

LES ANCIENS ÉTS EIFFEL EN INDOCHINE

Charles-Pierre LOISEAU
(1857-1905)

Né à Sèvres (Seine-et-Oise), le 10 juillet 1857.

Ingénieur. Entré en 1879 au bureau d'études de la maison Eiffel.

Séjour à Saïgon (1881-1886) : y crée l'agence Eiffel pour l'Indo-Chine et les îles Philippines.

Réalisations : pont des Messageries maritimes à Saïgon, en un arc de 80 m. de portée sur l'arroyo Chinois (1883), ponts de Binh-Dien, Ben-Luc et Tan-An de 500 et 300 m. d'un poids de 3.000 t. sur les Vaïcos pour la ligne de chemin de fer [Saïgon-MyTho](#) (1880-1885), 1.500 m. de ponts démontables pour les divers arrondissements de la Cochinchine.

Mariage en 1883 avec M^{me} Alice Boyer, fille de M. Boyer, commissaire de la Marine. Retour en France en 1886 après avoir perdu sa jeune femme.

Suivent des travaux en France, un séjour de cinq ans au Portugal où il se remarie, puis une mission à Saint-Petersbourg.

Administrateur et membre du comité exécutif de la Société de constructions de Levallois-Perret (mars 1893)(suite des Éts Eiffel). À ce titre supervise notamment :

Trois grands appontements métalliques sur la rivière de Saïgon pour les Messageries fluviales de Cochinchine et un autre appontement sur la même rivière pour le Service des TP de la colonie, ce dernier établi sur des fondations descendues à l'air comprimé par des profondeurs d'eau de 16 m.

1.500 m. de ponts pour la route de pénétration sur le Mékong, de Thié à Song-Khôné par Ai-lao.

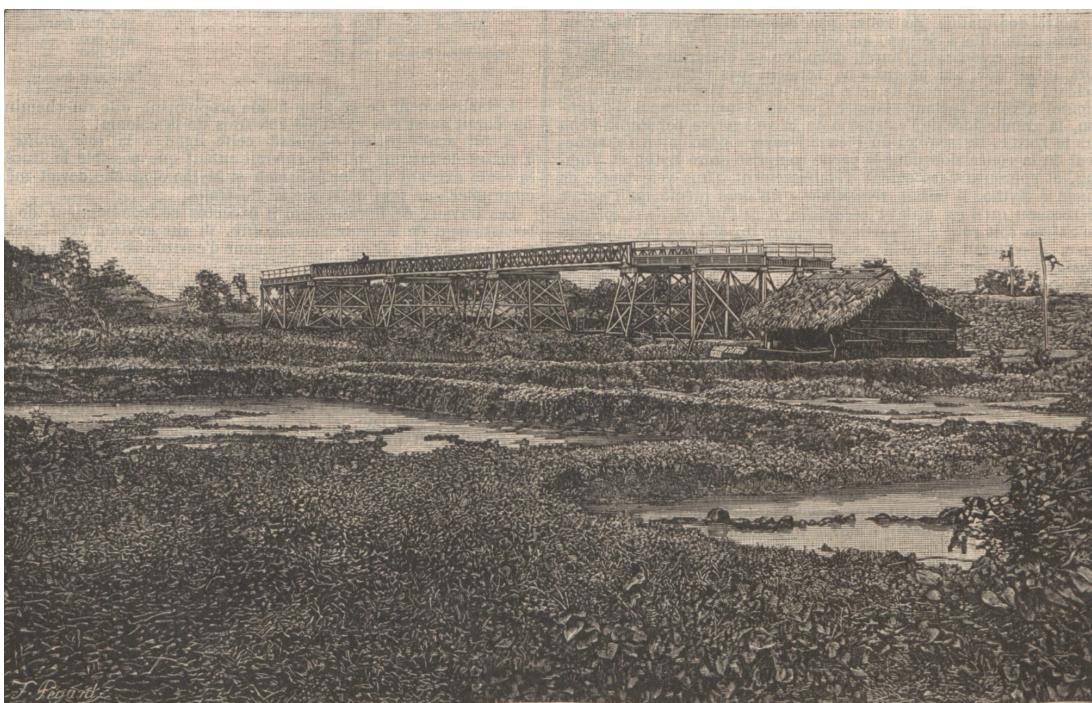
Différents ouvrages à Phnom-penh (Cambodge).

Le grand pont de Binh-loï sur la rivière de Saïgon et d'autres ouvrages importants en Indochine.

Chevalier de la Légion d'honneur du 7 août 1900.

Président de la Chambre syndicale des constructions métalliques de France.

Décédé, en son domicile, 139, bd Pereire, Paris XII^e, le 1^{er} juillet 1905.



Construction du pont métallique de Binh-Dien, sur l'arroyo de Ben-Luc, en Cochinchine.

(3 travées de 21,60 m. et 4 travées de rive de 8,10 m.

(gravure de F. Pégard, d'après une photographie)

Contrat du 12 mai 1880

(*Le Génie civil*, 7 août 1886)

LETTRE DE COCHINCHINE (*Le Siècle*, 23 février 1882)

(Correspondance particulière du Siècle.)

..... Je vous ai souvent parlé des déboires auxquels on était exposé dans l'exécution des travaux publics en Cochinchine, grâce à la précipitation avec laquelle le gouverneur [Le Myre de Vilers] veut faire mettre à exécution ses projets à peine conçus, sans leur laisser le temps de mûrir et de s'étayer sur des études sérieuses. En voici de nouveaux exemples tous récents.

On a commandé, il y a deux ans, à la maison Eiffel, des ponts pour franchir les deux Vaïco. Ces ponts, sur pieux à vis, devaient se composer d'une série de travées de 21 m. 60 chacune. À l'exécution, on s'est aperçu que ces ponts ne pourraient rendre aucun service, et qu'en outre, ils empêchaient absolument la navigation sur les deux rivières qu'ils traversaient. Aussi vient-on de décider de mettre en magasin toutes les travées de 21 m. 60 et de les remplacer par des arches de 60 et 80 mètres.

Dans Saïgon même, passe un cours d'eau appelé l'arroyo Chinois, qui a pour utilité de faire communiquer la capitale avec tout le réseau navigable de l'Ouest, mais qui a l'inconvénient de séparer la ville du véritable port de commerce. On a décidé, il y a un an, de jeter un pont sur ce cours d'eau, et la même maison Eiffel a été chargée de construire un pont en fer d'une seule arche de 80 mètres de portée. C'est seulement aujourd'hui, alors que les culées sont terminées, qu'on s'aperçoit que le fleuve a 90 mètres de large et que, par suite, le pont déjà construit sera trop court de dix mètres.

