
Louis-Alexandre Bardet
(*Le Temps*, 25 mai 1931)

Nous apprenons la mort de M. L.-A. Barbet, vice-président du conseil d'administration de la Société du port de Rosario, commandeur de la Légion d'honneur. Ses obsèques auront lieu le mardi 26 du courant, à 10 h. précises, en la basilique de Sainte-Clotilde, où l'on se réunira. De la part de M. A. Stévenin, chevalier de la Légion d'honneur, et Mme A. Stévenin, de Mme A. Barbet et ses fils, du baron et la baronne A. de Seroux et leurs fils, de M. P. de Corlieu, chevalier de la Légion d'honneur, et Mme P. de Corlieu et leurs enfants, de M. et Mme de la Barre et leur fille, ses enfants et petits-enfants. Le présent avis tient lieu d'invitation et de faire-part.

Tramways du Tonkin
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 10 juin 1931)

Bénéfice net de 1930, après allocation de 511.944 francs aux amortissements et réserves : 543.231 fr. contre 425.166 fr. Proposition à l'assemblée du 23 juin, sur le capital porté de 5 à 7 1/2 millions, un dividende de 8 francs brut par action de capital contre 10 fr. ; 3 fr. par action de jouissance contre 5 fr. et 25 fr. 344 brut par part contre 37 fr. 79.

TRAMWAYS DU TONKIN
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 août 1931)

L'assemblée générale du 23 juin pour l'exercice 1930 approuve les comptes, se soldant par un bénéfice net de fr. 543.231, paiement à partir du 1^{er} juillet 1931 des dividendes indiqués dans une de nos précédentes chroniques : 3 fr. par action de jouissance, 8 % par action de capital, et fr. 25,64 par part.

NOS TRAMWAYS
par Jean Joly
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 octobre 1931)

Théoriquement, nous sommes ennemis des tramways.

Cela ne veut pas dire, tant s'en faut,-que nous avons la moindre acrimonie contre les directeurs si aimables de la compagnie hanoïenne dont nous allons dire un mot.

Mais le tramway, même s'il n'est pas sale, comme dirait l'auvergnat, a le gros défaut de prendre de la place.

Nous lui reprochons ses rails, qui, mouillés, font dégringoler le cycliste ou coincent la voiture à bras.

Nous lui reprochons ses pylônes qui encombrent l'ombre de trottoir où l'on peut encore se réfugier.

Nous lui reprochons de bouleverser la circulation déjà difficile dans les carrefours.

Enfin, nous n'hésitons pas à le taxer de réactionnaire et d'ennemi de cette liberté pour laquelle nos ancêtres, dits grands, se sont fait casser, proprement ou non, la figure, et dont use et abuse maintenant tout véhicule qui se respecte.

Dans beaucoup de villes de France, les tramways ont été supprimés. L'on arracha leurs rails rouillés et l'on fit des lignes d'autobus élégants, rapides et souples.

À Paris même, les protestations contre les tramways urbains ne manquèrent pas et eurent de fabuleux échos au conseil municipal. Ces échos furent, d'ailleurs, aussi vains, qu'applaudis.

La S. T. C. R. P.³ est personne sacro-sainte et le chef de l'État lui même n'y saurait toucher sans risque.

Voilà tout le mal que nous avions à dire des tramways.

Maintenant, ceux qui partagent notre avis nous permettront-ils d'en dire quelque bien ?

Cela ne sera pas difficile, si nous considérons ceux de Hanoï.

Nous oublierons un instant notre véhicule préféré et nous songerons à l'Annamite modeste qui a un besoin réel de pouvoir se déplacer de façon relativement rapide et surtout à un prix très bas.

Le tramway lui donne ces deux possibilités ; c'est son unique mérite, mais il est de taille, et capable non seulement de nous faire oublier nos petites antipathies, mais encore de nous faire reconnaître que le tramway est ici un bienfait social plus encore que la bicyclette ne l'est chez nous.

Pour nous en bien assurer, montons dans ce tramway qui part vers le village du Papier. Beaucoup de nos présomptions vont tomber.

Certes, nous ne feront pas du soixante à l'heure ; mais bien une soixantaine de poses.

En première classe, à moins d'avoir des goûts de nabab, l'on se trouve fort bien et puisqu'il est honnête de dire tout le bien après avoir dit tout le mal, l'on se trouve beaucoup mieux que dans les cars électriques de certaines villes de France telles que Marseille, Besançon et surtout Paris.

M. [Paul] Verjus, directeur de la Compagnie des Tramways, veut bien vous recevoir.

Il écoute avec une indulgence infinie tout le mal que nous pouvons lui dire, tous les griefs que nous avons contre ces grosses machines enraillées [sic] dont il a la responsabilité, la charge et le commandement.

D'un mot il nous absout :

— « D'accord. Mais ! »

Il y a donc un *mais* ? Non. Il y en a plusieurs.

— N'avez-vous pas remarqué le nombre imposant de colis que les Annamites emportaient avec eux dans le tramway ?

Si, nous l'avions remarqué. Et nous reconnaissons qu'il s'agit là de commerce, c'est à-dire d'un facteur de prospérité indéniable.

[Ligne nouvelle]

Cela nous suffit pour excuser la faute théorique commise contre toutes les règles de l'urbanisme moderne et qui va consister à créer une ligne nouvelle de tramways qui reliera Kim-Liên, limite de la ville, sur la route Mandarine, à Yên-Phu, autre limite, au bout du Grand Lac.

Cette ligne empruntera la route Mandarine, passera devant la gare, place Neyret, rue du Coton, boulevard Henry d'Orléans, rue vieille des Tasses, elle empruntera un morceau de la rue de Tien-Sin, toute la rue de Takou (attention à la sortie des écoles !), la rue du Charbon, la digue du fleuve Rouge et filera tranquillement jusqu'à Yên Phu.

³ Société des transports en commun de la région parisienne : elle avait réalisé l'union de toutes les sociétés de transports de surface avant d'être absorbée par la RATP.

Au point de vue technique, nous devons remarquer que tout a été bien étudié dans ce projet, qui date de deux ans déjà, et qui est en cours de réalisation.

Le rail, d'abord.

Il est formé de tronçons de 18 mètres mais si vous passez sur la digue du fleuve, un peu en deçà de l'immeuble des Travaux publics, vous y verrez des ouvriers qui relient ces barres entre elles au moyen de la soudure aluminothermique.

Puis, quand les extrémités, chauffées convenablement, ont été approchées l'une de l'autre en présence de l'aluminium et qu'elles se sont intimement soudées, les ouvriers, à l'aide de rabots spéciaux, rectifient les lignes de courses.

L'on arrive par ce procédé à se procurer des tronçons de 72 mètres, encore maniables, lesquels seront soudés les uns aux autres au fur et à mesure de leur mise en place.

Ce travail a pour but d'empêcher les désagréables (et dangereuses) trépidations que l'on ressent sur les lignes à rails disjoints.

Quant aux voitures, elles sont de modèles divers.

Il y a les petites remorques légères et les grosses remorques, mais ces deux catégories sont parfaitement adaptées à l'usage qu'on leur affecte.

Les entrées sont spacieuses et permettront un accès et une descente rapide à une foule de personnes généralement encombrées de paquets et de paniers.

Quant aux motrices, elles sont du type Thomson-Houston et elles sont pourvues du frein rhéostatique qui permet un arrêt très prompt et à la fois très doux car il ne bloque pas les roues. Quand on le touche, il se produit un phénomène que l'on peut comparer (*mutatis mutandis*) à celui que provoque le mécanicien d'un train quand il renverse sa vapeur.

L'on travaille ferme à la création de cette ligne.

Boulevard d'Orléans, l'on fait des pylônes en ciment armé qui ont agréable tournure, ma foi.

Tout le long de la ligne projetée, l'on distribue des tas de rails.

Souhaitons bonne chance à ce nouvel effort et si, parfois, nous sommes dans l'agaçante obligation, à cause de cette nouvelle ligne, de donner un petit coup de frein et peut-être de changer de vitesse, apaisons-nous en songeant à tous les braves Annamites qui, grâce à elle, auront — et pour pas cher — quelques huit kilomètres de moins dans les jambes, chaque jour.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 novembre 1931)

La nouvelle ligne de tramway Gare Hanoï—Digue de Yên-Phu. — On travaille activement à la pose de la nouvelle ligne de Tramways qui doit relier la gare de Hanoï, à la digue de Yên-Phu.

Des équipes nombreuses alignent les rails tandis que d'autres dressent les pylônes en ciment armé tout le long du parcours. Déjà, rue Vieille-des-Tasses et boulevard Henri-d'Orléans, le travail est très avancé.

1932 : LA SFFC VEND LES DEUX TIERS DE SES ACTIONS TRAMWAYS DU TONKIN À LA CIE GÉNÉRALE FRANÇAISE DES TRAMWAYS

Au conseil municipal de Hanoï
(*Les Annales coloniales*, 26 janvier 1932)

On voudrait voir diminuer les tarifs des tramways, diminuer le prix de l'électricité, supprimer la taxe sur les bicyclettes.

M. Verjus, directeur de la Société des Tramways, arrive ces jours-ci : il sera saisi de la question.

mention non localisée
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 22 mars 1932)

Col. 5 : estim. prochain dividende.

Tramways du Tonkin
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 9 juin 1932)

Bénéfice net de 1931 : 1.019.253 fr. contre 1.055.170 fr. Dividende proposé : 6 fr. brut par action de capital contre 8 fr., 1 fr. par action de jouissance contre 3 fr., et 10 fr. 40 par part contre 37 fr. 79.

La gare de Hanoï et le pont Doumer
par CLODION [= Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 juin 1932)

[...] Nous avons parlé d'une liaison, par la gare du Grand Marché, entre le tramway et le chemin de fer.

Ceci fait partie d'un projet que nous avons déjà exposé dans *L'Éveil* il y a quelques années et qui, croyons-nous, n'avait nullement paru absurde à la Cie des Tramways. Il n'est pas hors de propos de le rappeler, aujourd'hui que les voies de tramways sont assez fortes pour recevoir les wagons les plus lourds du chemin de fer. Il s'agissait d'une alliance entre ces deux vieux moyens de transport, que certains esprits, qui se font une idée fausse du progrès, souhaiteraient voir disparaître. Les tramways pourraient précisément, dans une large mesure, permettre au chemin de fer de rendre ce service essentiel qu'on lui reproche de ne pas rendre : la livraison et la prise des marchandises à domicile.

À Hanoï, par exemple, des wagons pourraient être amenés à la nuit devant les usines des Tanneries, des Tuilleries d'Indochine, de la Tuilerie Giêm*, de la Brasserie Hommel, et de la Centrale électrique avec de petits embranchements, devant la Brasserie Ziteck* et devant plusieurs scieries, garages et magasins de gros, à l'Arsenal et aux entrepôts de l'Intendance. Ainsi les rues seraient soulagées d'un trafic lourd et encombrant qui abîme les chaussées et gêne la circulation.

Résultats d'exercice
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 22 juin 1932)

Brève : approb. cptes et divid.

NOTRE CARNET FINANCIER
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juillet 1932)

Les Tramways du Tonkin ont gagné net 1.019.253 fr. en 1931.

Financière Française et Coloniale
Assemblée générale du 6 septembre
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 novembre 1932)

[...] Au cours de l'exercice [...], nous avons participé au placement des titres à revenu fixé suivants :

Obligations 5 % de la Compagnie générale française de tramways [probablement pour prendre le contrôle des Tramways du Tonkin à Hanoï] ;

DÉCÈS
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mai 1933)

Hanoï. — La petite Blanchon, fille du contrôleur-chef des Tramways.

Annuaire général de l'Indochine française, 1933, p. 528 :
COMPAGNIE FRANÇAISE DES TRAMWAYS DE L'INDOCHINE.
Kiosque de la Pagode des Corbeaux,
Téléphone n° 156.
Directeur : Paul Verjus.

NAISSANCES
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 janvier 1933)

Nous apprenons avec plaisir les naissances survenues, boulevard Henri-d'Orléans, n° 83, le 16 janvier 1933, à 10 heures 54, de Claude Suzanne Blanchon, fille de

M. Louis Eugène Blanchon [ancien chef de district à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan], contrôleur-chef de la Société des Tramways électriques du Tonkin, et de M^{me}, née Suzanne Vasco ⁴, son épouse, sans profession, domiciliés à Cau-Moi, province de Hadong.

[Morte en bas âge. Avis de décès : *L'Avenir du Tonkin*, 6 mars 1933.]

(*L'Avenir du Tonkin*, 24 février 1933)

Enquêtes. — Sur instructions de Monsieur le procureur de la République près le Tribunal de 1^{re} instance à Hanoï, il a été procédé à des enquêtes relatives la première à un accident de tramway survenu le 16 février courant rue Sœur-Antoine et au cours duquel le nommé Nguyêñ-trieu-Binh a été blessé...

Tramways du Tonkin

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 3 mai 1933)

Du fait de la diminution des recettes pendant l'exercice 1932, les résultats subiront une régression dont le pourcentage n'est pas encore connu et qui entraînera une réduction correspondante de la répartition. L'an dernier, le bénéfice de 1.019.253 fr. avait permis la distribution d'un dividende de 6 fr. par action et de 10 fr. 40 par part.

TRAMWAYS DU TONKIN

(*Le Journal des débats*, 12 juin 1933)

Les comptes de 1932 font apparaître un bénéfice d'exploitation de 868.713 fr. 39. Après dotation aux réserves, le solde disponible ressort à 212.544 fr. 66.

