

LES TRAMWAYS DU TONKIN

documentation réunie par Alain-Yves LÉGER

alain.y.leger@wanadoo.fr

mise en ligne : 21 août 2013

dernière modification : 17 novembre 2013

Une première concession de tramways à Hanoï fut accordée en 1896 à MM. Courret, Krug et Durand frères (voir rapport Guillemoto in Doumer, *Situation de l'Indochine française*).

Elle est reprise en 1901 par la Société foncière de l'Indochine¹ qui est rebaptisée, en 1929, Tramways du Tonkin, puis, en 1951, Transports en commun de la région d'Hanoï.

En 1922, le groupe de travaux publics Hersent est hégémonique. On remarque au conseil la présence du Dr René Porak, diplômé de la faculté de médecine de Nancy, professeur à la faculté de Shanghai, qui traduit une volonté d'assurer une bonne santé aux salariés de la compagnie.

En 1927, la SFFC, d'Octave Homberg, prend le contrôle de l'affaire. Des augmentations de capital ont lieu. La SFFC, qui connaît des difficultés, abandonne la direction à la Cie générale française de tramways, créée en 1875, au capital de laquelle se côtoyaient des intérêts belges (la Sofina, directement et via la Société centrale pour l'industrie électrique) et français (Thomson-Houston). Cette Cie exploita plusieurs réseaux en France (Amiens, Le Havre, Marseille, Nancy, Orléans, Rouen, Saint-Quentin, Toulon, Tours...) ainsi que les Tramways de Tunis.

Après la Seconde Guerre mondiale, elle prit le nom de Cie générale française de transports et entreprises (CGFTE). En 1987, elle vendit ses concessions de transports en commun à la CGEA (Générale des eaux) et se rebaptisa Financière Moncey.

Annuaire des entreprises coloniales, 1922.

729 — Sté foncière de l'Indochine, 47, rue de Liège, PARIS (8^e).

Capital. — Sté an. [déc. 1901], 2 500.000 fr. en act. de 500 fr. ent. lib. — 340.000 fr. d'obligations.

Objet. — Toutes opérations sur terrains en Indochine et constr. d'immeubles. — Constr. et exploit. de tramways. — Exploit. d'usines électriques pour l'éclairage et la force motrice. — Siège de l'exploit. à Hanoï.

Conseil. — MM. J.-B. [Jean] Hersent [fils d'Hildevert], présid. ; A. Bardet [Port de Fédahla (Hersent)], adm.-dél. ; L[éon] Bertrand [ing. des T.P., adm.-dir. Phosphates de l'Océanie, à particip. Hersent], G[eorges] Hersent [frère de Jean], doct. Porak, L. Rennevier, Schmidt, admin.

TRAMWAYS D'HANOI
par H. CUCHEROUSET
(L'Éveil économique de l'Indochine, 24 avril 1927)

La nouvelle de l'achat par M. Octave Homberg des Tramways de Hanoï, ou, pour être plus exact, de la **mainmise par M. O. Homberg sur la majorité des actions de la**

¹ À distinguer de sa presque homonyme, la **Compagnie** foncière d'Indochine.

Société Immobilière, propriétaire de ces tramways, a été généralement bien accueillie, car on s'accorde à penser que ce n'est pas pour laisser ces tramways achever de tomber en décadence que l'actif financier s'en est assuré le contrôle.

Dans leur enthousiasme, à l'idée que les vieilles reliques d'un type vieux de trente cinq ans, qui se traînent si péniblement dans nos rues avec un bruit de ferraille, allaient faire place à quelque chose de plus moderne, certains ont pris leurs vœux pour des réalités et annoncé que, déjà, du matériel neuf était commandé.

Nous nous sommes donc rendu à l'usine, où M. de Boysson, le directeur provisoire envoyé de Saigon par la Banque Homberg pour prendre les services des mains de M. Duron, nous a fort aimablement reçu, mais nous a déclaré ne rien connaître encore des intentions de la Société quant à l'avenir. Un directeur sera envoyé de France prochainement avec des directives ; pour le moment, le rôle du directeur provisoire est de prendre connaissance de l'affaire et d'en étudier le fonctionnement.