.....
.....
(Journal officiel de l'Indo-Chine française, 6 juillet 1893, p. 6)

Le Gouverneur général de l'Indo-Chine,

Vu la délibération de la chambre de commerce de Saïgon, en date du 17 mai 1893, désignant M. Denis¹, ingénieur, représentant de la compagnie des Établissements de constructions de Levallois-Perret, comme son délégué pour siéger au conseil colonial ;

Vu l'article 3 du décret du 6 octobre 1887, modifiant celui du 8 février 1880 organique du conseil colonial ;

Considérant que M. Denis est entrepreneur de travaux publics et qu'il est lié par deux marchés en cours passés avec l'Administration;

Sur la proposition du Lieutenant-Gouverneur,

ARRÊTE :

Article premier. — La délibération de la chambre de commerce de Saigon en date du 17 mai 1893, désignant M. Denis, entrepreneur, représentant de la compagnie des Établissements de constructions de Levallois-Perret, comme délégué de cette assemblée pour siéger au conseil colonial, est annulée.

Art. 2. — Le Lieutenant-Gouverneur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Do-son, le 15 juin 1893.

DE LANESSAN.

Par le Gouverneur général :

Le Lieutenant-Gouverneur,
J. FOURÈS.

LISTE DES
ASSESSEURS DE LA COUR CRIMINELLE DE SAÏGON POUR L'ANNÉE 1894.
(*Journal officiel de l'Indo-Chine française, 1^{er} février 1894, p. 184*)

Assesseurs titulaires.

Denis (Louis-René), ingénieur civil.

CONSEIL COLONIAL

18. — Achèvement des travaux de consolidation des ponts du [chemin de fer de Saïgon-My Tho](#) et construction du pont à Binh-dien.

(*Journal officiel de l'Indo-Chine française, 9 janvier 1896*)

(DOSSIER n° 118, 2^e BUREAU.)

Rapport de l'ingénieur, chef du service des ponts et chaussées

Dans sa séance du 3 janvier 1895, le conseil colonial a adopté le renforcement des ponts du chemin de fer et la construction d'un nouveau pont à Binh-dien, ainsi que l'établissement de la déviation nécessaire pour le passage de la voie sur le nouveau pont. Le crédit voté pour ces travaux était de 120.600 piastres, à répartir par moitié sur les exercices 1895 et 1896. Un crédit de 60.300 piastres fut, en conséquence, inscrit au budget l'exercice courant.

¹ Louis René DENIS : né vers 1856. Célibataire. Décédé à Marseille, Hôtel-Dieu, le 11 septembre 1899.

Dans la même séance, le conseil colonial autorisa l'Administration à traiter de gré à gré, pour le renforcement des ponts et la construction du nouveau pont de Binh-dien, avec la Société de constructions de Levallois-Perret, et un marché de gré à gré fut, en conséquence, passé avec M. Denis, ingénieur, représentant cette société, qui s'engageait à exécuter tous les travaux dans un délai de douze mois et moyennant un forfait de 205.856 francs et 20.100 piastres. Le marché fut approuvé le 4 mars 1895 et notifié à M. Denis le 9 du même mois. Les travaux immédiatement entrepris sont aujourd'hui en pleine activité : les piles et les culées du pont de Binh-dien sont terminées ; les parties métalliques sont en exécution en France dans les ateliers de la société, une partie des renforcements vient d'arriver et tout fait prévoir que le délai fixé ne sera pas dépassé.

D'un autre côté, la Société générale des tramways à vapeur de Cochinchine a été invitée, le 25 avril 1895, à mettre en service, dans le délai d'un an, suivant les clauses de l'acte additionnel du 20 juin 1893, le nouveau matériel de machines et de voitures devant assurer un service rapide entre Saïgon et Mytho. Le délai de trois années, prévu pour la mise en service de ce nouveau matériel, ne sera donc pas dépassé et il est permis d'espérer que, vers le milieu de l'année prochaine, le service rapide sur le chemin de fer sera en plein fonctionnement.

Il est donc nécessaire de prévoir au budget pour 1896 la seconde moitié du crédit de 120.600 piastres, et nous avons, en conséquence, inscrit au projet de budget la seconde annuité de 60.300 piastres pour l'achèvement les travaux.

Saïgon, le 5 novembre 1895.

CHANAVAT.

Vu et présenté :

Pour le Directeur des travaux publics, empêché :

L'ingénieur, chef du service des ponts et chaussées,

CHANAVAT.

Vu et soumis au Conseil colonial :

Le Lieutenant-Gouverneur,

G. DUCOS.

.....
Adopté.

SAÏGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 mars 1896)
(*La Politique coloniale*, 18 avril 1896)

Par dépêche : Les élections pour le renouvellement intégral de la chambre de commerce de Saïgon ont eu lieu le 1^{er} courant.

Sont élus : MM. Rolland, agent principal des Messageries maritimes ; Berthet, négociant, de la maison Berthet et Charrière ; du Crouzet, négociant ; Bonnet, entrepreneur ; Denis, ingénieur ; Courtinat, négociant ; Curiol, imprimeur ; Schneegans, négociant ; Blanchot, directeur des Messageries fluviales ; Borrelly.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 avril 1896)

M. R. Denis, ingénieur, représentant de la Société des constructions de Levallois-Perret, est de passage à Hanoï.

M. Denis est venu pour étudier les principaux ouvrages métalliques qui seront construits sur la ligne de Hanoï–Phu-lang-Thuong.

AVIS

(*Journal officiel de l'Indo-Chine française*, 28 septembre 1896, p. 16)

M. R. DENIS, ingénieur, représentant de la Société de construction de LEVALLOIS-PERRET, devant être éloigné de la colonie du 25 septembre au 15 octobre 1896, a l'honneur d'informer le public qu'il laisse, pour tout le temps de son absence, sa procuration à M. EDGARD PLEUTIN, employé de ladite Société, 85, rue Pellerin, à Saïgon.

Haïphong

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 octobre 1896)

(*La Dépêche coloniale*, 15 octobre 1896)

Liste des passagers partis par *Tamise*, du 12 octobre 1896 :

Pour Saïgon : ... M. Denis [ingénieur, repr. Société de Levallois-Perret]...