Résultats d'exercice

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 12 juin 1933)

Tramways du Tonkin. — Bénéfice d'exploitation de 1932 : 868.713 fr. contre 1.253.339 fr. Bénéfice net : 212.544 fr. contre 394.601 fr. Solde disponible : 307.861 francs contre 477.508 fr. Le dividende sera de 4 % contre 6 %.

Tramways du Tonkin (Anc. Soc. foncière de l'Indochine)

(*L'Œuvre*, 18 mars 1934)

On peut s'attendre pour l'exercice 1933 à des résultats bénéficiaires, sensiblement égaux aux précédents, qui s'étaient élevés à 212.544 fr. et au maintien du dividende à 4 % par action de capital.

⁴ Désirée Suzanne Vasco (Nam-dinh, 24 oct. 1908-Angers, 4 février 1994) : fille de Tho-thi-Tâm et d'Honoré Vasco, entrepreneur.

Convoc. A.G., 12/6)
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 juin 1934)

Tramways du Tonkin
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 12 juillet 1934)

L'assemblée des actionnaires des Tramways du Tonkin a fixé à 3 fr. 32 par action de capital nominative et à 3 fr. 12 par action de capital au porteur, le dividende net relatif à l'exercice 1933, payable depuis le 1^{er} juillet.

L'assemblée a réélu administrateurs M. Beauvois⁵, M. C. Toché⁶.

Tramways électriques
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 juillet 1934)

Les travaux d'élargissement du Village de papier ne pouvant être entrepris avant le 31 décembre 1934, le remplacement des rails Vignole par des rails à gorge à la route du Village de papier ne sera exigé de la Société des Tramways qu'après l'élargissement de cette route conformément aux plans d'alignement. Le délai d'exécution de ce remplacement sera de six mois à compter de la date de la fin des travaux de voirie.

SOCIÉTÉ FINANCIÈRE FRANÇAISE & COLONIALE
Assemblée ordinaire du 4 octobre 1934
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 1^{er} mars 1934)

[...] La Société des Tramways du Tonkin a vu son exploitation durement affectée par la crise économique dont les premiers effets se sont fait sentir en 1931. Grâce à une gestion sévère et à la compression des dépenses, le bénéfice réalisé a été néanmoins suffisant pour permettre la distribution d'un dividende de 4 %. [...]

SUCRERIES ET RAFFINERIES DE L'INDOCHINE
Assemblée ordinaire convoquée extraordinairement
du 26 septembre 1934
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 10 novembre 1934)

[...] M. le président [Edmond Giscard d'Estaing]. — Messieurs, les actionnaires sont convoqués à la demande de l'un d'eux qui a justifié de la propriété de plus du quart du capital social, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

⁵ Jacques Beauvois : chef du service Bourse de la Banque Lazard avant la Seconde Guerre mondiale, promu associé-gérant à la Libération.

⁶ Carlo Toché (1886-1968) : il succède à Léon Boulle comme président des Tramways du Tonkin. Voir encadré ci-dessous.

Révocation d'un administrateur [Carlo Toché]. [...]

M. Toché. — Dans ces conditions, je vais faire une déclaration dont je demanderai l'insertion au procès-verbal. [...]

Au conseil des Tramways du Tonkin, la S. F. F. C. disposait depuis plusieurs années des sièges de MM. Ader⁷ et Guesde. Un troisième siège lui avait été attribué postérieurement en tant que société ; ce siège permettait de donner délégation au directeur de l'agence d'Hanoï de la S. F. F. C. pour représenter la Société des Tramways du Tonkin et assister le directeur local dans certaines négociations.

La S. F. F. C. ayant été amenée par les circonstances à fermer son agence d'Hanoï, l'appui local qu'elle pouvait apporter à la Société des Tramways du Tonkin disparut.

D'autre part, la S. F. F. C. avait vendu en 1932 à la Compagnie générale française de tramways les deux tiers des actions de la Société des Tramways du Tonkin qu'elle possédait, mais elle avait conservé tous ses sièges au conseil.

Le mandat de la S. F. F. C. étant soumis à renouvellement à l'assemblée générale de 1934 de la Société des Tramways du Tonkin, la Compagnie générale française de tramways fit connaître son intention de demander à être représentée au conseil.

La S. F. F. C., de son côté, demanda à garder son mandat, bien que sa participation très réduite dans le capital et le remaniement de ses agences d'Extrême-Orient lui ôtassent tout motif de conserver trois postes d'administrateur.

C'est à ce moment que la Compagnie générale française de tramways⁸, désirant faire entrer au conseil des Tramways du Tonkin un administrateur connaissant l'Indochine et ayant visité le réseau d'Hanoï, m'a demandé d'assurer sa représentation ; j'ai accepté d'autant plus volontiers que la S. F. F. C. n'ayant à l'évidence aucune espèce de chance de conserver son siège, je savais ne nuire en rien à cette société ; bien au contraire, si ses dirigeants avaient été animés d'un autre esprit, ils eussent dû considérer comme un bon précédent de la Société des Tramways du Tonkin l'attribution à l'un de leurs collègues d'un siège auquel la S. F. F. C. ne pouvait plus prétendre. J'ajoute que la S. F. F. C., prévenue de ma candidature longtemps avant l'assemblée, ne me fit aucune communication ni réserve à ce sujet.

Après un conseil des Tramways du Tonkin tenu le 15 mai. au cours duquel la S. F. F. C. fut avertie que, si elle maintenait sa candidature contre la Compagnie générale française de tramways, il serait fait appel à un vote de l'assemblée générale pour décider de l'attribution du siège vacant, le conseil de la S. F. F. C., se rendant compte que sa prétention de disposer de trois mandats était excessive, demanda à ses deux représentants, MM. Ader, inspecteur général des Ponts et chaussées, et Guesde, ancien résident supérieur en Indochine, de remettre leurs sièges à sa disposition, ce à quoi ils consentirent. La S. F. F. C. demanda alors la tenue d'un conseil des Tramways du Tonkin immédiatement avant l'assemblée fixée au 12 juin. Cette demande, faite par une lettre qui ne parvint au Président de la Société des tramways du Tonkin que le 11 juin, était trop tardive pour permettre de modifier les dispositions, arrêtées depuis longtemps, qui prévoyaient que le conseil aurait lieu après l'assemblée.

Cependant, le président avisa tous les administrateurs par téléphone et obtint l'accord de la Compagnie générale française de tramways pour une solution qui éviterait un débat public et permettrait à la S. F. F. C. de faire agréer par l'assemblée du 12 juin un représentant qui devait être une personne physique, en raison de la suppression de l'agence d'Hanoï.

La S. F. F. C. ne put donner en temps utile sa réponse à cette proposition, ses dirigeants n'ayant pu être joints ; elle maintint à l'assemblée du 12 sa position antérieure qui ne recueillit que l'adhésion de ses propres voix.

⁷ Henri (« Henry ») Ader (1872-1941) : vu précédemment à la Société foncière de l'Indo-Chine (1927).

⁸ Et plus précisément, probablement, Léon Boulle, à la fois président de la CGFT et administrateur délégué de la SFFC. Les deux hommes démissionnent ensemble de la SFFC en 1934. On peut comprendre que la SFFC ait été désireuse de mettre fin à un certain mélange des genres.

J'ajoute que le 10 juillet, la S. F. F. C. acceptait la solution sur laquelle elle n'avait pu se prononcer le 11 juin ; en sorte que, dans toute cette affaire, elle avait en définitive fait beaucoup de bruit pour rien.

Par ailleurs, le conseil de la S. F. F. C. n'avait pas été tenu au courant de ces négociations ; les administrateurs appartenant au comité de direction prirent seuls des décisions aussi importantes que celle de demander leur démission à MM. Guesde et Ader ou celle de maintenir la position prise jusqu'à décision par l'assemblée générale, ce qui était aller à une bataille perdue d'avance dont le retentissement ne pouvait qu'être nuisible au crédit de la Société.

Dès la première séance du conseil de la S. F. F. C. postérieure à l'assemblée du 12 juin, j'ai manifesté mon étonnement et ma désapprobation de cette façon de négocier et j'ai fait insérer au procès-verbal la protestation ci-après :

« M. Toché exprime sa surprise de ce que la direction de la S. F. F. C. n'a pas cru devoir, pour une question à laquelle elle semble attacher tant d'importance, en référer au conseil d'administration avant de prendre certaines initiatives dont les conséquences ont été fâcheuses pour la société. Il déclare ne pouvoir ratifier les décisions qui ont été prises en la circonstance, en dehors du Conseil, par certains administrateurs, ce qui leur laisse toute la responsabilité des événements qui se sont produits. »

De leur côté, les administrateurs de la S. F. F. C qui avaient mené toute l'opération ont décidé, sans doute pour faire diversion à leur échec, de me mettre en accusé, et c'est ainsi que je l'ai dit le premier motif de la tenue de cette assemblée. [...]

Hanoï
PETITES ANNONCES
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 mai 1935)

M. Blanchon Louis rappelle aux commerçants qu'il ne répond plus des dettes de sa femme, née SUZANNE VASCO⁹.

Tramways du Tonkin
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 12 juin 1935)
[Nb corr.]

Bénéfice de 1934 : 261.135 fr. contre 510.648 fr. Total disponible : 358.485 fr. contre 607. 882. Le dividende de 4 fr. par action de capital l'an dernier sera limité à l'intérêt statutaire de 2 %.

Tramways du Tonkin
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 juin 1935)

Col. 2 : approb. cptes, divid.

Tramways du Tonkin

⁹ Remariée, à Hanoï, en mars 1939 avec Paul Albert Parat, caporal chef au 9^e R.I.C.

Assemblée ordinaire du 25 juin 1935
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 3 août 1935)

Assemblée présidée par M. Léon Boulle ¹⁰, président du conseil d'administration, qui appelle au bureau, en qualité de scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, M. J.-B. Hersent et M. Eberentz ¹¹, représentant la Compagnie générale française de tramways

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'activité économique au Tonkin a marqué, Messieurs, un nouveau et important recul au cours de l'année 1934 ; l'exode des indigènes vers leurs villages d'origine s'est poursuivi et l'appauvrissement général de la population a réduit encore notre clientèle.

Les recettes d'exploitation du réseau ont été profondément affectées par cette évasion continue du trafic sur laquelle notre effort demeure sans action.

Nous n'avons pu que poursuivre, avec une diligente application, la recherche de toutes les économies permises par la double nécessité de maintenir, d'autre part, le bon entretien du matériel. Mais les mesures déjà prises pendant les années précédentes ont en grande partie épousé le champ des restrictions possibles ; aussi, en dépit des louables efforts de notre Direction locale et de notre administration centrale, les résultats de l'exercice se présentent-ils en régression sérieuse sur ceux de l'an passé.

Répartition des bénéfices

Le bénéfice ressort, en effet, à 261.135 fr. 24 contre 510.648 fr. 49 en 1933.

De cette somme, il convient de retrancher :

1° 11.054 fr. 55 pour amortissement du mobilier, à raison d'un cinquième de sa valeur :

2° — 150.000 francs pour porter à 1.050.000 francs le montant de la réserve pour grosses réparations et renouvellements.

Ces opérations effectuées, le produit net de l'exercice ressort à 100.080 12

Déduction faite d'une dotation de 5 % à la réserve légale 5.004 03

il reste 95.076 69

Le report à nouveau de l'exercice 1933 étant de 97 350 46

le total disponible soit 192.427 15

permet la distribution d'un dividende de 2 % aux actions de capital, par prélèvement de 100.000 00

le solde, soit 92.427 15

étant reporté à nouveau.

Le dividende net s'établira ainsi :

Par action de capital nominative passible de l'impôt 4 12 % à 1 fr. 76,

Par action de capital nominative passible de l'impôt à 17 % à 1 fr. 66.

Par action de capital au porteur, à 1 fr. 50.

Si vous voulez bien approuver ces propositions, le paiement du dividende aux actions de capital sera effectué a partir du 1^{er} juillet 1935, aux caisses de la Société financière française et coloniale, 51, rue d'Anjou, à Paris et de ses agences d'Indochine, sur présentation des certificats nominatifs ou, pour les actions de capital au porteur, contre remise du coupon n° 16

¹⁰ Léon Boulle (1865-1947) : ingénieur en chef des ponts et chaussées, il pantoufle en 1908 à la Compagnie générale française des tramways qu'il préside depuis 1929. Voir encadré.

Précédemment représentant de la SFFC à la Société foncière de l'Indo-Chine.

11 Pierre Eberentz : fils de Charles Eberentz, greffier du tribunal de Bar-le-Duc. Frère de Marguerite Eberentz, déportée à Ravensbrück pour avoir, comme employée de la préfecture de Périgueux, fourni de faux papiers à plusieurs familles juives. Secrétaire général adjoint à la Compagnie générale française des tramways.

Questions à l'ordre du jour

Le mandat de M. J.-B. Herset, administrateur, vient à expiration cette année, nous vous proposons sa réélection.

Nous vous proposons de donner *quitus* de leur gestion à la Société financière française et coloniale, dont le mandat est expiré, ainsi qu'à MM. Ader et Guesde, administrateurs démissionnaires au cours de l'exercice.

Pour succéder à MM. Ader et Guesde, votre conseil a désigné respectivement M. Remaugé, directeur de la Compagnie générale française de tramways, et M. du Rostu¹², secrétaire général de la Société financière française et coloniale [SFFC]. Conformément à l'article 22 des statuts, nous soumettons ces nominations à votre ratification. Enfin, M. du Rostu, nommé en octobre 1934, ayant démissionné le 26 février 1935 sans avoir siégé au conseil au cours du présent exercice, nous vous proposons, en même temps, de lui donner *quitus* de sa gestion.

Vous aurez à nommer des commissaires chargés de vous présenter le rapport sur les comptes de l'exercice 1935 et à fixer la montant de leur rémunération.