M. de Boysson a été frappé par le bon état d'entretien d'un matériel si ancien, et ceci fait honneur à M. Duron qui, réellement, y a eu beaucoup de mérite.

On sait que M. Duron va se rendre à Quang-tchéou-Wan pour y installer la centrale électrique et le réseau d'éclairage des deux centres : Fort Bayard et Tchékham ; nous ne serions pas étonné si un tramway électrique venait plus tard compléter cette installation. Il y a un trafic actif entre les deux villes distantes de 14 km.

Il y a bientôt dix ans que l'Eveil Economique, reprenant les conclusions exposées par son directeur au début de 1914, dans *l'Avenir du Tonkin*, suggérait, entre autres choses s'offrant à l'activité française à Quang-tchéou-Wan : une succursale de la Banque de l'Indochine et une centrale électrique ; ces deux suggestions sont aujourd'hui l'une une réalité concrète, un vrai succès, l'autre une certitude, qui demain se traduira par un grand succès.

Fermons la parenthèse.

Pour en revenir aux tramways de Hanoi, on sait que cette affaire eut des débuts pénibles ; le contrat laissait à la charge de la Société non seulement la construction des lignes mais l'entretien de la voie et de la chaussée empruntée par la voie : or la population, alors très pauvre, considérait comme un luxe ce mode de locomotion. Ce ne fut que du jour où une ligne fut prolongée au-delà de la banlieue immédiate, jusqu'à Hadông, que les recettes commencèrent à se rapprocher du chiffre des dépenses, pour le dépasser vers la fin de la guerre, lorsque la population, moins misérable, eut assez de gens à même de dépenser quatre sous pour s'éviter cinq kilomètres à pied.

Mais le **Conseil d'Administration, composé de vieillards, restait sous l'impression des mauvaises années des débuts et, ayant tiré de substantiels profits de la vente de ses immenses terrains de l'ancienne citadelle, ne se souciait pas de dépenser un centime à étendre son réseau de tramway et à rénover le matériel.**

Malgré les efforts de M. Duron, il est certain que quelques années plus tard, c'en eût été fini de ces pauvres vieux tramways impotents, concurrencés sur leur seul bon parcours par les autobus. Nous sommes heureux de voir un sang nouveau infusé à la société, car il y a beaucoup à faire aujourd'hui en matière de tramways ; le réseau est susceptible d'une extension considérable et des millions de piastres y trouveront un placement avantageux si l'exploitation est faite d'une façon moderne, méthodique, bien adaptée aux besoins spéciaux du pays.

Tout d'abord, il y aurait lieu de remanier légèrement le réseau en partant de ce principe que le service suburbain est le principal et le service urbain accessoire ; pour l'intérieur de la ville, tout en gardant les voies actuelles comme voies de jonction entre les différentes lignes, on aura intérêt à céder la place dans une large mesure à l'autobus, et à l'imbattable pousse-pousse.

Dans la ville indigène le tramway ne peut circuler que très lentement et, si l'on garde la voie unique, il sera toujours une gêne pour la circulation.

Voici les premières améliorations que nous nous permettrons de signaler, en attirant l'attention sur ce fait que la partie de la province de Hadông qui constitue la banlieue de Hadông ne compte pas moins de cinq cent mille habitants.

Nous suggérerions que la place Négrier reste la tête de ligne pour la ligne de Bach-Mai, mais en doublant la voie d'un bout à l'autre et en prolongeant la ligne de 5.500 mètres en ligne droite jusqu'à la gare de Van-Diên, sur la ligne de Hanoï à Nam-Dinh. Notre ligne desservirait ainsi le stand de tir et l'important marché de Giap Luc.

De la place Négrier au Château d'eau, la ligne resterait une ligne de jonction sans en augmenter le trafic ; mais le Château d'Eau deviendrait tête de ligne pour un trafic développé dans la direction de la banlieue Nord. La voie serait doublée et prolongée au-delà du Village du Papier jusqu'à celui des Quatre Colonnes (Thuy-Phong) par Cô-Nhuê-Hoàng Cô, Nhuê Chua Đông et Cô Nhuê Viên, soit 6 km. 1/2.