[Pont de Hué]

(*L'Avenir du Tonkin*, 20 octobre 1897, p. 2)

C'est la maison Schneider et Cie (Le Creusot) qui a obtenu, au concours l'adjudication du pont de Hué, pour la somme de 750.000 fr.

Viennent après Fives-Lille, avec un million et Eiffel et Cie 1.200.000 fr.

[Pont de Hué]

(*L'Avenir du Tonkin*, 13 novembre 1897)

Dans notre numéro du 20 octobre dernier, nous avons dit, à propos du concours qui a eu lieu à Hué pour la construction d'un pont sur la rivière de cette ville, que la Société Eiffel et Cie venait en troisième, avec 1.200.000 fr.

On nous fait remarquer que la Société Eiffel étant prise évidemment là pour désigner la Société de Constructions de Levallois-Perret, qui est représentée à Saïgon par M. Denis, il y a erreur.

Au classement des projets, celui de la Société de Constructions de Levallois-Perret a été provisoirement mis au second rang, mais le montant total du devis estimation de ce projet ne s'élevait qu'à 837.000 francs, et non à 1.200.000.

On ajoute que pour cette différence de 80.000 fr., la Société de Levallois-Perret offre au Protectorat un projet comportant 500 mètres cubes de maçonnerie et 200 tonnes d'acier de plus que le projet de la Compagnie du Creusot.

Société de constructions de Levallois-Perret.
(*Journal officiel de l'Indo-Chine française*, 23 décembre 1897, p. 23-34)

« À M. Nicolaï, lieutenant-gouverneur p. i., à Saïgon

Monsieur le Gouverneur,

J'ai l'honneur de vous soumettre, au nom et comme représentant de la Société de constructions de Levallois-Perret, en Indo-Chine, le projet d'exécution d'un pont, dit *Pont du point A*, sur la rivière de Saïgon, et destiné au passage de la route de Saïgon à Biênhôa, projet qui, je l'espère, vous paraîtra digne de votre bienveillante attention.

Il a paru à la Société de Levallois-Perret que le moment était opportun pour vous adresser ses propositions au sujet, de cet ouvrage, depuis si longtemps déjà à l'étude, alors que le percement du canal de Thanh-da, coupant la boucle du point A, et la construction du pont à travée tournante sur ce canal vont être terminés dans quelques mois. Le conseil colonial, en votant l'an dernier les crédits nécessaires à ces travaux préliminaires, nous a permis, en effet, d'espérer que l'exécution du pont du point A, qui est le complément obligatoire du programme en cours d'exécution, devait être commencée à bref délai.

Dans son étude, la Société de Levallois-Perret a été amenée à donner au pont dont il s'agit, et dont je vous remets ci-joint le dessin, une largeur de 7 m. 20 cent, d'axe en axe des poutres. Il lui a paru nécessaire d'en prévoir les dimensions assez largement, pour que cet ouvrage pût suffire à tous les besoins d'une circulation déjà active et qui ne peut manquer de se développer dans l'avenir. C'est pour cela que nous avons adopté la disposition d'un pont à double voie ; d'une part, une voie pour chemin de fer ou tramway ; d'autre part, une voie charriére assez large pour permettre le croisement de deux voitures ou de deux automobiles. Les calculs de résistance des poutres métalliques ont été établis à ce double point de vue.

Le profil choisi sur la rivière de Saïgon est indiqué sur le plan d'ensemble joint à ma lettre et porte le n° 3. Il a l'avantage de ne présenter que 220 mètres de longueur, mais il comporte des fonds de 22 mètres de profondeur ; cette longueur de 220 mètres est franchie au moyen de trois travées en acier, exactement semblables, de 70 mètres de portée chacune et s'appuyant sur deux culées et deux piles intermédiaires en maçonnerie, fondées à l'air comprimé.

J'appelle votre attention, Monsieur le Gouverneur, sur les difficultés considérables que présentent ces fondations à l'air comprimé, descendues, en ce qui concerne les piles, à 27 mètres au-dessous du niveau des plus hautes eaux ; c'est un des problèmes les plus difficiles à résoudre, et il y a toujours, de la part de l'entrepreneur, une certaine hardiesse à oser l'aborder, étant donné les aléas que présente l'échouage des caissons métalliques soumis aux énormes pressions correspondant à de telles profondeurs.

Néanmoins, nous croyons mériter l'honneur que nous ferait la colonie en nous confiant l'exécution de ces importants travaux. Nous sommes, en effet, les premiers à avoir importé en Cochinchine un matériel d'air comprimé permanent, qui nous mit à même d'exécuter, soit pour le compte de la colonie, soit pour celui des arrondissements ou des municipalités, tous les travaux du même genre qui pourraient se présenter, et qui, faute de ce matériel, auraient dû être abandonnés, car le peu d'importance de ces travaux n'aurait jamais permis d'en faire l'objet d'une adjudication ou d'un concours. C'est ainsi que nous avons exécuté tour à tour les fondations des ponts de Cau-tram et du rach Cat, sur la route n° 3 de Cholon au Vaïco, les deux piles en rivière du pont levant de Mytho, les fonçages de puits et puisard pour la captation des eaux de Saïgon, et enfin, tout dernièrement, le fonçage de trois piles pour le nouvel appontement métallique du quai du Commerce, à Saïgon, ouvrage des plus difficiles exécuté par 18 mètres de profondeur d'eau, lequel est aujourd'hui heureusement terminé et nous a valu les suffrages de M. le Directeur des Travaux publics. Nous avons donc la conviction

de pouvoir mener ces nouveaux travaux à bonne fin, et nous croyons avoir quelque droit à demander qu'ils nous soient confiés ; car, jusqu'à présent, les sacrifices consentis par nous pour entretenir dans la colonie un matériel et un personnel spéciaux très coûteux ont été mal compensés par les bénéfices qu'ont pu nous donner les quelques affaires que je viens d'énumérer. Aujourd'hui qu'un travail de quelque importance se présente, il semble juste et rationnel que la colonie nous donne un droit de préférence.

Pour le mériter, d'ailleurs, nous avons établi notre devis, dont le total se monte à 720.000 francs environ, sur la base de prix unitaires excessivement réduits, et que nous soumettons sans crainte à l'appréciation du service technique, sûrs d'être de ce côté là à l'abri de toute critique.