Il vous sera rendu compte verbalement, conformément à la loi du 24 juillet 1867, des marchés et entreprises passés avec des sociétés ou établissements dans lesquels certains administrateurs possèdent des intérêts directs ou indirects. Toutes ces opérations ont d'ailleurs été d'ordre courant ; nous vous prierons de nous en donner acte et de renouveler pour l'exercice en cours les autorisations prévues par la loi précitée.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1934

	(1)	(2)
ACTIF		
Frais d'augmentation du capital	1	1
Premier établissement :		
Terrains et bâtiments	1.062.255	1.082.255
Tramways	9.781.841	9.781.841
Mobilier	55.272	44.213
Caisses et banques	160.341	160.341
Portefeuille-titres	165.523	165.523
Magasin d'approvisionnements	719.793	719.793
Marchandises en route	33.709	33.709
Débiteurs divers	37 087	37.087
Travaux en cours	1.966	1.966
	<u>12.017.792</u>	<u>12 066 737</u>

¹² Georges Levesque du Rostu (Ancenis, 1888-Paris-XIII^e, 1974) : docteur en droit, secrétaire général de la Société financière française et coloniale, son représentant dans de nombreuses filiales comme scrutateur, commissaire des comptes, administrateur.

PASSIF		
Capital :		
Actions de jouissance	2.500.000	2.500.000
Actions de capital	5.000.000	5.000 000
Réserve légale	341.003	346 007
Réserve spéciale	2.000.000	2.000.000
Réserve pour grosses réparations et renouvellement	900.000	1.050.000
Prime sur augmentation du capital	658.000	658.000
Actions à rembourser	4.000	4.000
Créditeurs divers	146599	146 599
Compte d'ordre.	109.703	109.703
Profits et pertes :		
Report antérieur	97.350	
Exercice 1934	261.135	
Dividende	100.000	
Report à nouveau	92.427	
	<u>12.017.792</u>	<u>12.066 737</u>

(1) Avant dotation aux réserves et avant répartition.

(2) Après dotation aux réserves et avant répartition.

COMPTE DE PROFITS ET PERTES DÉBIT

Frais généraux	121.850 68
Dotation à la réserve pour grosses réparations et renouvellements	150.000 00
Amortissement du mobilier	11.054 55
Solde après dotation aux réserves	100.080 72
<u>382.985 95</u>	

CRÉDIT

Bénéfices d'exploitation et produits divers	382.985 95
<u>382.985 95</u>	

LA DISCUSSION

Sur la demande d'un actionnaire, M. le président expose à l'assemblée que la concurrence faite à la Compagnie par des exploitants indigènes d'autobus se développe au point de constituer un grave sujet de préoccupations. **Les autorités, dans leur souci poussé à l'extrême de ne faire aux indigènes aucune peine, même légère, laissent ceux-ci acheter des véhicules qui n'ont, la plupart du temps, d'autobus que le nom, et transporter des voyageurs à des conditions générales (tarifs, horaires, garanties pour le public, etc.) absolument fantaisistes.** Les démarches de protestation effectuées par la Compagnie auprès des autorités locales n'ont eu jusqu'à ce jour aucun résultat tangible,

L'actionnaire s'étonne de cet état de choses ; il signale que les Tramways de l'Indochine ont engagé des pourparlers pour l'obtention du monopole des transports.

L'anarchie des transports routiers

M. Toché, administrateur, fait connaître que les Tramways de l'Indochine, souffrant d'une concurrence particulièrement intense entre Saïgon et Cholon, avaient cru ne pouvoir mieux faire, pour y mettre fin, que de racheter les véhicules exploités par les indigènes et d'obtenir des autorités l'interdiction, pour ceux-ci, de créer de nouveaux services.

Mais les anciens propriétaires ont tourné la difficulté en employant l'argent qu'ils avaient reçu à l'achat de voitures à chevaux, avec lesquelles la concurrence se poursuit, plus effrénée que par le passé. Les propriétaires de ces véhicules, au nombre de plusieurs milliers, vont prendre leurs clients à domicile et leur demandent des prix dérisoires.

Du reste, ajoute M. le président, cette situation n'est pas spéciale à l'Indochine ; on la retrouve de tous les côtés et elle présente partout une aussi exceptionnelle gravité. Elle ne peut manquer de subsister tant que les pouvoirs publics n'interviendront pas avec toute l'énergie nécessaire pour faire triompher l'organisation des transports en commun contre l'anarchie de la route. C'est un chapitre — et non l'un de moins importants — où le manque d'autorité des pouvoirs publics produit les plus funestes résultats.

L'actionnaire suggère d'envoyer sur place un administrateur pour réclamer des autorités la répression nécessaire. M. le président répond qu'en raison des résultats négatifs obtenus par d'autres sociétés qui ont exposé, pour des missions de ce genre, des frais très importants, il demeure quelque peu sceptique.

Le retour des indigènes à leurs villages

Le même actionnaire, qui a fait en Indochine une partie de sa carrière militaire, met en doute la partie du rapport où le conseil mentionne que l'exode des indigènes vers leurs villages d'origine se poursuit. Il sait, par expérience, qu'un indigène qui a goûté à la ville perd toute envie de retourner à son village.

Encore faut-il, réplique le Président, que la ville puisse les nourrir ! Ce que dit l'actionnaire était parfaitement exact il y a vingt-cinq ans et ce qui était vérité en 1910 est erreur aujourd'hui. Il est parfaitement établi que l'indigène ne trouvant plus de la ville le travail indispensable à sa vie, regagne son village où il sait du moins qu'il pourra se nourrir, d'autant plus que l'exportation du riz a été longtemps contrariée au Tonkin par la baisse sensible des prix.

LES RÉSOLUTIONS

Personne ne demandant plus la parole, M. le président met aux voix les résolutions suivantes, qui sont successivement adoptées à l'unanimité.

Première résolution

L'assemblée générale approuve dans toutes leurs parties le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires aux comptes, ainsi que les comptes de l'exercice 1934, tels qu'ils viennent d'être présentés elle arrête en conséquence, après amortissements et dotations aux comptes de réserve, le solde créditeur du compte de profits et pertes à la somme de 100.080 fr. 72.

Deuxième résolution

L'assemblée générale fixe la répartition de l'exercice à 2 % du montant nominal des actions de capital n° 25.001 à 75.000, soit à 2 francs brut par action de capital.

Ce dividende sera pavé sur présentation des certificats nominatifs pour estampillage et, pour les titres au porteur, contre remise du coupon n° 16. aux caisses de la Société

financière française et coloniale, 51, rue d'Anjou, à Paris, et de ses agences d'Indochine, à partir du 1^{er} juillet 1936, sous déduction des impôts en vigueur

Troisième résolution

L'assemblée générale, conformément à l'article 21 des statuts, réélit comme administrateur, pour une durée de six années, c'est-à-dire jusqu'à la date de l'assemblée générale qui aura à statuer sur les comptes de l'exercice 1940, M. J.-B Hersent, administrateur sortant.

Quatrième résolution

L'assemblée générale donne à la Société financière française et coloniale, à MM. Ader et Guesde *quitus* de leur gestion d'administrateurs.

Cinquième résolution

L'assemblée générale ratifie la nomination comme administrateur de M. A. Remaugé, qui restera en fonctions jusqu'à la date prévue pour l'expiration du mandat donné à M. Ader, soit jusqu'à l'assemblée générale ordinaire qui aura à statuer sur les comptes de l'exercice 1938.

Sixième résolution

L'assemblée générale ratifie la nomination, comme administrateur, de M. du Rostu, et, prenant acte de sa démission, lui donne *quitus* de sa gestion.

Septième résolution

L'assemblée générale donne acte au conseil d'administration qu'il lui a été rendu, compte des opérations traitées avec d'autres Sociétés dans lesquelles certains administrateurs possèdent des intérêts ; elle renouvelle à ceux-ci et à ceux de leurs collègues qui se trouveraient dans le même cas les autorisations prévues par la loi du 24 juillet 1867.

Huitième résolution

L'assemblée générale nomme MM. Mottier et Deschères commissaires chargés de lui présenter un rapport sur le bilan et les comptes de l'exercice 1936 avec faculté d'agir ensemble ou séparément ; elle fixe à mille francs l'indemnité qui sera allouée à chacun d'eux.

HADONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 9 septembre 1935)

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

[pas de html. Saisi main]

P. Verjus, directeur des Tramways électriques Thuy-Ké, est nommé membre français titulaire du conseil provincial de Hadong en remplacement de M. Bertrand Didier, décédé.

Société financière française et coloniale

Assemblée générale ordinaire du 18 septembre 1935

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 19 et 26 octobre 1935).

[...] La Société des Tramways du Tonkin a vu ses recettes profondément affectées par un exode de la population indigène des agglomérations urbaines et par la concurrence des autres moyens de transport. Ses bénéfices ressortent avant amortissement à 261.835 fr. en 1934 contre 510.648 francs en 1933. [...]

.....

LA DISCUSSION

L'actionnaire. — Nous aimerons cependant obtenir quelques précisions sur la situation récente de certaines de ces filiales, notamment en Indochine. Pour les tramways d'Hanoï, par exemple, j'ai envoyé une lettre au conseil d'administration. Cette affaire à mon avis va très mal, et sa situation ne peut qu'empirer si l'état de choses actuel n'est pas modifié.

M. le président. — Votre observation nous intéresse particulièrement car il s'agit là d'une entreprise dans la gestion de laquelle nous n'intervenons plus. C'est d'ailleurs pourquoi nous nous sommes bornés, dans notre rapport, à fournir des indications succinctes à sujet.

L'actionnaire. — Oui, mais vous êtes intéressés à la société. Comme je viens de le dire, j'ai envoyé une lettre. On pourrait y trouver des renseignements très utiles concernant un projet de réorganisation de l'affaire. Vous êtes actionnaires.

M. le président. — Nous ne sommes plus, en effet, qu'actionnaires de l'affaire.

L'actionnaire. — Si vous avez des administrateurs dans la société, vous pouvez intervenir de façon effective. C'est une affaire qui marche très mal et qui a besoin d'une réorganisation. J'ai proposé un plan que le conseil aurait pu étudier.

M. le président. — Si vous voulez nous communiquer cette lettre, nous en tirerons tout le parti utile dans la mesure où nous pourrons intervenir 'comme actionnaires. Nous ne pouvons pas faire plus.

Société financière française et coloniale
Assemblée ordinaire du 30 septembre 1936
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 14 novembre 1936)

[...] Tramways du Tonkin. — La concurrence faite aux transports de la Société par les autobus indigènes a continué à faire flétrir le trafic des voyageurs. Il a été impossible, jusqu'à ce jour, d'obtenir que l'administration indochinoise prenne, pour l'agglomération urbaine d'Hanoï, les mesures de coordination qu'elle a su imposer dans toute l'Indochine pour éliminer la concurrence faite à ses chemins de fer par les autobus routiers.

Dans ces conditions, la Société enregistre un nouveau fléchissement de ses recettes et ses bénéfices ressortent, avant amortissements, à 13.054 francs seulement, contre 261.135 francs en 1934. [...]

CHRONIQUE DE LA VILLE
Le départ de M. Paul Verjus
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 mars 1937)

Après un séjour parmi nous de plus de dix années, M. Paul Verjus, le sympathique directeur des tramways, nous quitte pour rentrer définitivement en France.

Ses amis — nombreux ici même et au Cercle de Hadong dont il faisait partie — regretteront son départ et, avec eux tous, nous formons les meilleurs vœux pour son heureuse réinstallation en France.

À son successeur, nous adressons nos souhaits sincères de bienvenue.

Léo LIPPMANN, directeur

Né à Marseille, le 24 novembre 1894.
Fils d'Abraham Lippmann, d'origine bavaroise, et de Marie Adam Henri.

Marié à Marseille, le 16 avril 1926, avec Henriette Édith Guggenheim (Oran, 17 mars 1901-Sobibor, 28 mars 1943). Séparés en 1927. Divorcés en 1940 aux torts de l'épouse.

Engagé volontaire à la mairie de Marseille, le 6 octobre 1914.
Affecté dans l'artillerie lourde.
Ingénieur de l'Institut électrotechnique de Grenoble (I.E.G.).
Directeur de l'exploitation des [Tramways de Saint-Quentin](#), filiale de la Compagnie générale française des tramways.
Directeur des Tramways du Tonkin (mars 1937).
Aryanisé (1941)
Déposé au procès de l'amiral Decoux.

Décédé le ????

**Charles Anne Marie Marguerite Étienne dit Carlo TOCHÉ,
président**

Né à Nantes, le 5 mai 1886.

Fils de Charles Toché, artiste peintre, et de Marie Trastour.

Polytechnique 1906.

Proche du général Ferrié, pionnier des télécommunications.

Chevalier de la Légion d'honneur en 1921 : capitaine du génie à l'École supérieure de guerre.

Marié en 1923 avec Alice Collette, fille d'Henri Collette, polytechnicien, ingénieur des poudres. Dont Nicole (Saïgon, 1924)(M^{me} Bernard Spriet), François (journaliste), Marie-Claire (Paris, 1929)(M^{me} François Delaunay).

Directeur à Saïgon (1923), puis à Paris (1925) et administrateur (1932) de la [SFFC](#).

Son représentant aux [Papeteries de l'Indochine](#),

à la [Société indochinoise de cultures tropicales](#),

aux [Verreries d'Extrême-Orient](#),

aux [Sucreries et raffineries de l'Indochine](#),

aux [Établissements Lucien Delignon](#),

aux [Eaux et électricité de l'Ouest-Africain](#).

Démissionnaire de la [SFFC](#) en 1934.