De même entre la place Négrier et la place Neyret, la ligne resterait comme ligne de jonction rue du Chanvre et du Coton et serait développée en double voie vers la banlieue avec la place Neyret comme tête de ligne de la plupart des convois. La ligne du pont du Papier serait poussée jusqu'à la citadelle de Hoai-Duc Phu, soit 1.500 mètres, en attendant la ligne de Hanoï à Sontây. La ligne de Hadông, doublée et aménagée pour une plus grande vitesse serait poussée jusqu'au Day, soit six kilomètres.

Telles sont les premières lignes que nous suggérerions, soit 19 km.500.

Ensuite nous proposerions :

1° — Une ligne partant de Château d'Eau et gagnant par la rue du Charbon, la digue du fleuve Rouge qu'elle suivrait jusqu'au Bac des Quatre Colonnes, 10 km ;

2° — Une ligne de ceinture allant de Thanh Tri à Phu-Xa par Bach-Mai, le Camp d'Aviation, et la route surpeuplée qui longe le Sông Tô Lich en coupant le tramway de Hadông; celui du Pont du Papier et celui du Village du Papier, 15 km ;

3° — Une ligne prenant au croisement de la rue Paitl-Bert et du Boulevard Gia-Long et suivant le Bd. Gia-Long prolongé jusqu'à Bach-Mai, passant ensuite par le Lazaret et le Camp d'Aviation et filant de là, sur Diah-Côngi Thuong, traversant le Sông Tô-Lich, longeant par derrière les riches villages qui bordent ce cours d'eau puis ceux qui bordent le Sông Nhuê, Giang jusqu'à Khuc-Thuy, 13 km.;

4° — Une ligne de Hadông à Van-Diên traversant la précédente à Thanh-Liêt, 7 km. 500.

Plus tard, quand sera construit le nouveau pont du chemin de fer et que le pont Doumer sera affecté aux véhicules divers et aux tramways, une ligne partant du boulevard Henri d'Orléans, prenant le pont Doumer et bifurquant au sortir de ce pont :

a) — sur la nouvelle gare de Gia-Làm ;

b) — sur Lâm-Gia, Bat-Trang et le Huyên de Van-Giang par la digue du fleuve Rouge 18 km. 500.

Soit pour ce second réseau 64 km., soit en tout 83 km. 500 de tramways électriques.

Une troisième extension comprendrait : a) l'extension jusqu'à Sontây de la ligne de Hoai-Duc Phu soit 32 km.,

b) une ligne d'environ 50 km. longeant le Day en aval.

Soit au total environ 188 km. de tramways nouveaux s'ajoutant aux 21 existants.

Cela constituerait pour le groupe Homberg une affaire un peu moins microscopique que l'affaire actuelle, le placement de quelque chose comme quatre millions de piastres ; cela constituerait surtout pour les campagnes une oeuvre de première utilité.

Nous supposons, bien entendu, que l'affaire sera exploitée intelligemment, non pas selon des formules d'Europe du temps de Louis Philippe, mais selon les besoins propres du pays. Les lignes devraient être construites partout pour recevoir au besoin des wagons de 10 tonnes des chemins de fer du Yunnan et de l'Etat et aménagées pour faciliter le transport des marchandises et remplacer dans la plupart des cas, par des trains circulant en ville la nuit, le trafic des charrettes à bras. Nous envisagerions un embranchement desservant les carrières de la Rive Droite du Day et amenant avec des wagons basculants le ballast pour l'entretien des routes et des rues, des embranchements particuliers en ville desservant marchés, usines, dépôts, abattoir et boucheries, fabriques de glace et dépôts de pétrole, etc, amenant le sable aux mares à remblayer, les briques aux grands immeublés en construction, etc.

Comprise de cette façon, l'affaire des tramways serait une belle grande affaire.