De plus, nous nous sommes préoccupés de ne pas faire peser trop lourdement sur le budget de la Cochinchine le paiement de travaux qui, normalement, devraient être soldés en deux ans, et nous serons heureux de mettre notre crédit à la disposition de la colonie, en nous engageant à exécuter ces travaux en deux ans et en acceptant les paiements en cinq annuités, suivant les dates ci-après :

Premier paiement : un an après notification du marché ;

Deuxième paiement : deux ans après notification du marché ;

Troisième paiement : trois ans après notification du marché ;

Quatrième paiement : quatre ans après notification du marché ;

Cinquième paiement : cinq ans après notification du marché.

Les annuités seraient chacune de 154.000 francs, c'est-à-dire que nous accepterions d'effectuer les travaux pour le prix global de sept cent soixante-dix mille francs (770.000 francs). Vous vous rendrez facilement compte de la grande modération que nous apportons dans le taux d'intérêt que nous avons appliqué pour le calcul des annuités.

J'ose espérer, Monsieur le Gouverneur, que ces propositions vous paraîtront, à tout point de vue, avantageuses, et que vous voudrez bien les soumettre d'urgence, avec avis favorable, au Conseil colonial, pour lui permettre de leur donner la solution qu'elles comportent pendant la session actuellement en cours.

Veuillez agréer, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de mes sentiments les plus dévoués.

Saïgon, le 21 novembre 1897.

Par procuration
de la Société de constructions de Levallois-Perret :
DENIS. »

Rapport du Directeur des Travaux publics.

Par sa lettre du 21 novembre 1897, la Société de constructions de Levallois-Perret présente des propositions pour l'exécution du pont sur la rivière de Saigon au point A, suivant un projet qu'elle a étudié elle-même et dont elle donne une vue d'ensemble.

Ce pont fait précisément l'objet d'un article du projet de budget dressé par l'Administration pour 1898 et soumis en ce moment aux délibérations du conseil colonial. Les propositions de la Société de Levallois-Perret pourront, je crois, être utilement jointes au dossier.

Je ne pense pas avoir besoin de revenir ici sur l'utilité même de la construction projetée : elle a déjà été longuement discutée dans une séance du conseil colonial du 21 décembre 1895 ; elle est exposée à nouveau dans un des rapports présentés par l'Administration au Conseil dans la présente session.

Trois provinces de Cochinchine n'ont cessé de réclamer un pont sur la rivière de Saïgon, comme un complément indispensable du réseau de routes qui s'est développé

sur leur territoire sous l'Administration française : ce sont les provinces de Biênhôa, Thudaumot et Baria. En 1892, l'une d'elles était sur le point d'entraîner la colonie à construire ce pont pour ses seuls besoins dans une position excentrique qui diminuait singulièrement l'intérêt de l'ouvrage pour les deux autres provinces. C'eût été regrettable et le conseil colonial a reconnu lui-même que le pont est beaucoup mieux placé au point A, suivant le projet actuel.

Depuis cette époque, il s'est produit plusieurs propositions visant l'établissement de tramway entre Saïgon, Biênhôa et Thudaumot ou le Cap et un nombre encore plus considérable de propositions relatives aux services de voitures automobiles dans les mêmes directions. Tous ces projets supposaient que la colonie assurerait la traversée de la rivière de Saïgon. On peut donc dire que l'intérêt qui s'attache à la construction de ce pont n'a cessé de s'accroître, et il est à penser que cet intérêt ne sera pas mis en doute au sein de l'Assemblée locale.

Il me reste seulement à examiner si les propositions que formule la Société de Levallois-Perret, dans sa lettre du 21 novembre, sont de nature à assurer l'exécution du travail dans de bonnes conditions.

Son projet répond au même programme que celui que nous nous étaitposé : 1° permettre partout sur le pont le croisement de deux voitures et le passage des piétons sur trottoir ; 2° offrir, le cas échéant, le passage à un tramway ou à un chemin de fer aussi bien qu'aux voitures automobiles de cinq tonnes. Le montant de l'offre forfaitaire d'exécution qui accompagne le projet coïncide exactement avec l'estimation de dépenses que nous avions dressée en étudiant un projet d'exécution dont les dispositions de charpente métallique différaient cependant très sensiblement. Je crois pouvoir déduire de cette comparaison que les prix unitaires sur lequel est calculé le forfait sont inférieurs à ceux que j'avais adopté d'après les adjudications et marchés récents.

L'Administration et le conseil colonial apprécieront la convention particulière que présente, dans l'état actuel de nos finances, le moyen paiement proposé. Ils jugeront si cette raison est suffisante pour justifie un traité direct, c'est-à-dire une exception aux règles généralement admises. Je dois dire cependant, à ce propos, que l'adjudication dans la forme ordinaire ne pourrait guère s'appliquer qu'aux charpentes métalliques et que je ne verrais pas sans crainte les fondations à l'air comprimé livrée à une concurrence illimitée. Ces fondations se présentent dans des conditions particulièrement difficiles ; elles atteignent une profondeur qui sera probablement la profondeur limite en Cochinchine et qu'on n'aurait peut-être pas osé aborder si l'on n'avait eu derrière soi les travaux de ce genre à profondeur graduellement croissante que la société de Levallois-Perret a exécutés dans la colonie pendant ces dernières années et où elle a formé un personnel spécial.

Si les propositions de la société étaient admises en principe, il devra être bien entendu que le traité définitif ne pourra être conclu qu'après examen approfondi et acceptation par les ingénieurs de la colonie des détails de construction et des prix de base qui ont servi à la rédaction du projet et que la Société n'a pas cru pouvoir communiquer auparavant.

Saïgon, le 24 novembre 1897.

Le Directeur des Travaux publics,
GUBIAND

Soumis au Conseil colonial : .
Le Lieutenant-Gouverneur p. i.,
NICOLAÏ

Rapport de la commission.

Messieurs,

La question qui vous est de nouveau soumise aujourd'hui remonte à quelques années.

Elle a été étudiée en 1895 et, à cette époque, a fait l'objet d'un rapport très étudié fourni par le Service des ponts et chaussées.

Aujourd'hui comme en 1895, il s'agit de la construction d'un pont à établir sur la rivière de Saïgon au point A et destiné à compléter le réseau des routes qui se sont développées sur le territoire des arrondissements de Thudaumot, Biênhôà et Baria.