Administrateur de sociétés d'électricité et de tramways dans l'orbite de la [Société centrale pour l'industrie électrique](#) dont il devint président,

et de la [Société centrale d'applications et participations industrielles](#), dont il fut directeur général.

[Compagnie centrale d'énergie électrique](#) (1933),

[Société coloniale d'éclairage et d'énergie](#),

[Société indochinoise d'électricité](#) (président en 1959),

[Compagnie générale française de tramways](#) (vice-président)

et sa filiale, la [Compagnie tunisienne d'électricité et de transports](#) (président)

[Omnium lyonnais](#) (président) et filiales :

[Chemins de fer sur routes d'Algérie](#),

[Tramways algériens](#).

Officier de la Légion d'honneur.

Décédé à Paris (XVII^e), le 29 juin 1968*.

* Acte transmis par Alain Warmé.

Tramways du Tonkin

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 10 juillet 1937)

L'assemblée ordinaire, présidée par M. Carlo Toché, a approuvé les comptes de 1936. Les résultats de l'exercice sont inférieurs de plus de 60.000 fr. à ceux du précédent, et le compte de profits et pertes faits apparaître une perte de 48.131 fr. qui a été reportée à nouveau.

Quitus a été donné de leur gestion à MM. Léon Boulle, J-B. Hersent, Georges Hersent et Adrien Remaugé, administrateurs démissionnaires. La nomination comme

administrateurs de MM. Jacques de Lapeyrière, Louis Claudon¹³ et Ernest Gérard a été ratifiée.

La concurrence des services automobiles libres, sur la ligne d'Hadong à Hanoï, est jugée responsable des résultats. La compagnie n'a transporté que 1.924.743 voyageurs en 1936 contre 2.354.899 en 1935.

Annuaire Desfossés, 1937, p. 1981 :

Tramways du Tonkin

C. Toché, pdt-adm.-dir. ; J. de Lapeyrière, v.-pdt ; J. Beauvois, P. Bernard¹⁴, L. Claudon, E. Gérard, Gilbert Hersent, P. Perrin de Brichambaut.

Commissaires des comptes : Vincent, E. Ménétrier¹⁵.

HANOÏ

Après la grève des tramways, la grève des tailleurs

(*L'Avenir du Tonkin*, 16 janvier 1937)

[rien trouvé sur cette grève entre le 7 et le 15]

Après la grève de certaines catégories d'employés de l'exploitation des tramways, voilà que ce matin, les tailleurs ont esquissé une grève...

Société financière française et coloniale

Assemblée ordinaire du 29 septembre 1937

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 30 octobre 1937)

[...] Société des Tramways du Tonkin. — Aucune mesure administrative n'ayant été prise pour réaliser la coordination des transports dans l'agglomération urbaine, d'Hanoï, la Société a enregistré en 1936 un nouveau fléchissement de son activité, le nombre des voyageurs transportés étant tombé à 1.924.743 contre 2.354.899 en 1935.

Malgré une nouvelle compression des frais généraux, le compte de profits et pertes fait apparaître une **perte de 48.131 fr. 77** contre un bénéfice de 13.055 fr. 82 en 1935.

Une amélioration notable a été constatée durant les premiers mois de 1937 à la suite d'un abaissement important des tarifs de transports. [...]

De belles étrennes

(*L'Avenir du Tonkin*, 29 décembre 1937)

¹³ Louis Auguste Claudon : né le 24 juillet 1895 à Cirey-sur-Vezouze (Meurthe-et-Moselle). Lieutenant d'artillerie (GM 1). Marié en 1921 avec Cécile Briois, fille d'un général de division. Représentant du groupe Hersent au conseil du Port de Rosario (1937), de la Banque commerciale du Maroc, des Chemins de fer du Maroc oriental, du Port, quais et entrepôts de Beyrouth, de la Fédalienne (président)...

¹⁴ Paul Bernard (1892-1960) : polytechnicien, administrateur délégué de la SFFC (1935), président des Transports aériens intercontinentaux (1946-1960). Voir [encadré](#).

¹⁵ Ernest Ménétrier : commissaire aux comptes de la C.G.F.T. et de ses filiales de Toulon et Saint-Quentin.

Nous ignorons s'il est parent de Robert Ménétrier, directeur des Tramways de Tunis (même groupe).

C'est la Société «les Tramways qui va les offrir aux « usagers » — de jour en jour plus nombreux depuis un an, après avoir professé pendant un temps assez long quelque dédain pour ce mode de locomotion si pratique.

Oui, de belles étrennes, sous la forme de véhicules « flambants neufs » coquettement habillés de vert et de blanc.

Peu à peu disparaîtront des lignes ces voitures au revêtement jaune légèrement passé, délavé, surchargé de bancs, de plaques, de panneaux publicitaires.

Désormais, des voitures nettes, comme les wagons, comme les autos avec des glaces pour préserver de la pluie ou du froid, avec des persiennes mobiles pour abriter du soleil.

C'est donc là un gros effort que réalise la Société des Tramways et ce n'est qu'un premier effort, « d'ordre extérieur » qui sera suivi méthodiquement de pas mal d'autres M. Lippmann, qui préside depuis un certain temps aux destinées de cette société, laquelle pourrait figurer noblement parmi les « Anciens Tonkinois », est un spécialiste du tramway : il a dirigé en France, dans le Nord, différents réseaux ; il a étudié le fonctionnement des tramways dans différents pays de l'Europe ; il sait ce qu'on peut réaliser — non sans difficulté peut-être — mais avec le « cran » nécessaire à tout chef d'entreprise.

Et nous verrons petit à petit le réseau des Tramways hanoïens — qui connaît, à l'heure actuelle, une belle prospérité — s'apparenter aux grands réseaux de France et supporter avantageusement la comparaison avec les beaux Tramways de Hongkong.

Peut-être, quelque jour, le rail ira-t-il jusqu'à Sontay ; ou gagnera-t-il Thai-Nguyen, réalisant ce rêve du regretté entrepreneur Blot qui le caressa de son vivant, et celui de l'infortuné de Commailles — dont on ne retrouva plus que le cadavre entièrement dépouillé au bac de Kiên-An mais qui attendait l'arrivée du tramway en construisant des fours à chaux, des fours à briques à Thai-Nguyen dans l'intention de construire une gare terminus et un hôtel pour les voyageurs. Mais que c'est vieux tout cela, tandis que rajeunissent superbement les tramways.

Tramways du Tonkin (*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 9 juillet 1938)

Les comptes de l'exercice 1937, qui ont été présentés à l'assemblée ordinaire des actionnaires du 21 juin, se soldent sans bénéfice ni perte. Il convient, cependant, de tenir compte que le bénéfice brut d'exploitation a permis, avant bilan, d'éteindre le déficit antérieur de 48.131 fr., d'amortir le portefeuille à concurrence de 2.275 francs et d'affecter 278.067 fr. à la Provision pour grosses réparations et renouvellements.

L'augmentation du pouvoir d'achat de la population indigène, qui forme la presque totalité de la clientèle, a facilité un développement du trafic. C'est ainsi qu'il a été transporté 2.977.802 voyageurs contre 1.924.743 en 1936.

Société financière française et coloniale Assemblée ordinaire du 27 septembre 1938 (*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 15 octobre 1938)

[...] Société des Tramways du Tonkin. — Le nombre des voyageurs transportés a passé de 1.924.743 en 1936 à 2.977.802 en 1937.

Ce progrès reflète l'amélioration générale des conditions économiques et le relèvement des ressources de la population indigène dans la région de Hanoï. Il est aussi

la conséquence de la politique d'abaissement des tarifs que la Société applique depuis deux ans. La concurrence faite aux tramways par les lignes d'autobus, qui n'ont pas les mêmes charges, reste malheureusement très vive et nous ne pouvons que déplorer à nouveau qu'il n'ait pas été pris de mesures efficaces pour réaliser une meilleure coordination des moyens de transport.

La société a réalisé en 1937 un bénéfice brut de 278.474 francs. Ce bénéfice a été affecté notamment à éteindre la perte de 48.131 francs laissée par l'exercice précédent et à augmenter la provision pour grosses réparations, renouvellements, etc.

L'inauguration du prolongement de la ligne de tramway de Hadong jusqu'au marché

(*Chantecler*, 12 mars 1939, p. 6)

[pas de html. TIFF portable]

Cette inauguration aura lieu ce jour même samedi, sous la présidence de M. le résident supérieur au Tonkin.

Le départ aura lieu à Hadong, boulevard Négrier, à 9 h. 30 précises.

Inaugurations à Hadong (*L'Écho annamite*, 15 mars 1939)

Hanoï, 13 mars. — Dans la matinée de samedi ont eu lieu à Ha-Dong plusieurs inaugurations. M. Châtel a inauguré d'abord le prolongement de la ligne de tramways qui, venant de Hanoï, atteint maintenant le marché et le centre urbain.

M. Lippmann, directeur de la compagnie, a mis en relief le développement du trafic des tramways et a souligné les services qu'il rend au public.

Le résident supérieur, après avoir rendu hommage à l'activité de la compagnie, a parlé de l'heureux développement des marchés de la région de Ha-Dong, dû à l'activité des fonctionnaires français et des mandarins qui se sont succédé à la tête de la province. [...]

Peu après a eu lieu l'inauguration de l'exposition artisanale sous la présidence du gouverneur général Brévié qui a été reçu par M. Châtel entouré de MM. Haelewyn, administrateur, et Vi-van-Dinh, tong-doc de la province.

Après les discours du résident et celui du doc-hoe Nguyen-van-Ngoc, président du comité d'organisation, qui ont fait ressortir les résultats obtenus par l'artisanat dans la province et que l'exposition concrétise, le gouverneur général a félicité les organisateurs et a constaté les effets heureux de M. Hoang-Trong-Phu qui a été, pendant trente ans, le véritable animateur de l'artisanat.

Au cours de la visite d'une soixantaine de stands consacrés exclusivement aux produits de la province, ceux des soieries, des broderies, des tissus locaux avec impression à la main, de la bijouterie, des tissages et de la verrerie ont été particulièrement remarqués. L'exposition a obtenu le plus vif succès, dès la première journée, auprès d'une grande affluence de la population française et annamite qui a acheté de nombreux objets.

Dans l'après-midi du samedi enfin, a été inauguré le nouveau stade Yves-Châtel en présence du chef du protectorat qui a assisté aux mouvements d'ensemble réalisés par des élèves de l'école de la province et à une partie de « basket ball ».

Tramways du Tonkin
Assemblée ordinaire du 26 juin 1939
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 22 juillet 1939)

Assemblée présidée par M. Carlo Toché, président et administrateur-délégué, qui appelle au bureau, comme scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents : M. Claudon, représentant la Société Hersent, et M. Bertrand, représentant la Compagnie générale française de tramways.

M. Leclère¹⁶ remplit les fonctions de secrétaire.
59.494 actions sont présentes ou représentées.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La situation économique de l'Indochine, messieurs, est restée satisfaisante dans l'ensemble pendant l'année 1938, en particulier au Tonkin et dans la région d'Hanoï.

Notre direction locale a profité de cette situation en apportant à nos services les modifications et les améliorations rendues nécessaires par l'accroissement de la clientèle.

Le nombre de voyageurs transportés est passé de 2.977.802 en 1937 à 6.141.901 en 1938, bien que la concurrence des services automobiles libres ait continué à s'exercer sur le trajet d'Hanoï à Hadong desservi par une de nos lignes.

Le compte de Profits et pertes se solde cette année par un bénéfice brut de 858.825 francs 03 contre 278.474 fr. 04 en 1937.

Les résultats défavorables des exercices de 1932 à 1936 n'ayant pas permis de constituer les réserves suffisantes pour assurer l'entretien et le remplacement en temps utiles des installations et du matériel roulant, votre conseil a estimé nécessaire d'affecter au compte Provision pour Grosses Réparations et Renouvellement la totalité des produits bruts de l'exercice qui se solde, par suite, sans bénéfice ni perte.

Questions à l'ordre du jour

Les mandats de MM. Louis Claudon, Ernest Gérard et Pierre Perrin de Brichambaut viennent à expiration cette année ; nous vous proposons leur renouvellement.

Lors de notre assemblée générale, vous avez bien voulu donner aux membres du Conseil d'administration qui font partie d'autres Maisons ou Sociétés, l'autorisation prévue par la loi du 24 juillet 1867.

Les affaires traitées pendant l'exercice écoulé ont consisté en opérations de banque avec la Société Financière Française et Coloniale [SFFC] ; elles sont d'ordre normal et courant et n'appellent aucune mention particulière. Nous vous demandons de bien vouloir nous en donner acte et, après avoir entendu la lecture du rapport spécial de MM. les commissaires à ce sujet, renouveler pour l'exercice en cours l'autorisation susvisée.