Société Foncière de l'Indochine
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 novembre 1928)

La Société Foncière de l'Indochine a réalisé en 1927 un peu plus de 3 millions de francs de recettes, mais les frais d'exploitation ont presque tout absorbé et les amortissements auxquels s'est livré le conseil n'ont laissé aucun disponible.

Le président s'est plaint de l'irrégularité avec laquelle la Sté Indochinoise d'Electricité a fourni le courant pendant le premier semestre 1927.

La société a complètement cessé ses opérations foncières ; elle a vendu ses terrains et immeubles et se consacre uniquement à l'exploitation des Tramways de Hanoi. Une mission a été envoyée au Tonkin l'an dernier pour étudier le développement de ces services de tramways et une augmentation de capital, qui aura lieu prochainement, permettra la réalisation du programme projeté.

Il est à remarquer que le capital actuel a été entièrement remboursé.

TONKIN
LA VIE ÉCONOMIQUE
(*Les Annales coloniales*, 17 décembre 1928)

Hanoi. — Le directeur de la Société foncière vient de demander au Résident supérieur l'autorisation de prolonger la voie des tramways jusqu'au chef-lieu de la province de Sontay et d'installer de nouvelles lignes dans différentes artères de la Ville.

En ce qui concerne le prolongement de la voie jusqu'à Sontay, le Résident réserve encore sa décision. La réalisation de ce problème reste subordonnée à l'élargissement de la chaussée actuellement trop étroite pour permettre d'y installer des rails.

Etc. : beaucoup de rues trop étroites.

[SFFC*]
Les attaques contre M. Octave Homberg
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 janvier 1929)

[...] Parmi les affaires du groupe, il y en a d'excellentes, par exemple la société, qui, sous le nom de Société foncière de l'Indochine, cache une affaire très prospère de tramways à Hanoï. [...]

Société Foncière de l'Indochine
(tramways de Hanoï)
par H.C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 janvier 1929)

On peut se demander si tous les actionnaires se doutent de l'objet de cette société, car il faut lire bien attentivement le rapport du conseil d'administration pour s'apercevoir qu'il s'agit de tramways. Voici à peu près tout ce que l'on peut tirer de ce rapport :

La société possède au Tonkin des tramways, dont le courant est fourni par la Sté Indochinoise d'Electricité ; le capital a été augmenté en vue de l'extension du réseau, d'importants travaux de refonte du matériel ancien et des fournitures de matériel neuf sont en train.

Et voilà tout, absolument tout ce qu'il est possible à un actionnaire de savoir de cette entreprise si intéressante, aujourd'hui prospère et appelée à un si bel avenir.

Il est vrai que beaucoup de sociétés n'en disent pas plus long. Ne suffit-il pas sur un billet de loterie d'un nom, d'une date et d'un numéro ? Il ne faut pas que l'actionnaire prenne des habitudes de curiosité et se mette à même de discuter à l'assemblée générale annuelle. Pour savoir quelque chose (?) de son affaire, il doit s'en remettre entièrement aux banquiers et aux démarcheurs ; n'y a-t-il pas, d'ailleurs de bonnes personnes, comme madame Hanau, sur lesquelles le petit capitaliste peut se décharger du souci de se renseigner ?

De là le caractère si laconique de la plupart des rapports. C'est contre quoi les capitalistes intelligents devraient protester. Ce sont des rapports détaillés et précis sur la marche de l'affaire, avec au besoin cartes, plans, croquis et photographies, qui devraient être publiés chaque année.

En ce qui concerne ce que nous appellerons tramways de Hanoï, société au capital de 5.000.000 fr. ayant 21 km. de tramways, mais appelée à en avoir 500 km. avec un capital de 50.000.000, nous nous proposons de renseigner un peu plus explicitement nos lecteurs sur la question technique et économique, car il s'agit d'un service d'intérêt général, d'une partie, qui pourrait être très importante, de l'outillage économique du Tonkin. D'ailleurs l'ensemble des lignes que nous préconisons pourrait, au besoin, être l'objet de plusieurs entreprises différentes.

Voici, au point de vue financier, ce que l'on peut tirer du rapport.