Son intérêt n'a pas fait de doute pour la majorité de votre commission qui estime qu'après le creusement du canal de Thanh-da et la construction du pont mobile sur ce même canal, il importe de parfaire l'œuvre commencée et de donner satisfaction aux nombreux désiderata exprimés par la population des trois arrondissements précités, directement intéressés à ce travail, seul susceptible de favoriser leur développement, d'augmenter leurs moyens de communication et de hâter l'installation des tramways et des automobiles, pour l'établissement desquels de nombreuses demandes ont été adressées à l'Administration.

Votre commission, en conséquence, vous propose l'adoption en principe des propositions formulées par la Société de Levallois-Perret, dans sa lettre du 21 novembre courant.

Elle vous le soumet avec d'autant plus de confiance que le projet élaboré par cette Société correspond au programme même soumis au Conseil par le service compétent, et que le montant de l'offre forfaitaire d'exécution est, à peu de chose près, égal à l'estimation de la dépense calculée par les ponts et chaussées.

Pour sauvegarder les finances de la colonie, en même temps que les intérêts en jeu, votre commission vous propose, en outre, conformément aux conclusions du rapport de M. le directeur des Travaux publics, de bien spécifier que le traité définitif ne pourra être conclu qu'après examen approfondi et acceptation par les ingénieurs de la colonie des détails de construction et des prix de base qui ont servi à la rédaction du projet et que la Société n'a pas encore communiqués.

Quant au mode de paiement du travail à exécuter, lorsque le traité sera devenu définitif, il a paru d'autant plus acceptable à votre commission, au courant des difficultés budgétaires, du moment qu'il se fera en cinq annuités à compter de la première année qui suivra la notification du marché et que les intérêts décomptés par la Société de Levallois-Perret, là où nous vous demandons de consentir directement ces travaux, ne s'élèveront qu'à la somme de 50.000 francs pour un capital de 720.000 francs pour les cinq annuités à solder.

Le Rapporteur,
Du CROZET.

M. JAME. — Nous avions pensé, à la commission, que le crédit de ?9.500 piastres avait été prévu pour les études de ce projet.

M. LE DIRECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS. — Ce crédit avait été prévu pour le paiement des premières dépenses, dans le cas où le projet qui nous est soumis serait approuvé.

M. JAME. — Il n'y a pas de travaux d'études.

M. LE DIRECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS. — Les travaux d'études qui seront nécessaires n'occasionneront qu'une dépense de 100 ou 150 piastres.

M. JAME. — C'est bien ce qu'avait compris la commission ; aussi avait-elle rejeté le crédit qu'elle estimait trop élevé pour de simples travaux préparatoires.

M. HOLBÉ. — M. le Directeur des Travaux publics pourrait-il nous dire à quelle époque pourront commencer ces travaux et à quelle époque probable ils seront terminés ?

M. LE DIRECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS. — Vous avez ces indications dans les propositions mêmes de la Société Levallois-Perret. Elle demande deux ans pour l'exécution, proprement dite, du travail.

On se mettra à l'oeuvre aussitôt que le traité sera devenu définitif et qu'il sera revêtu de toutes les formes exigées.

Je ne puis apprécier le délai qui sera nécessaire à cet effet ; mais je pense qu'il ne dépassera pas six mois.

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, je vais consulter le Conseil sur chacun les trois points que comporte la question :

1° Y a-t-il lieu de construire un pont au point A?

Le Conseil répond affirmativement.

2° Je mets aux voix les conclusions de la commission relatives à la concession directe de ces travaux à la Société de Levallois-Perret.

Adopté.

Enfin , je mets aux voix les propositions de la Société de Levallois-Perret en ce qui concerne le prix et le mode de paiement :

720.000 francs payable en cinq annuités à partir de 1899, plus 50.000 d'intérêts (pour les cinq ans), soit en tout 770.000 francs.

Adopté.

LA SOCIÉTÉ DE LEVALLOIS-PERRET
évincée des projets tonkinois et du pont Doumer
au profit de [Daydé et Pillé](#)
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 janvier 1898)

EN INDOCHINE
(*La Dépêche coloniale*, 23 novembre 1898)

(De notre correspondant particulier)

19 octobre 1898.

Le pont de Thandaa été définitivement reçu par la commission technique. La colonie compte une œuvre d'art de plus. La Société des Constructions métalliques de Levallois-Perret est une de celles qui, jusqu'ici, ont le mieux représenté l'industrie française en Indo-Chine. Ce n'est que justice de le remarquer en finissant ma lettre.

R. D.

AVIS DE LA CURATELLE
(*Journal officiel de l'Indo-Chine française*, 18 septembre-25 décembre 1899)

Les successions et biens vacants de :

Denis (René), ingénieur civil, décédé à Marseille le 11 septembre 1899.
ont été appréhendés par la curatelle.

Les créanciers et les débiteurs sont invités à produire leurs titres et à se libérer dans le plus bref délai.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Le Journal officiel de la République française*, 8 août 1900)

Chevalier

Loiseau (Charles-Pierre), ingénieur, administrateur directeur de la société de construction de Levallois-Perret ; 21 ans de services dans l'industrie, dont 5 ans en Cochinchine. A exécuté d'importants travaux pour les colonies françaises, notamment pour le Soudan [pont de Mahinady sur le Bafing (400 m.)] et l'Indo-Chine.

Guillaume *Henri REICH*, ingénieur-directeur à Saïgon

Né à Paris II^e, le 21 septembre 1868.

Fils de Jean-Paul Reich (1829-1909), dessinateur industriel, et d'Emilia Wilhelmine Stein (1839-1913), Suisses.

Marié à Saïgon (Cochinchine), le 14 juin 1902, avec Victoria Batich (Dobravlj, Trieste, Autriche-Hongrie, 15 déc. 1877-1971), divorcés le 15 juillet 1920, dont :

— Paul Charles Henri Reich (Saïgon, 17 novembre 1901-Le Cannet, 4 juillet 1953), reconnu lors du mariage de ses parents ;

— Albert René Reich (Paris IX^e, 11 octobre 1904-Cannes, 30 mai 1972).

Remarié à Paris VIII^e, le 13 décembre 1920, avec Alexandrine Bonnetain (1885-) ;

Remarié à Saïgon (Cochinchine), le 27 avril 1928, avec Marie Amélie Antoinette Magister (1899), divorcés à Saïgon en 1934 ;

Remarié à Saïgon (Cochinchine), le 25 avril 1936, avec Irène Adèle Marti (1896-1962).

Ingénieur des Arts et Manufactures (ECP).