Enfin, nous vous rappelons que, conformément aux prescriptions de l'article 32 de la loi du 24 juillet 1867, modifié par le décret-loi du 31 août 1937, la nomination des commissaires a été faite, l'an passé pour une période de trois ans ; leur mandat expirera le jour où il aura été statué définitivement sur les comptes de l'exercice 1910.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1938

ACTIF	
Premier établissement :	

16 Gaston Leclère (1898-1976) : voir notice Who's who 1967 ci-dessous.

Terrains et bâtiments	1.062.255 05
Matériel roulant, outillage, voies et lignes aériennes	9.722.841 44
Mobilier	37.274 53
Travaux en cours	80.727 10
Caisse et banques	953.96767
Valeurs mobilières	158.839 75
Approvisionnements en magasin	723.776 00
Approvisionnements en route	25.033 60
Débiteurs divers	31.556 34
	<u>12.848.271 81</u>

PASSIF	
50.000 actions de 100 francs	5.000.000 00
25.000 amorties	2.500.000 00
Actions à rembourser	4.000 00
Coupons à payer	3.432 18
Créditeurs divers	119.564 61
Comptes d'ordre.	48 136 30
Prime d'émission des actions	658.000 00
Réserve légale	346.007 80
Réserve spéciale	2.000.000 00
Provision pour grosses réparations, renouvellements, etc.	2.169.130 92
	<u>12.848.271 81</u>

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

DÉBIT	
Frais généraux	67.521 65
Dotation à la provision pour grosses réparations, renouvellements, etc., etc.	858.825 03
	<u>926.346 68</u>
CRÉDIT	
Bénéfices de l'exploitation	839.405 00
Produits divers	86.941 68
	<u>926.346 68</u>

Allocution du président

Il intéressera sans doute les actionnaires, déclare M. le président, d'apprendre que, pour les cinq premiers mois de l'exercice en cours, la progression enregistrée l'an dernier s'est maintenue. Il importe cependant de tenir compte, dans les prévisions que l'on serait tenté d'établir, de deux éléments :

Tout d'abord, le gouvernement général de l'Indochine, pour faire face aux lourdes dépenses d'armement dont il a la charge, a institué des augmentations d'impôts importantes, en particulier une taxe sur les transports en commun, qui auront leur répercussion sur les résultats d'exploitation.

En second lieu, la hausse des prix au

Tonkin conduit à des augmentations de salaires qui sont susceptibles de s'accentuer.

Enfin, les circonstances actuelles en Extrême-Orient commandent une grande prudence.

LA DISCUSSION

Un actionnaire constatant que la totalité des bénéfices, soit 858.000 francs, est affectée aux amortissements, demande si la Société sera l'an prochain à jour sur ce chapitre, ou s'il faudra continuer à amortir.

M. le président répond qu'il ne s'agit pas d'amortissements mais d'un affectation à la provision pour entretien et renouvellement du matériel. Les cinq années qui viennent de s'écouler ont été très dures et n'ont pas donné de résultats suffisants pour faire les provisions nécessaires pour l'entretien des voies et le renouvellement du matériel. Il est indispensable de combler cette déficience ; d'ici quelques années, certaines voies devront être remplacées ; sur certaines sections, des trolleybus pourront remplacer les tramways actuels. La sagesse commande de ménager la trésorerie pour assurer l'exécution du contrat de concession dans les meilleures conditions. L'affectation à cet effet des résultats de l'exercice n'y suffira certainement pas. Si les résultats futurs laissent, après les amortissements et provisions nécessaires, une marge de bénéfices suffisante, le conseil rouvrira d'autant plus volontiers l'ère des dividendes que ses membres sont ou représentent les plus importants actionnaires de la société.

Le prolongement de la ligne d'Hadong

L'actionnaire demande les raisons du prolongement de ligne d'Hadong.

M. le président indique que la route d'Hadong comportait auparavant un pont dont la fragilité ne permettait pas le passage des tramways, ce pont ayant été remplacé par un ouvrage en ciment, la voie a pu être prolongée jusqu'au marché d'Hadong. L'équilibre d'exploitation de cette ligne pourra sans doute être ainsi rétabli, d'autant plus que les autobus ne sont pas encore autorisés à emprunter le pont en question.

Questions diverses

Un deuxième actionnaire déclare que la situation en Indochine est redevenue très favorablement [mots manquants] 12 % du capital social, et cependant il n'est réparti aucun dividende. Quand donc les actionnaires toucheront-ils quelque chose ?

M. le président répète que les membres du conseil sont les premiers intéressés à une reprise des dividendes, mais que, pour les raisons qui ont été développées en réponse au premier interpellateur, il ne serait pas d'une sage gestion d'en distribuer avant d'avoir constitué les provisions suffisantes pour les dépenses d'entretien et de renouvellement du matériel, qui sont très élevées.

Le même actionnaire demande pourquoi la Société ne rachète pas ses propres actions, au lieu de rentes françaises

M. le président fait remarquer que le rachat d'actions de la Société absorberait une partie des disponibilités dont elle a besoin.

D'ailleurs, les statuts ne prévoient pas cette éventualité ; il faudrait donc convoquer une assemblée générale extraordinaire.

Les entreprises qui amortissent leur capital par rachat d'actions ont une large trésorerie et une productivité faible par rapport au montant de leur capital. Ce n'est pas le cas des Tramways du Tonkin, pour qui la question de trésorerie est de toute première importance.

La question, toutefois, sera examinée par le conseil.

LES RÉSOLUTIONS

Personne ne demandant plus la parole, M. le président met aux voix les résolutions suivantes, qui sont toutes adoptées à l'unanimité :

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et des commissaires, déclare approuver le rapport dudit conseil, ainsi que le Bilan et le compte de Profits et pertes de l'exercice 1938 tels qu'ils lui sont soumis ne faisant ressortir ni perte ni bénéfice,

Deuxième résolution

L'assemblée générale réélit comme administrateurs MM. Louis Claudon, Ernest Gérard et Pierre Perrin de Brichambaut pour une durée de six années expirant le jour de l'assemblée générale qui aura à statuer sur les comptes de l'exercice 1944.

Troisième résolution

L'assemblée générale donne acte de ce qu'il lui a été rendu compte, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, des marchés ou entreprises passés avec des sociétés dans lesquelles certains administrateurs peuvent avoir des intérêts directs ou indirects.

Après avoir entendu le rapport spécial des commissaires, l'assemblée générale renouvelle au conseil d'administration, pour une période s'étendant jusqu'au jour où elle sera appelée à statuer sur les comptes de l'exercice 1939 l'autorisation prévue par la loi précitée.

Quatrième résolution

Par application de la quatrième résolution adoptée par l'assemblée générale du 21 juin 1938 qui a nommé les commissaires pour une période de trois ans expirant le jour où il sera statué définitivement sur les comptes de l'exercice 1940, MM. M. Vincent et E[rnest] Ménétrier exercent ensemble ou séparément les fonctions qui leur sont dévolues. Les rapports qu'ils auront à fournir pourront, en cas d'empêchement, pour quelque cause que ce soit, être présentés par un seul commissaire.

A la Cour d'Appel

(Chambre civile et commerciale)

Audience du vendredi 17 novembre 1939

(*La Volonté indochinoise*, 17 novembre 1939)

L'audience est présidée ce matin par M. le premier président Falgayrac, assisté de MM. les Conseillers Olivier et Fabiani.

.....

Affaire Léon Lippmann contre dame Gugenheim.

La Cour annule l'ordonnance du 12 juin 1939, dit qu'il sera dressé P. V. des déclarations du sieur Lippmann, lesquelles seront communiquées à la dame Gugenheim, réserve toutes autres mesures et dépens, ordonne la restitution de l'amende consignée.

Annuaire Desfossés, 1940, p. 566 :
Idem 1937.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HANOÏ (TONKIN)
LISTE DÉFINITIVE DES ÉLECTEURS FRANÇAIS
ANNÉE 1940
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1^{er} avril 1940, pp. 474-484)

158 Sté des Tramways électriques (M. Lippmann Léo) Exploitation de tramways électriques route Village de papier Hanoï

Un camion automobile entre en collision avec un tramway
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 décembre 1940)

Samedi, à 11 h. 15, un camion de transport T.4414, attelé à une remorque, le tout appartenant M. Carmagnolas, domicilié 21, rue Jacquin, est entré en collision avec un tramway en débouchant de la rue Laveran pour passer rue Puginier, tandis que tramway, venant de la station Negrrier, descendait sur Bach-Mai.

Le choc a été très rude : le camion transportait des fûts d'alcool pour le compte de la Société française des Distilleries de l'Indochine ainsi que des caisses de bouteilles.

La remorque a été fortement endommagée, des bouteilles brisées, l'avant du tramway a souffert et une portière a été arrachée.

Deux personnes qui se trouvaient à côté du wattmann ont été blessée ; deux coolies juchés sur le camion ont également été blessés.

M. Du Courthial¹⁷, commissaire de police du 1^{er} arrondissement, et M. le brigadier Filippine [sic] se sont rendus sur les lieux, l'un pour les constatations, l'autre pour assurer l'ordre et faire déblayer la route.

Hanoï

Tribunal de première instance
(*La Volonté indochinoise*, 2 décembre 1940)

Dame Gugenheim contre Lippmann.

¹⁷ Henri Édouard Yves du Courthial (Paris XIV^e, 15 nov. 1901-Bonneuil-sur-Marne, 7 janvier 1961) : fils d'Achille, Édouard, Yves du Courthial, gardien de la paix, et d'Hélène Marie Anne Lefèvre, chasublière. Neveu du consul Yves du Courthial (1873-1945). Marié à Hanoï, le 9 nov. 1929, avec Eugénie dite Nina Lacombe. Divorcés à Paris, le 4 juillet 1950. Remarié à Paris XV^e, le 17 juin 1952, avec Jeanne Cadet. Secrétaire de police, puis commissaire.

Le tribunal prononce le divorce d'entre Lippmann, chef de l'Exploitation des tramways, et la dame Gugenheim, au profit du mari, demandeur reconventionnel et aux torts et griefs exclusifs de la femme, dit qu'il n'y a pas lieu dans ces conditions d'accorder de pension alimentaire, Lippmann ayant subvenu pendant la durée du procès aux besoins de la dame Gugenheim, comme M^e Deroche, notaire pour procéder la liquidation et au parlage de la communauté ayant existé entre les époux, condamne la dame Gugenheim aux dépens dont distraction au profit de M^e Piriou.

La vie judiciaire
Appels correctionnels
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} janvier 1941)

La première chambre correctionnelle de la cour d'appel, en son audience du mardi 31 décembre 1940, sous la présidence de M. le conseiller Olivier, assisté de MM. les conseillers Maestrati de Rocca et Filatriau, avec au siège du ministère public M. l'avocat général Narbonne et à celui de greffier M. Trinh khan Phong, a examiné différentes affaires dont :

Abus de confiance au préjudice de la Société des tramways

Do viet Dai et Tran van Hoan, receveur et contrôleur à la Société des tramways, sont poursuivis pour abus de confiance de 7 billets de tramways ayant la valeur de 0 p. 14 et complicité, au préjudice de la Société des tramways.

Les inculpés protestent et nient les faits qui leur sont reprochés.

M^e Lorenzi, représentant la partie civile, demande la confirmation du premier jugement du tribunal correctionnel de Hanoï qui avait condamné les prévenus chacun à un an de prison et à payer solidairement une piastre de dommages intérêts à M. Lippmann, directeur de la Société des tramways.

Après avoir entendu les plaidoiries de M^{es} Tavernier et Aquarone pour la défense, la Cour réduit la peine infligée aux prévenus à trois mois de prison avec sursis et confirme les dommages intérêts.

DEUXIÈME CHAMBRE CORRECTIONNELLE
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 février 1941)

Abus de confiance de billets de tramway

Le 10 janvier au matin, rue Sœur-Antoine, M. Lippmann, directeur de la Société des Tramways du Tonkin, monta dans un tramway se dirigeant vers Hadong, pour contrôler les billets.

Tous les voyageurs se trouvant dans le wagon moteur lui déclarèrent qu'ils avaient déjà payé au receveur qui ne leur avait pas délivré de billets.

Le receveur Vu van Bon fut appréhendé et trouvé porteur de nombreux billets faisant partie de trois carnets de billets signalés comme perdus.

Le receveur Vu-van-Bôn est prévenu de détournement de 101 p. 85, montant des billets, et le contrôleur Nguyen duc-Sang de complicité.

À la barre, les prévenus nient les faits qui leur sont reprochés.

M. Lippmann, directeur de la Société des Tramways, est entendu comme témoin.

M^e Lorenzi, représentant la partie civile, demande une piastre de dommages-intérêts.

Après avoir entendu la plaidoirie de M^e Tavernier pour Nguyen-duc-Sang, le Tribunal renvoie l'affaire à une prochaine audience pour jugement.

LES FAITS DIVERS
ACCIDENT MORTEL DE TRAMWAY
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 février 1941)

Le 2 février, à 17 heures, le tramway n° 66 conduit par le wattman Phuong van Sach. a écrasé, rue de Tien-Tsin, une jeune femme indigène d'identité inconnue, laquelle est morte instantanément.

L'accident serait dû à l'imprudence de la victime qui montait dans le wagon avant l'arrêt du convoi.

Quelques jugements correctionnels
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 février 1941)

Le tribunal correctionnel indigène, en son audience du lundi 19 février 1941, sous la présidence de M. Sabot, avec au siège du ministère public M. Mariadassou et à celui de greffier M. Tran dinh Truc, a examiné différentes affaires dont :

Abus de confiance de billets de tramway

Le 19 janvier 1941, rue Sœur-Antoine, M. Lippmann, directeur de la Société «les Tramways du Tonkin, monta dans un convoi se dirigeant vers Hadong, pour contrôler les billets.

Tous les voyageurs se trouvant dans le wagon moteur déclarèrent qu'ils avaient déjà payé au receveur qui ne leur avait pas délivré de billets.

Le receveur Vu van Bôn fut appréhendé et trouvé porteur de nombreux billets faisant partie de trois carnets de billets signalés comme perdus. Vu van Uo fut poursuivi pour détournement de 101 p. 85, montant des billets, et le contrôleur Ng. duc Sang pour complicité.

Le tribunal, vidant le délibéré, condamne le receveur Vu van Bon à un an de prison et 100 francs d'amende et le contrôleur Ng. duc Sang à 8 mois d'emprisonnement et 25 francs d'amende, et tous les deux à payer solidairement une piastre de dommages-intérêts à la Société des tramways.

1941 : LIPPmann, DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE DEPUIS 1936, CONTRAINT DE
DÉMISSIONNER EN RAISON DES LOIS ANTIJUIVES,
EST REMPLACÉ PAR UN REPRÉSENTANT DE LA SFFC¹⁸.