Le capital a été porté le 1^{er} déc. 1927 de 2.500.000 à 5 000.000 de francs, mais l'augmentation n'ayant été réalisée que le 5 mars suivant, ne figure pas au bilan de l'exercice 1927.

Cette augmentation a pour but de commencer à réaliser le programme mis au point à la suite du voyage d'études de M. de Boysson pour le développement du réseau de tramways, objet unique désormais de la société, qui était surtout au début une entreprise foncière. Disparaissent donc du bilan les postes terrains et immeubles vendus, à l'extinction desquels ont été affectées la valeur des obligations amorties, la réserve de 130.000 frs et les plus values d'inventaire estimées au plus bas prix.

La réserve de renouvellement de matériel a été ramenée de 800.000 à 442.248 frs par suite de l'amortissement partiel de l'usine électrique (arrêtée pour raison d'usure complète), des frais d'études de la mission de 1926 et travaux neufs et de grosses réparations ouverts à la suite de cette étude. En vue de continuer les

travaux la société a ramené cette réserve à 900.000 frs par un prélèvement sur le compte profits et pertes; le bénéfice de 461.266 frs 60 a été ainsi ramené à 6.514 frs 64 ce qui, joint au report de francs 135.94675, donne un total de 142.461 frs 36 à reporter à nouveau.

Les recettes d'exploitation ont été de 3.003.887.40, les frais d'exploitation de 2 314 302 72 et les frais, généraux de 228.318,08, laissant donc un solde 454.751,26 réparti comme nous venons de le dire. Toutefois, nous ne trouvons pas la mention de la quote part revenant sur les bénéfices à la ville de Hanoï. Est-ce que celle-ci aurait oublié de faire valoir ses droits ?

La propriété de la compagnie était évaluée au 31 déc. à 662.893 frs 06, soit environ 53.000 \$ pour les terrains et bâtiments ; ce qui, malgré l'état de ruine des bâtiments à cette époque, n'était pas exagéré, vu la valeur du terrain, et 1.534.711 \$ 65 pour 21 km. de tramways, soit environ 73.000 frs le kilomètre ; c'est ce que valaient encore bien les lignes avant réfection, avec leur matériel roulant, absolument à bout, mais qui a quand même tenu le coup cahin caha pendant un an encore et qui, réparé, rendra encore service les jours d'affluence pendant quelques années.

Depuis cette époque, il a été dépensé environ 4.500.000 frs en réfection de ligne, construction de bâtiments, outillage nouveau et reconstitution du matériel roulant et l'on peut considérer que la plus value apportée à la propriété a été très supérieure à la somme dépensée.

La compagnie vient de demander la concession d'une ligne nouvelle, dont le tracé est très judicieusement choisi et qui, desservant des voies extrêmement animées, rencontre la gare à un tiers et le grand marché au second tiers de la ligne.

Cette ligne rendra plus de services qu'aucune des lignes existantes et sera d'un gros rapport.

Nous estimons donc cette affaire une des plus saines et des plus riches en promesses de tout le groupe Homberg.

Le tramway électrique de Hanoï à Hadong
par H.C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 janvier 1929)

Au moment où la Compagnie des Tramways reconstruit ses lignes et renouvelle son matériel, et où, par suite de ces améliorations très bien accueillies par la population indigène, la clientèle augmente rapidement, la question se pose du terminus de la ligne Hanoï-Hadong, la plus fréquentée du réseau.

Cette ligne est appelée au plus bel avenir, à condition de doubler la voie en vue d'augmenter la vitesse et le rendement ; mais avant tout s'impose le déplacement du terminus actuel à Hadong, pour le porter au marché de cette ville, en attendant que le tramway soit poussé jusqu'au Bay.

La question n'est pas nouvelle ; elle ne date que de vingt-cinq ans. Un quart de siècle, c'est le minimum en Indochine pour une réalisation quelconque. C'est le 31 mars 1904 qu'une convention est intervenue entre le Protectorat et la Cie des Tramways (Cie *[sic : Société]* Foncière de l'Indochine) autorisant la compagnie à prolonger sa ligne jusqu'à Càu-Bo (Hadong) et le 10 juillet 1904 que le directeur des Travaux Publics écrivit à la société pour l'informer que la construction des deux principaux ponts, sur le Sông Tô-Lich et sur le Sông Nhuê-Giang, serait à la charge de l'Administration.