Administrateur de la [Société immobilière de l'Indochine](#) (1925).

Administrateur [Le Matériel agricole moderne](#), Saïgon (1929-1931).

Président de la [Société des Hévéas de Tayninh](#) (1930),

Liquidateur de la [Société de publicité et d'affichage de Cochinchine](#) (1937).

Chevalier(*JORF*, 26 juillet 1905), puis officier (*JORF*, 15 août 1930) de la [Légion d'honneur](#).

Membre de la [Société des études indochinoises](#).

Membre du [Cercle sportif saïgonnais](#).

Membre du conseil d'administration du [Port de commerce de Saïgon](#) (1928).

Membre du comité de l'Automobile Club de Cochinchine.

Membre de la [commission municipale de Saïgon](#) (1929).

Décédé à Saïgon, le 18 octobre 1941.

Saïgon
Constructions métalliques
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1901, II-717)

Société de Levallois-Perret

Siège social : 42, rue Fouquet, Levallois-Perret (Seine).

Reich, ingénieur, représentant.

Parant, ingénieur.

Pleutin, chef comptable.

Braconnier, Wattron, chef monteurs.

Nicolas, chef d'atelier.

Brolio, Linossier, Giraud, Boissières, monteurs.

1903. — Pont Long Biên d'Hanoï (Viet Nam)

[Quai du port de Saïgon]
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 septembre 1901)
(*La Dépêche coloniale*, 12 octobre 1901)

Un arrêté du gouverneur général approuve le projet présenté par la Société de constructions de Levallois-Perret, pour la construction d'un quai sur la rive droite de la rivière de Saïgon, entre l'usine Kian-fat-Seng et le fort du Sud. Le montant des dépenses autorisées pour ces travaux est fixé comme suit (francs) :

Dépenses à l'entreprise	7.024.471 70
Dépenses en régie, y compris les frais de surveillance et la somme à valoir	765.528
30	
Ensemble	7.800.000 00

Ces dépenses seront imputées sur les fonds du budget général de l'Indo-Chine.

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTIONS DE LEVALLOIS-PERRET
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 20 septembre 1902)

.....
Les travaux que la société avait entrepris en Cochinchine pour la construction d'un pont sur la rivière de Saïgon ont été poussés avec activité, et malgré l'importance anormale des fondations à l'air comprimé, fondations descendues jusqu'à 31 m. 80 sous l'eau, cet ouvrage de 276 mètres de longueur a pu être inauguré le 8 mars dernier avec une avance sensible sur les délais prévus.

[Construction des quais de Saïgon]

La Société vient d'être déclarée, à la suite d'un concours, adjudicataire de l'entreprise des quais de Saïgon.

.....

Transindochinois
Primes à l'industrie
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 février 1903)

À la suite du concours ouvert par l'administration pour la construction d'un pont sur la rivière de Phan-Rang, à Balach, la maison Daydé et Pillé vient de remporter un nouveau succès. C'est le projet présenté par elle qui a été adopté par la commission d'examen et qui sera exécuté.

Les primes suivantes ont, en outre, été allouées aux établissements industriels ci-après, qui avaient également présenté des projets :

1° À la Société industrielle de Levallois-Perret, 2.500 fr. ; 2° aux Établissements Schneider et Cie, 1.500 fr. ; 3° à la Société industrielle française d'Extrême-Orient [future DTP], 1.000 fr.

On sait que dans le cas d'acceptation de la prime, le projet primé devient la propriété de l'Administration.

Le montant des crédits nécessaires pour l'exécution du projet de MM. Daydé et Pillé est évalué à 325.000 francs.

NÉCROLOGIE
(*La Dépêche coloniale*, 5 février 1904)

Le courrier apporte la nouvelle de la mort, à Biênhoà (Cochinchine), de M. Parant, ingénieur, attaché à la Société de Levallois-Perret. M. Parant² est tombé accidentellement dans le Donnaï.

M. Albert Parant est né le 22 août 1875. Il était donc âgé de vingt-huit ans : il était, après d'excellentes études et avec le titre d'ingénieur civil, sorti de l'École des arts et métiers de Chalons.

Indo-Chine
Le fonctionnement du service des travaux publics en 1904
et la situation des travaux
(*Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux*,
n° 35, 1^{er} trimestre 1905)

VII. — PONT DE TAN-AN

[42] À la date du 7 avril 1904, a été approuvée une convention passée entre le service des Travaux publics et la Société de Levallois-Perret pour la construction de deux piles en maçonnerie au pont de Tan-an et le renforcement du tablier métallique.

Les travaux devront être achevés dans un délai de 18 mois, à partir de l'approbation du dossier d'exécution. Le montant des dépenses s'élève à la somme de 264.000 francs.

.....

D. — Ports maritimes

I. — CONSTRUCTION DE QUAIS À SAIGON

[47] Ces travaux sont en cours. Ils sont exécutés par la Société de Levallois-Perret qui en a eu l'adjudication par arrêté du 26 août 1901, et doivent être terminés dans un délai de cinq ans expirant le 28 août 1906.

La mise en train des travaux a été longue ; toutefois ils sont conduits maintenant avec une activité qui, si elle se maintient, permet de prévoir que le retard d'exécution sera moins grand qu'on n'aurait pu le craindre.

Le typhon du 1^{er} mai 1904 a causé sur ce chantier des dégâts assez importants. Le vapeur « Patrochus », mouillé sur la rive gauche, après avoir eu ses amarres de terre brisées, est venu, en chassant sur ses ancrages et son corps mort, se jeter sur les caissons des piles 13 et 14 en fonçage et les a fortement endommagées ; il a, de plus, coulé plusieurs chalands et pontons ainsi que la petite drague de l'entreprise.

[48] La situation des travaux, au 1^{er} juillet 1904, était :

21 piles terminées ;

4 piles en fonçage ;

3 piles en lestage ;

² Henri Albert Parant (Attigny, Ardennes, 22 août 1875-Biênhoà, 25 décembre 1903).

12 caissons de piles approvisionnés ;
2 caissons en montage ;
26 caissons de linteaux lancés ;
10 caissons approvisionnés ;
12 caissons transportés.