LISTE DES FRANCS-MACONS D'INDOCHINE STIGMATISÉS PAR LE RÉGIME DE VICHY
Grand Orient de France (suite)
(*Journal officiel de l'État français*, 28 janvier 1942)

¹⁸ Sébastien Verney, *L'Indochine sous Vichy. Entre Révolution nationale, collaboration et identités nationales 1940-1945*. Riveneuve Éditions, Paris, 2012, p. 262 n.

Bruneteaud (Jean-Gabriel), sous-directeur aux tramways, Hanoï, L. « Les Réformateurs Unis », la Garenne, L. « Fraternité tonkinoise », Hanoï, Ch. « Fraternité tonkinoise ».

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS DU TONKIN

Société anonyme fondée en 1901 sous la dénomination de « Société foncière de l'Indochine », modifiée en mars 1929
(*Bulletin économique de l'Indochine*, 1943, fascicule 2)

Objet : exploitation des tramways de Hanoï.

Siège social : Paris, 3, rue Moncey.

Capital social : 7.500.000 fr., divisé en 75.000 actions de 100 fr. dont 25.000 actions de jouissance.

À l'origine, 1.100.000 fr. en 2.200 de 500 fr.

Porté en 1903 à 1.500.000 fr. par émission au pair de 800 actions de 500 fr.

En 1905 à 2.500.000 fr. par création de 2.000 actions d'apports de 500 fr.

En 1918 remboursement intégral des actions et création de 5.000 actions de jouissance.

Porté en 1928 à 5.000.000 fr. par création de 25.000 actions de 100 fr. émises à nofr. et échange de 5.000 actions de jouissance de 500 fr. contre 25.000 de 100 fr.

En 1930 à 7.500.000 fr. par création de 25.000 actions de 100 fr. émises à 130 fr.

Parts de fondateur : 2.400 parts.

Conseil d'administration : MM. Carlo TOCHÉ, président ; DE LAPEYRIÈRE, vice-président ; BEAUVOIS, [Paul] BERNARD, Louis CLAUDON [Hersent], Ernest GÉRARD, Gilbert HERSENT, PERRIN DE BRICHAMBAUT.

Année sociale : close le 31 décembre.

Assemblée générale : avant fin juillet — 1 voix par 20 actions.

Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, 5 % d'intérêt aux actions de capital ; sur le surplus : 10 % au conseil, 70 % aux actions, 20 % aux parts.

Inscription à la cote : V. N. C. [valeur non cotée] (marché hors cote).

Exercices	Bénéfice	Divid. brut total	divid. brut par act.
	milliers de fr.		
1937	—	—	—
1938	—	—	—
1939	301	250	5
1940	—	250	5
1941	—	250	5

INAUGURATION

de la Section de tramway

Kim-Liên–Bachmai

(*La Volonté indochinoise*, 9 novembre 1943)

M. le Résident Supérieur au Tonkin [Jean Haelewyn] a présidé le lundi 8 novembre, à 8 h., à l'inauguration du tronçon de la ligne de tramway Kim-Liên–Bachmai.

Accompagné de M. Cousseau, Chef du Service local de l'Information, de la Propagande et de la Presse, le chef du Protectorat fut accueilli à sa descente de voiture, à Kim-Liên, par M. l'Administrateur-Maire De Pereyra, M. Gauthier¹⁹, Directeur de la Société des Tramways, et M. Lachamp, Ingénieur des Travaux publics.

Le Résident Supérieur et les personnalités présentes montèrent ensuite dans le tramway pour inaugurer la section Kim-Liên–Bachmai, d'une longueur d'environ 1 km. 200, et qui est destinée à rendre les plus grands services aux habitants d'un des quartiers les plus populeux de la banlieue de Hanoï.

Arrivé au point terminus de la nouvelle ligne, le Chef du Protectorat tint à féliciter le Directeur de la Société des tramways et le Service des Travaux publics, pour l'effort qu'ils ont fourni, effort particulièrement méritoire dans les circonstances actuelles et qui témoigne de la vitalité des entreprises économiques locales.

M. le Résident Supérieur remit ensuite à M. Fournier, Chef d'Atelier de la Société des Tramways, les insignes de Chevalier de l'Ordre Royal du Cambodge, et à MM. Ngo van Huong, Dang Can, Nguyên van Han, Lê nguyên Den, Hoang van Lien, Do danh Hun, employés et ouvriers de la Société, la Médaille d'Honneur en argent.

AVIS DE DÉCÈS
(*La Volonté indochinoise*, 28 décembre 1943)

M^{me} Vve Léon Gauthier,
Le conseil d'administration et le personnel de la Société des Tramways du Tonkin ont la douleur de vous faire part du décès de

M. Léon GAUTHIER,
directeur de la Société des Tramways du Tonkin,
chevalier de la Légion d'honneur,
Croix de Guerre,

survenu à Hanoï dans sa 64^e année.

Les obsèques auront lieu le 28 décembre 1943 à 17 h. 30 à l'hôpital de Lanessan.
Le présent avis tiendra lieu de faire-part.

Société financière française et coloniale
Assemblée générale ordinaire du 8 décembre 1944.
Exercice 1943
(*Les Assemblées générales*, 1944, p. 447-451)

INDOCHINE

Société des Tramways du Tonkin. — En 1943, comme en 1940, 1941 et 1942, la Société n'a pas été en mesure d'établir son bilan et son compte de Profits et Pertes dans leur forme définitive ; elle a porté à un compte provisoire le montant total du solde, crééditeur brut provisoire de son compte d'exploitation qui s'élève, pour 1943, à 3.230.102 fr. contre 2.278.785 francs en 1942.

¹⁹ Léon Alexis Joseph Gauthier (Dunkerque, 6 janvier 1880-Hanoï, 27 décembre 1943) : polytechnicien, chevalier de la Légion du 15 mai 1919 : capitaine d'active au 5^e groupe du 112^e régiment d'artillerie lourde.

L'assemblée du 30 juin dernier a décidé de répartir aux actions de capital un acompte de 5 % de leur valeur nominale par prélèvement sur la réserve spéciale.

*Annuaire Desfossés, 1945, p. 584 :
Idem 1940 moins Beauvois*

*Annuaire Desfossés, 1948, p. 618 :
Tramways du Tonkin
C. Toché, pdt-adm.-dir. ; J. de Lapeyrière, v.-pdt ; L. Claudon, E. Gérard, P. Perrin de Brichambaut, R. Boulle, A. de Séroux, SFFC.
Commissaires des comptes : Vincent, [Ernest] Ménétrier.*

SOCIÉTÉ FINANCIÈRE FRANÇAISE ET COLONIALE
Exercice 1947
(*L'Information d'Indochine économique et financière*, 28 octobre 1948)

Société des Tramways du Tonkin

Malgré l'usure apportée au matériel par un trafic très intense, l'exploitation de l'ensemble du réseau d'Hanoï s'était poursuivie dans des conditions satisfaisantes jusqu'au **19 décembre 1946**. Les désordres et les émeutes qui se sont produits depuis cette date au Tonkin ayant occasionné des **dégâts extrêmement importants**, tant au matériel fixe qu'au matériel roulant de la Société, l'exploitation a dû être totalement arrêtée pendant dix mois. Au prix de nombreux efforts, un service partiel a pu être rétabli à partir d'octobre 1947. Depuis cette date, le nombre de lignes remises en état s'accroît régulièrement; les besoins de transport sont, d'ailleurs, d'autant plus vifs à Hanoï que **la destruction d'un grand nombre d'immeubles oblige une partie des habitants à se loger loin de leur lieu de travail**, ce qui a incité la Société à accroître progressivement le kilométrage des lignes électriques.

Aucune assemblée de la Société des Tramways du Tonkin n'a encore statué sur les comptes des exercices 1946 et 1947. Ce retard est dû aux émeutes d'Hanoï, pendant lesquelles **la comptabilité et les archives ont été incendiées**.

La Société des Tramways du Tonkin a déjà touché une avance au titre des dommages de guerre ; elle a pu ainsi passer d'importantes commandes d'outillage, de pièces de rechange et de matériel roulant.



Coll. Olivier Galand
Hanoï. — Un quartier annamite (Éditions P.C.)

TRAMWAYS DU TONKIN (*L'Information financière, économique et politique*, 30 juin 1951)

Les comptes des exercices 1946 à 1949 qui seront soumis à l'assemblée du 14 membre, se soldent comme suit :

Exercice 1946 : bénéfice, 1.244.129 fr. sur lequel 288.312 francs sont affectés aux porteurs de parts ; Exercice 1947 : déficit de 1.609.688 fr., réduit à 568 520 francs par affectation du report antérieur ; Exercice 1948 : bénéfice de 977.909 francs affecté à l'amortissement intégral du déficit reporté ; sur le solde 28.784 francs sont affectés aux porteurs de parts ; Exercice 1949 : bénéfice de 630.292 francs sur lequel 69.574 francs sont affectés aux porteurs de parts.

Il sera proposé pour chacun des exercices la répartition d'un dividende de 5 francs brut par action de capital.

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS DU TONKIN (*L'Information financière, économique et politique*, 15 novembre 1950)

Tenue aujourd'hui 14 novembre, une assemblée ordinaire a approuvé les comptes des exercices 1946, 1947, 1948 et 1949, faisant apparaître respectivement un bénéfice de 1.244.129 francs, une perte de 1.609.688 fr., un bénéfice de 997.909 fr. et un bénéfice de 630.292 francs.

Le dividende a été fixé pour chaque exercice à 5 francs brut par action de capital,

TRAMWAYS DU TONKIN
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 juin 1951)

Il sera mis en paiement, à partir du 16 juillet, un dividende net de 10 francs par action de capital, 5 francs net par action de jouissance. Une somme de 247.260 francs a été attribuée aux parts.

AEC 1951/1109 — Société des tramways du Tonkin, 3, rue Moncey, PARIS (9^e).
Capital. — Société anon., fondée le 17 décembre 1901, 7.500.000 fr. en 25.000 actions de jouissance de 100 fr. dont 10.000 d'apport et 50.000 actions de 100 fr. — Parts de fondateur : 2.400.

Dividendes. — 1945 : 5 fr.

Objet. — Exploitation des tramways d'Hanoï. — Siège de l'exploitation à Hanoï.

Conseil. — MM. Carlo Toché [CGFTE], présid. ; [Jacques] de Lapeyrière [Hersent], vice-présid. ; René Boulle [CGFTE], Ernest Gérard [CGFTE], [Pierre] Perrin de Brichambaut [ép. Yvonne Hersent, fille de Jean], [Ant.] de Seroux [Hersent], Société financière p. la France et les Pays d'Outre-mer [SOFFO], admin.

1951 (déc.) : nouvelle dénomination :
**SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE LA RÉGION DE HANOÏ**
Capital porté à 45.900.000 fr.

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS DU TONKIN
(*L'Information financière, économique et politique*, 6 décembre 1951)
[lignes ressaisies]

L'assemblée des porteurs de paris de fondateurs tenue le 4 décembre a approuvé et décidé :

1° la transformation en 25.000 actions de capital de 100 fr. des 25.000 actions actuelles de jouissance, également de 100 fr., par augmentation, sous forme d'incorporation de réserves au capital, de 100 fr., de la valeur nominale desdites actions de jouissance, suivie d'une conversion en réduction de capital du montant de 100 francs par action représentant l'amortissement effectué sur lesdites actions et d'une distribution d'une somme nette de 100 fr. à chacune des 50.000 actions de capital et de 700 fr. à chacune des 2.400 parts de fondateur ;

2° la conversion des 2.400 parts de fondateur existantes en 16 800 actions de 100 fr. entièrement libérées, qui seraient réparties entre les propriétaires desdites parts de fondateur, à raison de sept actions pour chaque part, et l'augmentation, en conséquence, du capital social de 7.500.000 fr. à 9.180.000 fr. par incorporation de la réserve pour reconstitution des immobilisations sinistrées et au moyen de la création desdites 16.800 actions nouvelles :

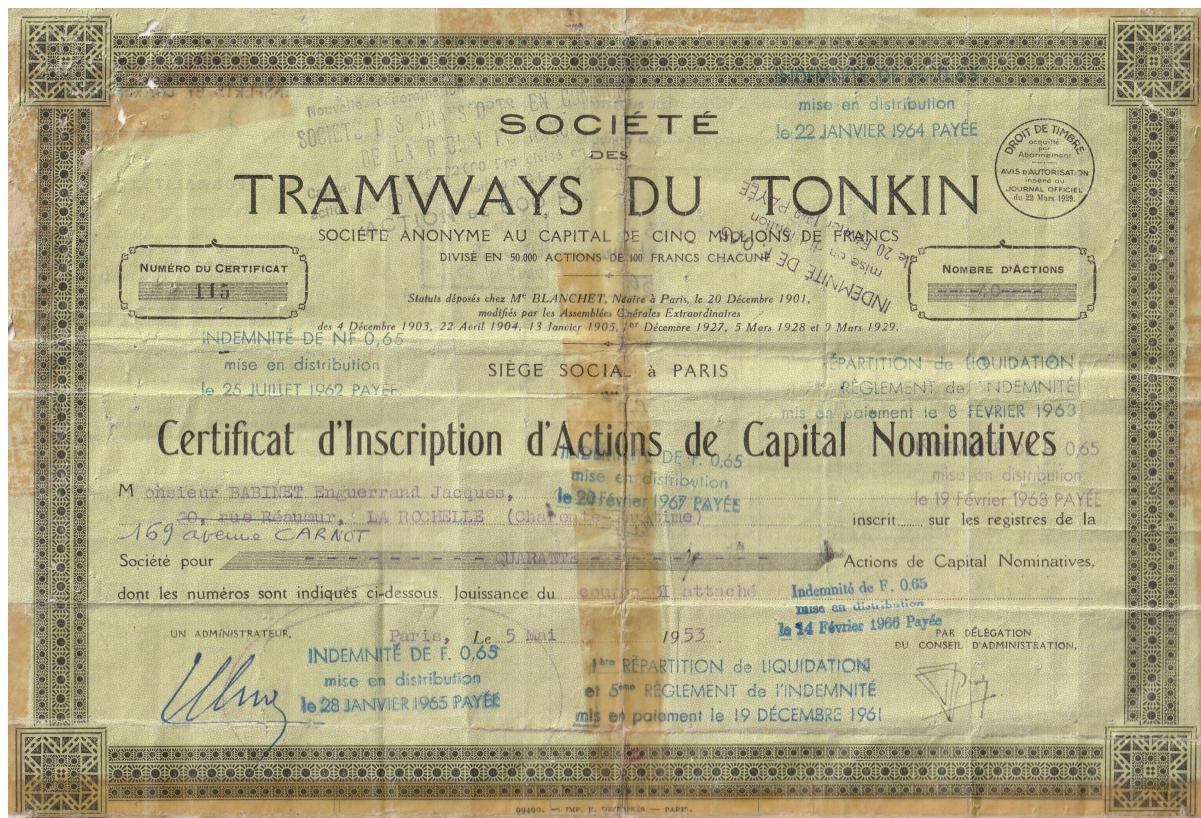
3° 9.180.000 fr. à 45.900 000 fr. par l'incorporation de la réserve pour reconstitution des immobilisations sinistrées par l'élévation de 100 à 500 fr. de valeur nominale des actions après conversion des parts ;

4° l'autorisation au conseil d'administration, en prévision de l'introduction en Bourse des actions, de regrouper, après cette introduction, les actions de 500 francs en actions d'une valeur nominale maximum de 5.000 francs.