La ligne en question est née avant terme, la gestation n'ayant duré que dix ans ; cependant, pour le principe, l'Administration des T. P., après avoir tardé jusqu'après

la guerre, au lieu de construire le pont prévu pour le tramway sur le Song Nhue Giang en face du marché, s'est contentée de reconstruire en ciment le vieux pont de bois de la route et l'a même doté de rails. Seulement, elle l'a construit si étroit et si peu solide que la compagnie n'a pas encore osé s'en servir pour porter son terminus en pleine ville.

Jusqu'à ces derniers temps, la question n'était pas urgente. A cette époque, le paysan annamite préférait faire deux kilomètres à pied plutôt que de payer un sou de plus ; aujourd'hui, il en est tout différemment, la population jouit en général d'une plus grande aisance et le paysan paie volontiers deux sous pour s'éviter de marcher un kilomètre ou deux ; d'autre part, le tramway se trouve en concurrence avec les autobus.

La solution proposée par les T. P. est inacceptable car, outre que leur pont n'est pas solide, il est extrêmement étroit : 4 m. 50 de chaussée, avec deux petits trottoirs d'un mètre, alors que la circulation y est intense. En outre, le tramway devrait, au débouché de ce pont, tourner à angle droit, ce qui doublerait encore la gêne à la circulation, et enlever au Cercle de Hadong la partie de son parc la plus agréable, pour descendre le long de la rivière jusqu'au marché.

Enfin, sur la rive gauche, le tramway traverserait, avant de s'engager sur le pont, le carrefour le plus animé de la ville, carrefour où les autobus et les pousse-pousse stationnent et où règne déjà un grand encombrement. La seule solution est d'en revenir à ce qui avait été autrefois décidé, en construisant un nouveau pont, en face du marché, ce qui aurait pour effet de dégager l'unique pont actuel. Ce serait d'ailleurs le cas de prévoir ce pont assez large avec deux voies de tramway, deux trottoirs de 1 m.50 et une voie charretière de 5 mètres, soit un pont de 12 m. de large.

Deux ponts ne seront pas de trop pour une ville dont l'importance augmente chaque jour et dont le pont unique actuel est presque constamment encombré.

Société des Tramways du Tonkin (ex : Sté 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 Sté Foncière de l'Indochine en celui de Sté des Tramways du Tonkin, conformément à la suggestion de *L'Éveil Economique*.

La même assemblée a décidé de transformer ses actions de 500 frs en actions de 100 frs. 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 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 actions anciennes possédées.

COCHINCHINE
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 rte Mandarine et celui de la digue Yen-Phu, aux parages du jardin botanique, afin de desservir des centres particulièrement populeux.

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 frs 543.231, paiement à partir du 1er juillet 1931 des dividendes indiqués dans une de nos précédentes chroniques : 3 frs par action de jouissance, 8 % par action de capital, et frs 25,64 par part.

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 Brichambault [ép. Yvonne Hersent, fille de Jean], [Ant.] de Seroux [Hersent], Société financière p. la France et les Pays d'Outre-mer [SOFFO], admin.

[Desfossés 1956/415]

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION DE HANOÏ

(Anciennement : Sté. des Tramways du Tonkin)

CONSEIL : MM. C. Toché, P.-A.-D. ; J. de Lapeyrière, V.-P. ; R. Boulle, Ch. Dufour, G. Leclère [CGFTE], P. Perrin de Brichambaut, A. de Seroux, Financière pour la France et les Pays d'Outre-Mer [SOFFO].

COMMISSAIRES AUX COMPTES : MM. M. Vincent, A. Méchin, R. Goutelle

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

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. A 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 DECEMBRE	1950	1951	1952	1953
PASSIF	En 1.000 francs			
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. Dividendes et tantièmes	1.160	5.000	7.889	18.01
	312.525	399.824	694.452	666.917
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
	312.525	399.324	694.452	566.917

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.