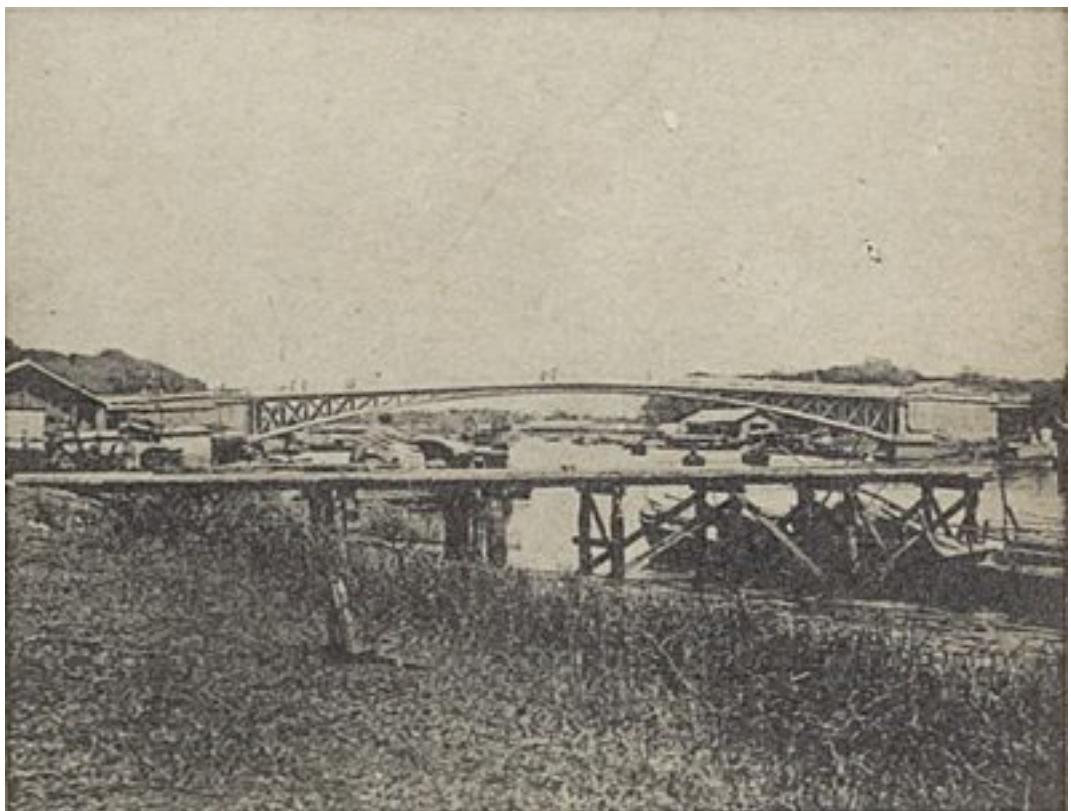
XII. — CONSTRUCTION D'APPONTEMENTS FLOTTANTS A PNOM-PENH

[55] Le Conseil supérieur de l'Indo-Chine de 1903 ayant donné un avis favorable à la construction de deux appontements à Phnompenh, et un crédit de 50.000 piastres étant inscrit au budget général de 1904, un projet, comportant 2 ras flottants ayant chacun 40 mètres de longueur sur une largeur de 10 mètres, séparés entre eux par un espace de 40 mètres et donnant ainsi place à l'accostage simultané de 2 bateaux de 70 mètres de long et calant 4 mètres, fut présenté et approuvé le 10 décembre 1903.

Une adjudication sur concours a eu lieu le 2 mai 1904.

La construction de ces appontements a été confiée à la Société de Levallois-Perret.

Le montant des dépenses autorisées a été fixé à la somme de 420.000 francs par arrêté du 5 juillet 1904.



Pont des Messageries maritimes, Saïgon
(*Annuaire illustré de la Cochinchine*, 1905, p. 504/505)

LE PONT TOURNANT SUR L'ARROYO CHINOIS, SAÏGON
(*Situation de l'Indochine de 1902 à 1907*
Annexes au rapport du gouverneur général, Saïgon, 1908)

[370] Le pont tournant sur l'arroyo Chinois à Saïgon était compris au programme des travaux d'amélioration du port de commerce de Saïgon, fixé par l'arrêté du 12 novembre 1900.

Il a été construit par la Société de constructions de Levallois-Perret, en vertu d'une adjudication approuvée le 6 juillet 1901.

Il est établi un peu au-dessus du niveau des rues de la ville et relie cette dernière avec le port. Il donne passage à une voie ferrée, aux voitures et aux piétons, tout en assurant, au moyen d'une travée tournante, la circulation fluviale dans l'arroyo Chinois.

Il se compose d'une travée tournante de 49 m. 20 de long entre appuis extrêmes, portée par une pile centrale et de deux travées de rive fixes de 19 m. 194 entre appuis.

La largeur du pont est de 7 m. 10 entre garde-corps, dont une chaussée de 5 m. 10 et deux trottoirs de 1 mètre.

L'ouvrage, commencé en janvier 1902, a été terminé en juillet 1903.

Les dépenses se sont élevées à 382.755 fr. 12 pour les travaux à l'entreprise et à 11.166 \$ 12 pour les travaux en régie.

Ces derniers ont comporté notamment le rescindement d'une partie du magasin de la Douane et sa reconstruction sur un autre point des quais et l'aménagement des abords du pont.

LES TRAVAUX PUBLICS EN COCHINCHINE

Extrait du rapport du lieutenant gouverneur au Conseil supérieur de l'Indo-Chine
(*La Dépêche coloniale*, 14 septembre 1903)

Ponts. — Près de 1.400 mètres de ponts en fer ont été construits, tant pour remplacer de vieux ponts en bois que pour livrer passage à des routes nouvelles ou pour supprimer des bacs gênants. Dans ce pays, sillonné en tous sens de rachs et de canaux, la moindre route exige un luxe incroyable de ponts et ponceaux ; le type adopté est, en général, le pont démontable de la maison de construction de Levallois-Perret. Ce genre de ponts est admirablement adapté à ce pays, dont le sol, encore trop inconsistant, ne saurait supporter de lourds ouvrages en maçonnerie, sans des dépenses de fondations considérables ; il présente encore l'énorme avantage que les ponts peuvent être facilement démontés et allongés.

Ces qualités ont été appréciées récemment, lorsqu'il s'est agi de faire sortir du rach Cantho les dragues qui venaient d'achever le creusement du Xano et que la construction du pont de Gai Rang avait emprisonnées. En quelques heures, une des travées du pont a pu être enlevée pour livrer passage aux dragues et être ensuite remise en place. Elles ont été appréciées également lorsque le grand canal du Chet-Say ayant été creusé, il s'est agi d'élever et d'allonger, pour livrer passage à la grosse batellerie, le pont de la route de Bentré à Batri, qui traversait ce canal, devenu grande voie de navigation.