5° et, comme conséquence de ce qui précède, diverses modifications aux statuts.

Tenue ensuite, l'assemblée extraordinaire a approuvé les décisions prises par l'assemblée des porteurs de parts et décidé que la nouvelle dénomination de la société serait Société des transports en commun de la région de Hanoï.

Les assemblées spéciales des porteurs d'actions de capital et d'actions de jouissance ont approuvé les décisions prises par les assemblées précédentes.



Coll. Olivier Galand

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS DU TONKIN

Société anonyme au capital de cinq millions de fr.
divisé en 50.000 actions de 100 fr. chacune

Statuts déposés M^e Blanchet, notaire à Paris, le 20 décembre 1901.
Modifiés par les assemblées générales extraordinaires des 4 décembre 1903,
22 avril 1904, 13 janvier 1905, 1^{er} décembre 1927, 5 mars 1928 et 9 mars 1929

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 22 mars 1929

Siège social à Paris

CERTIFICAT D'INSCRIPTION D'ACTIONS DE CAPITAL NOMINATIVES

M. Babinet Enguerrand Jacques²⁰, 20, rue Réaumur-169, avenue Carnot, La Rochelle
(Charente-Maritime) inscrit sur les registres de la société pour quarante actions de capital nominatives

Paris, le 5 mai 1953

Un administrateur : ?

Par délégation du conseil d'administration : ?

Impr. .E. Desfossés, Paris

TRANSPORTS EN COMMUN DE LA REGION D'HANOÏ

(*L'Information financière, économique et politique*, 3 juillet 1953)

L'assemblée du 29 juin a approuvé les comptes de 1952 se soldant par un bénéfice de 9.673.590 francs et voté un dividende net de 12 %.

Une assemblée extraordinaire a autorisé le conseil à augmenter le capital jusqu'à 200 millions au maximum.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION DE HANOÏ

MISE EN LOCATION-VENTE

(*L'Information financière, économique et politique*, 4 juin 1955)

Voici le texte d'une dépêche A.F.P. à ce sujet :

Un protocole de location-vente entre des représentants du Comité administratif d'Hanoï et de la Société française de transports en commun de la région d'Hanoï a été signé mercredi au siège de l'administration municipale de la capitale de la République démocratique du Vietnam.

« Aux termes de ce protocole, la Société française a cessé l'exploitation le 31 mai et a cédé les installations, le matériel et l'équipement, les approvisionnements, les stocks et les locaux à la ville d'Hanoï qui prend en charge l'exploitation à partir du 1^{er} juin. La Société française sera indemnisée par le versement d'une somme de 300 millions de francs français payables en vingt-cinq années. Les paiements seront effectués semestriellement. Ils représenteront chacun une somme de six millions de francs. Le premier versement sera effectué le 1^{er} janvier prochain.

Les deux seuls techniciens français qui dirigeaient l'exploitation de la société resteront en fonction jusqu'au 15 juin prochain, date à laquelle ils seront remplacés par des techniciens vietnamiens.

Dans les milieux français autorisés, on exprime une vive satisfaction à la suite de l'accord réalisé qui rappelle, dans ses grandes lignes, celui par lequel le gouvernement de la république démocratique vietnamienne a racheté, en avril dernier, les installations de la Société française des Charbonnages du Tonkin, qui exploitait le gisement anthracifère du nord-Vietnam.

²⁰ Jacques Babinet (1911-1968) : fils de Georges Babinet et de Paule de Clisson, châtelains à Fontaine-le-Comte (Vienne). Frère de Denise (Mme Éric Dahl, armateur à La Rochelle). Marié à Martine Maître, fille de Jean Maître, des Papeteries de La Haye-Descartes).

OUTRE-MER

Transports en commun d'Hanoï

Signature d'un protocole de location-vente
(*Combat*, 4 juin 1955)

HANOI, juin. — Un protocole de location-vente entre les représentants du Comité administratif d'Hanoï et la Société française de transports en commun de la région d'Hanoï a été signé hier au siège de l'administration municipale de la capitale de la République démocratique du Nord-Vietnam.

Aux termes de ce protocole, la Société française a cessé son exploitation le 31 mai et a cédé ses installations, son matériel d'équipement, ses approvisionnements, ses stocks et ses locaux à la ville d'Hanoï, qui prend en charge l'exploitation à partir du 1^{er} juin.

La Société française sera indemnisée par le versement d'une somme de 300 millions de francs français en 25 ans.

Dans les milieux français, on exprime une vive satisfaction à la suite de l'accord réalisé, qui rappelle dans ses grandes lignes celui par lequel le gouvernement de la République démocratique du Nord-Vietnam a racheté en avril dernier les installations de la Société française de Charbonnages du Tonkin qui exploitait le gisement anthracifère du Nord-Vietnam.

Dans les mêmes milieux, on fait remarquer que si le protocole signé hier consacre la disparition dans le Nord-Vietnam, d'une des rares sociétés françaises qui y était demeurée, elle assure néanmoins à celle-ci une indemnisation « raisonnable ».

En tout état de cause, ce service devrait être transféré aux autorités de la République démocratique du Vietnam comme le prévoient les lettres échangées par MM. Mendès-France et Pham Van Dong à l'issue de la conférence de Genève. Mais, indique-t-on, le transfert s'est fait dans le cas de la Société des transports en commun à Hanoï à la suite de négociations qui ont abouti à une indemnisation aux anciens exploitants français. On rappelle que trois autres services publics et industriels du Nord-Vietnam concédés à des sociétés françaises (électricité, eaux et chemins de fer) ont refusé tout contact avec les autorités nord-vietnamiennes et ont abandonné leurs installations préférant, semble-t-il, se retourner vers l'Etat français en vue d'une éventuelle indemnisation.

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION DE HANOÏ (*L'Information financière, économique et politique*, 15 décembre 1955)

L'assemblée extraordinaire du 13 décembre a ratifié le protocole intervenu, le 31 mai 1955, entre la société et le comité administratif de la ville d'Hanoï.

D'autre part, l'assemblée a donné tous pouvoirs au conseil pour décider, si cela se révélait nécessaire, la mise obligatoire au nominatif de toutes les actions. Elle a, en outre, autorisé le conseil à différer jusqu'au 30 juin 1956 la réunion de l'assemblée devant statuer sur les comptes de l'exercice 1954.

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION DE HANOÏ (Anciennement : Société des Tramways du Tonkin)

[Desfossés 1956/415]

SIÈGE SOCIAL : Paris, 3, rue Moncey. Tél. : TRI. 12-95.

CONSEIL :

Toché (Carlo ou Charles)[1886-1968. Fils de Charles Toché, artiste peintre, et de Marie Trastour. Marié à Alice Collette, fille d'Henri Collette, ingénieur des poudres. Polytechnicien. Capitaine du génie, proche du général Ferrié, pionnier des télécommunications. Dir. (1923), puis adm. (1932) de la SFFC. Son repr. dans diverses affaires. Démissionnaire en 1934. Adm. de sociétés d'électricité et de tramways, à commencer par ceux du Tonkin...], 355 (Ch de fer sur routes d'Algérie), 397 (v.-pdt Cie générale française de transp. et d'entrep.), 410 (ex-Tramways de Tunis), 412 (Tramways algériens), 527 (dg SOCAPI), 540 (pdt Centrale p. l'industrie), 1181 (liquid. Cie centrale d'énergie élect.), 1209 (pdt Omnium lyonnais), 1319 (Indochinoise d'élect.), 1323 (v.-pdt Eaux et élec. de l'Ouest africain), 1811 (Indoch. de cult. tropicales).

Lapeyrière (Jacques de)(ing. Ép. Germaine Vinot-Préfontaine. Enf. : Guy (1913 Cheu-Kia-Tchouang, Chine), Simone (ép. Lemoine), Jean (ép. Janine Duménil-Leblé), Jean [Hersent], 415 (v.-pdt Transp. commun rég. Hanoï), 479 (v.-pdt Port de Fedala), 1316 (v.-pdt Énergie élect. Bizerte).

Boule (René)[fils de Léon], 397 (CGFTE), 408 (Tram. St-Quentin), 410 (Tunisienne d'élec. + transp.), 415 (Transp. commun région Hanoï), 982 (Fr.-belge mat. ch. fer), 1316 (Énergie élect. ville de Bizerte).

Dufour (Ch.)[naguère directeur à Hanoï], 415 (Transp. en commun Hanoï).

Leclère (Gaston)[1898-1976][Pdt Soc. centrale d'application et de participation industrielle (BM 1955), puis pdt de la Soc. indus. de fonderie d'aluminium (BM 1966)], 397 (dir. adm. CGFTE), 399 (Transports d'Amiens), 409 (Tramways de Toulon), 415 (Transports en commun de la région d'Hanoï), 527 (SOCAPI).

Perrin de Brichambaut (Dr Pierre)(1889-1967)(Colonel aviateur, médecin, ingénieur civil, ép. Yvonne Hersent. Adm. de la Société des entrepôts frigorifiques de l'Afrique du Nord et autres affaires Hersent à Fédala : voir AEC 1951), 415 (Transports en commun de la région d'Hanoï), 479 (Port de Fedala), 481 (Port Rosario), 1316 (Énergie élect. ville Bizerte).

Seroux (baron Antoine de)[Ing. Ép. Zoé Barbet, fille de Louis-Alex. Barbet (1850-1931), anc. repr. Hersent au Port de Rosario, au Port de Fedhala, à la Soc. foncière de l'Indochine (tramways de Hanoï...) [Hersent], 415 (Transp. commun rég. Hanoï), 479 (adg Port de Fedhala), 1316 (adg Énergie élect. Bizerte), 1769 (Expl. forest. afric.).

Financière pour la France et les Pays d'Outre-Mer [SOFFO].

COMMISSAIRES AUX COMPTES :

Vincent (M.), 415 (comm. cptes Transp. commun rég. Hanoï).

Méchin (A.) 397 (comm. cptes CGFTE), 399 (comm. cptes Transp. d'Amiens), 408 (comm. cptes Tram. St-Quentin), 409 (comm. cptes Tram. du Var et du Gard), 410 (comm. cptes Tunis. Électricité+Transp.), 415 (comm. cptes Transp. commun rég. Hanoï).

R. Goutelle

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée en décembre 1901, pour une durée de 99 ans, sous la dénomination « Société foncière de l'Indochine », changée en celle de « Société des Tramways du Tonkin », et, en décembre 1951, en celle de « Société des Transports en Commun de la Région de Hanoï ».

OBJET : Toutes opérations immobilières en Indochine ; exploitation de toutes lignes de tramways, chemins de fer et autres moyens de transport.

CAPITAL SOCIAL : 114.750.000 fr., divisé en 91.800 actions de 1.250 fr. toutes de même rang. À l'origine, 1.100.000 fr., divisé en 2.200 actions de 500 fr. Porté à 1.500.000 fr. en décembre 1903 ; à 2.500.000 fr. en janvier 1905 ; en 1927, le capital a été porté à 5 millions, par l'émission de 25.000 actions de 100 fr. En 1929, les actions anciennes de 500 fr., au nombre de 5.000 ont été divisées en titres de 100 fr. En 1930, le capital a été élevé à 7.500.000 fr., et, en décembre 1951, à 45.900.000 fr. Porté en 1953 à 114.750.000 fr. par élévation du nominal à 1.250 fr.

PARTS DE FONDATEUR Converties en 16.800 actions de capital, à raison de 7 pour 1 part, en décembre 1951.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE. Avant fin juillet.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale, 5 % d'intérêt aux actions de capital. Sur le surplus : 10 % au Conseil, et le solde à la disposition de l'Assemblée, sauf prélèvements facultatifs pour réserves ou reports.

LIQUIDATION : Apurement du passif, remboursement du capital, le surplus aux actions.

SERVICE FINANCIER ET TRANSFERTS : Société Financière pour la France et les Pays d'Outre-Mer.

COUPONS NETS AU PORTEUR : Actions de capital : N° 28 (16 juillet 1951), 10 fr. ; 29 (26 décembre 1951), 100 fr. ; 30 (3 juin 1952), 41 fr. ; 31 (6 juillet 1953), 60 fr. ; 32 (1^{er} juillet 1954), 150 fr.

PRODUITS BRUTS	AMORT.	BÉNÉFICES NETS	RÉSERVES	BÉNÉFICES DISTRIBUÉS	DIVIDENDES	
					ACT. CAPIT.	JOUISS.
			En 1.000 francs		En francs	
1942	2.428	—	2.278	250	5 (1)	—
1943	3.397	—	3.230	250	5 (1)	—
1944	3.738	—	3.558	250	5 (1)	—
1945	86	—	1.678 (2)	250	5	—
1946	1.703	—	1.244	250	5	—
1947	62	—	1.610(2)	250	5	—
1948	3.760	—	978	250	5	—
1949	4.033	—	630	250	5	—
1950	24.216	15.863	1.564	1.160	110 (3)	—
1951	64.507	19.158	6.725	5.000	60	—
1952	85.095	43.68	9.673	7.889	60	—
1953	86.481	36.74	20.552	18.019	150	—

(1) Par prélèvements sur la réserve spéciale.

(2) Perte

(3) Y compris 100 fr. distribués par suite de la transformation des act. jouiss. en act. capital.

BILANS AU 31 DÉCEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953
PASSIF				
A. Capital	7.500	45.900	46.900	114.750
Réserves et provisions	140.558	100.203	669.125	889.492
C. Dette flottante	163.307	248.221	71.538	44.656
D. Divid. et tantièmes	1.160	5.000	7.889	18.01
	<u>312.525</u>	<u>399.824</u>	<u>694.452</u>	<u>666.917</u>
ACTIF				
F. Immobilisations	105.148	102.112	315.118	177.232
G. Réalisable :				
Titres de placement	55.855	117.909	141.831	129.929
Stocks	44.129	48.362	81.932	59.634
Débiteurs	75.575	103.810	67.355	119.794
H. — Disponible	31.818	27.131	88.216	80.331
	<u>312.525</u>	<u>399.324</u>	<u>694.452</u>	<u>566.917</u>

NOTA. — Un protocole de location-vente entre des représentants du comité administratif d'Hanoï et de la Société française de transports en commun de la Région d'Hanoï a été signé le 1^{er} juin 1955 au siège de l'administration municipale.

Aux termes de ce protocole, la société française a cessé l'exploitation le 31 mai et a cédé les installations, le matériel et l'équipement, les approvisionnements, les stocks et les locaux à la ville d'Hanoï qui prend en charge l'exploitation à partir du 1^{er} juin.

La société française sera indemnisée par le versement d'une somme de 300 millions de fr. français payables en vingt-cinq années. Les paiements seront effectués semestriellement. Ils représenteront chacun une somme de 6 millions de fr. Le premier versement sera effectué le 1^{er} janvier prochain. Les deux seuls techniciens français, qui dirigeaient l'exploitation de la société, resteront en fonction jusqu'au 15 juin prochain, date à laquelle ils seront remplacés par des techniciens vietnamiens.



Coll. Peter Seidel

STCRH

S.A. au capital de 45.900.000 fr.

divisé en 91.800 actions de 500 fr.

Statuts déposés chez M^e Blanchet, notaire à Paris

SIÈGE SOCIAL À PARIS

R.C. Seine n° 31.239

Action de cinq cents francs au porteur

Le président du conseil d'administration : Carlo Toché

Un administrateur : A. de Séroux

Capital porté à 114.750.000 fr. en 91.800 actions de 1.250 fr.
 Décision du conseil d'administration du 29 juin 1953, suivant
 autorisation de l'assemblée générale extraordinaire du même jour.
 ACTION DE 1.250 fr.

1^{re} répartition de liquidation
 et 5^e règlement de l'indemnité
 mis en paiement le 19 décembre 1961.

Imprimerie Chaix, rue Bergère, Paris — 2741-4-52

Société des Transports en commun de la Région d'Hanoï
(*L'Information financière, économique et politique*, 7 juillet 1956)

L'assemblée extraordinaire du 5 juillet a ratifié la décision prise par le conseil de reporter au 5 juillet 1956 la date du 30 juin 1956 fixée par l'assemblée extraordinaire du 13 décembre 1955 pour réunir l'assemblée devant statuer sur les comptes de 1954.

Elle a ratifié également l'établissement d'un inventaire au 31 mai 1955 ainsi que le report à cette date de la clôture de l'exercice commencé le 1^{er} janvier 1954, et fixé à dix-neuf mois la durée de l'exercice en cours qui, commencé le 1^{er} juin 1955, se terminera ainsi le 31 décembre 1956, les exercices suivants devant à nouveau coïncider avec l'année civile.

L'assemblée ordinaire, tenue à l'issue de l'extraordinaire, arrêté à 51.455.158 fr. le solde bénéficiaire de l'exercice 1^{er} janvier 1954-31 mai 1955 et a fixé le dividende à 12 % net, payable à partir du 6 juillet.

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION DE HANOÏ
(ANC. TRAMWAYS DU TONKIN)
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 mai 1957)

Le rapport présenté à l'assemblée du 7 mai signale que la société a poursuivi le recouvrement des semestrialités stipulées au protocole du 31 mai 1955. La société a porté le montant de ces deux semestrialités, soit 13 millions de francs, en déduction de celui de sa créance qui est ainsi ramenée à 287 millions de francs.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1956. Bénéfice net : 5 millions 46.673 fr. Dividende net : 12 %.

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION DE HANOÏ
(ANC. TRAMWAYS DU TONKIN)
(*L'Information financière, économique et politique*, 18 février 1958)

Le rapport présenté à l'assemblée du 14 février signale que la société a poursuivi au cours de l'exercice 1957 le recouvrement des semestrialités stipulées au protocole du 31 mai 1955. La loi du 22 février 1957 ayant prévu la distribution aux actionnaires des indemnités de cette espèce en franchise d'impôt, il sera réparti à partir du 21 février une somme de 272 fr., nette de tous impôts par action.

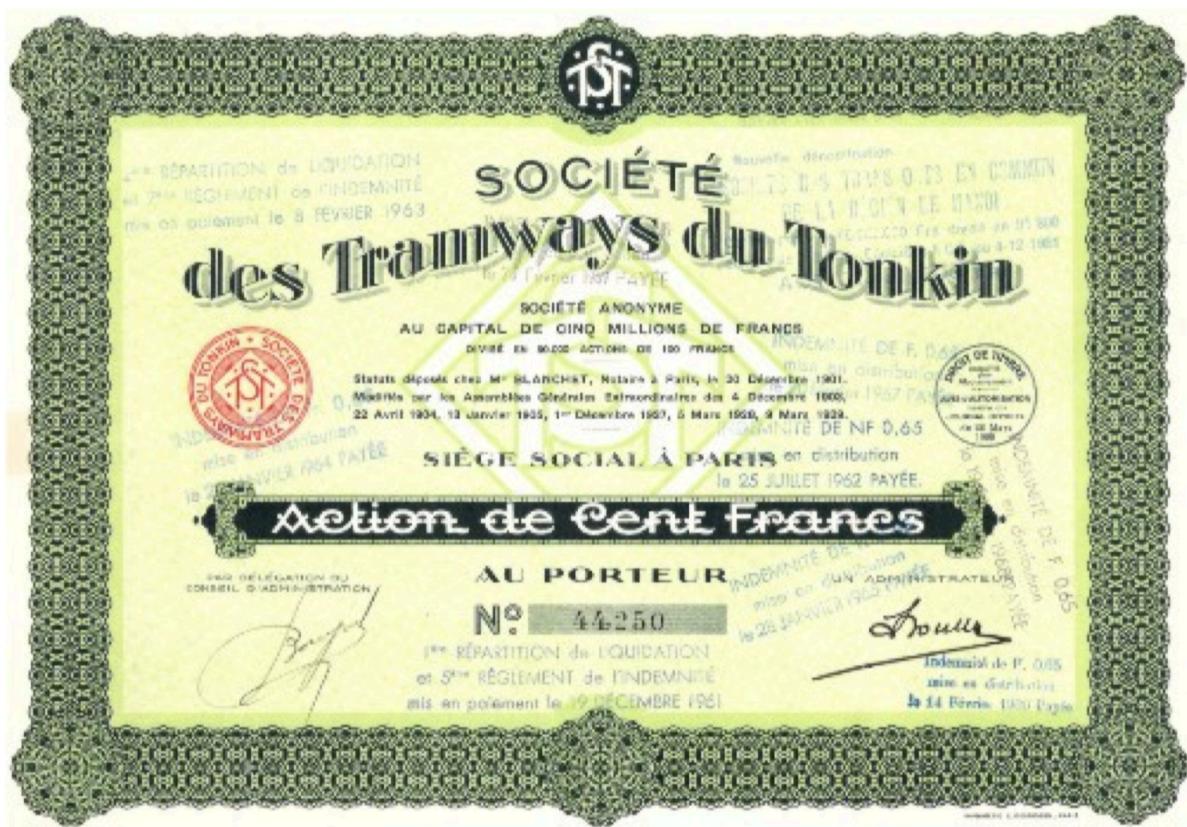
L'assemblée a approuvé les comptes de 1957 se soldant par un bénéfice de 6480.536 francs, reporté à nouveau après affectation à la réserve légale.

SOFFO
(*L'Information financière, économique et politique*, 5 juillet 1958)

Mention.

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION DE HANOÏ
(L'Information financière, économique et politique, 19 février 1959)

L'assemblée ordinaire du 17 février a approuvé les comptes de l'exercice clos au 31 décembre 1958 se soldant par un bénéfice net de 4 millions 436.244 francs et voté un dividende net de 217 francs à raison de 130 francs pour le coupon n° 36 à titre de répartition des deux dernières indemnités perçues en exécution du protocole du 31 mars 1955 intervenu entre la société et les autorités administratives de la ville de Hanoï et de 87 francs pour le coupon n° 37, net de la taxe proportionnelle, prélevés sur le bénéfice.



HISTORISCHE WERTPAPIERE INDOCHINA
baseportal.de/cgi-bin/baseportal.

En bas : 1^{re} répartition de liquidation et 5^e règlement de l'indemnité mis en paiement le 19 décembre 1961.

En haut à gauche : 2^e répartition de liquidation et X^e règlement de l'indemnité mis en paiement le 8 février 1963.

Who's Who européen, 1967 :

LECLÈRE Gaston. Administrateur de sociétés. Né à Paris [18^e], le 16.4.1898 [† Paris 19^e, 30/7/1976]. F. : de Gustave [dessinateur] et de [Louise] Russily. M. : en prem. noces [1921] avec † Marcelle Ciret ; en sec. noces [1962] avec Juliette Loir²¹. Enf. : Jean et

²¹ Acte de naissance avec mentions marginales de mariages et décès transmis par Alain Warmé.

Colette. Ét. : Éc. comm. Paris. Carr. : secr. gén. Soc. comm. d'eaux minérales Bassin de Vichy, 1934 secr. gén., dir., puis dél. au conseil Cie gén. fr. de transports et d'entreprises [CGFTE][ex-Cie gén. frse de tramways], prés. Soc. industr. de Fonderie d'aluminium, Soc. nouvelle d'ét. et trav., v.-prés. SOCALTRA [Alsacienne d'études et de travaux], adm. Chemins de fer et trams du Var et du Gard, Transports d'Amiens, Régie mixte des transports toulonnais, Union électr. tunisienne, Soc. fin. de participations et de gestion, Soc. d'urbanisme de la Seine, dél. consulaire Chambre de comm. Paris. Décor. : ch. O. nat. Légion d'hon. Membre : prés. Soc. hist. et archéol. « Le vieux Montmartre ». Récr. : le vieux Paris et son hist. A. priv. : 11, impasse Trainée, 75 Paris 19 ; prof. 3, rue Moncey, 75 Paris 9, France.



Coll. Olivier Galand

SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS DU TONKIN

Indemnité de F. 0,65

mise en distribution le 20 février 1967 payée

Par délégation du conseil d'administration :

Un administrateur (à droite) : Boulle

Imprimerie E. Desfossés, Paris



Coll. Franky Leeuwerck

En bas à gauche : indemnité de F. 0,65 mise en distribution le 20 février 1969 PAYÉ.



[Coll. Olivier Galand](#)

Hanoï (1990). — Trolley communiste à bout de souffle (déc. 1986-juillet 1993), ayant pris le relais d'un tramway à l'agonie.

Les Métros du Viêt Nam (déc. 2022)

Saïgon

- Premier essai sur une ligne aérienne de 9 km entre l'université et le Hi-Tech Park (21 déc. 2022). La ligne comportera au total 19,7 km et sera achevée vers fin 2023 (au lieu de 2014 initialement prévu). Les constructeurs (Shimizu Maeda et Sumitomo) ainsi que le matériel (Hitachi) sont japonais.
 - 11 autres lignes sont prévues.

Hanoï

- Ligne 2 A de 13,1 km entre Hanoï et Ha Dong, longeant l'ancienne ligne de tramway, construite entre oct. 2011 et 2021.
 - Financement majoritairement chinois.
 - 14 rames de 4 voitures fournies par CRRC, de Pékin.
 - Lignes 3 de 12,5 km dont 4 en souterrain.
 - Financement français et européen.
 - Constructeurs Systra, Colas Rail, Thalès.
 - Matériel Alstom
 - 8 autres lignes sont prévues, dont 3 en monorail.