Des ponts en ciment armé sont mis en essai.

LES TRAVAUX PUBLICS EN INDO-CHINE (*La Dépêche coloniale*, 29 juin 1904)

À Phnom-Penh, deux appontements flottants sont en cours d'exécution. Leur construction a été confiée à la Société de Levallois-Perret.

LÉGION D'HONNEUR Ministère des affaires étrangères (*Journal officiel de la République française*, 26 juillet 1905)

Chevalier
Reich (Guillaume-Henri), citoyen suisse, ingénieur-directeur à Saïgon de la Société de construction de Levallois-Perret ; services rendus aux intérêts français.

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTIONS LEVALLOIS-PERRET

Entrepreneurs
89, rue Pellerin, SAÏGON
S.A. au cap. de 2.250.000 fr.
(*Annuaire illustré de la Cochinchine*, 1905, p. 474-475)

REICH (Henri), ingénieur E. C. P., directeur
Potterat (Louis), ingénieur, sous-dir.
Chaix (Xavier), ing.
Pleutin (Edgard), secr. gén.
Chaubert (Charles), comptable
Adam (Marcel), secr. comptable
Nicolas (Jules), chef d'atelier
Pages (Pierre), chef de chantier
Roger (Adolphe), chef de chantier
Gélin (François), chef de chantier
Roger (Adolphe), chef de chantier
Gélin (François), chef de chantier
Gélin (Théophile), chef mécanicien
Thiébaud (Alphonse), chef mécanicien
Wambold (Adolphe), monteur
Martin (Mateo), mécanicien
Ramassamy (Maximilien), mécanicien
Arène (Augustin), chef de poste
Avignano (Pierre), chef de poste
Boissière (Ferdinand), chef de poste
Brunet (Antoine), chef de poste
Gassol (Jean), chef de poste
Grospiétro (Pierre), chef de poste
Martenot (Frédéric), chef de poste
Valcesclini (Antoine), chef de poste
Ciccada (Vincent), chef de marine.

CANTHO
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 décembre 1905)

Cantho, le 3 décembre 1905

Le nouvel appontement, édifié par la maison Levallois-Perret, n'a pas encore été mis au service du public. Un détail infime s'est, au dernier moment, présenté, qui a retardé l'usage d'un outil, dont l'absence s'est depuis deux ans fait péniblement sentir à notre population : il a manqué quelques madriers de sao pour achever le platelage de l'appontement. Notre administrateur, M. Quesnel, a offert à l'entrepreneur de lui fournir immédiatement les madriers manquants. L'entrepreneur a répondu que sa commande de bois était faite, qu'il attendait, et qu'on pouvait bien avec lui et comme lui, attendre. C'est vraiment se montrer revêche et l'on ne peut pas plus principièrement se moquer du public.

Il y a des entrepreneurs qui, aimés et soutenus des administrations publiques sont devenus, dans ces temps modernes, de véritables barons féodaux. Ils agissent à leur guise dans l'exécution de leurs marchés, et ne sont jamais atteints par les clauses pénales insérées dans les contrats auxquels-ils ont souscrits. Ou si parfois le *Journal officiel*, étonné lui-même de l'exception, publie quelque [pénalité, on] s'empresse de nous apprendre que, sur les explications fournies par l'entrepreneur et eu égard aux

bons services qu'il a antérieurement rendus, remise lui est accordée de l'amende ci devant encourue.

Indo-Chine
TRANSINDOCHINOIS
(*La Dépêche coloniale*, 23 avril 1907)

La Commission permanente du Conseil supérieur de l'Indo-Chine s'est réunie le 19 mars 1907 au gouvernement général sous la présidence de M. Beau, gouverneur général.

Ont été approuvés :

.....
Un marché de gré à gré passé avec la Société Levallois-Perret pour la fourniture et la pose des ponts métalliques des lignes Saïgon Khanh-hoa et Muong-Man–Phanthiêt ;

Indo-Chine
TRANSINDOCHINOIS
(*La Dépêche coloniale*, 30 juin 1910)

La Commission permanente du Conseil supérieur de l'Indo-Chine s'est réunie le samedi 20 mai à Hanoï :

.....
Marché de gré à gré passé avec la Société de construction de Levallois-Perret pour la construction de deux passerelles métalliques sur les rachs Kahlen et Ong-Van.

Indo-Chine
(*La Dépêche coloniale*, 13 avril 1911)

La Commission permanente du Conseil supérieur de l'Indo-Chine s'est réunie le 8 mars pour examiner à les affaires suivantes :

.....
Arrêté déclarant la société de construction de Levallois-Perret adjudicataire des travaux de construction des ponts métalliques entre Muong-Man et Phanrang,

Accidents d'auto
(*Saïgon sportif*, 27 juin 1914)

Lundi dernier, un accident d'auto qui aurait pu avoir de plus graves conséquences s'est produit sur la route Saïgon–Phom-penh, à quelques kilomètres de Soairieng.

M. Reich, directeur de la Société Levallois-Perret, se rendait à Phom-penh quand son auto culbuta dans un fossé ; M. Reich fut projeté à terre très violemment et eut l'épaule droite luxée ; des secours immédiats furent envoyés par le Résident de Soairieng qui fit transporter le blessé à la résidence.

Un télégramme adressé en toute hâte à Saïgon à M^{me} Reich, l'informait de l'accident arrivé à son mari ; M. Rimaud, ayant eu connaissance du télégramme, envoya aussitôt son auto avec son chauffeur et deux indigènes.

Mais, en cours de route, à 50 km. environ de Tayninh, un pneu ayant crevé, la voiture, de M. Rimaud qui pèse près de 1.300 kilos, fit plusieurs embardées terribles et finit par choir en se retournant sens dessus dessous avec les voyageurs ; fort heureusement, aucun d'eux ne fut blessé grièvement ; la voiture de M Rimaud, par contre, fut assez endommagée.

Nous sommes heureux d'apprendre que l'état de M. Reich, actuellement soigné à Saïgon, à son domicile, ne s'est pas aggravé ; il en sera quitte pour une vingtaine de jours de repos.

INDOCHINE

Les événements et les hommes
(*Les Annales coloniales*, 6 août 1914)

M. Reich, directeur de la Société de Levallois-Perret, est sorti indemne d'un accident d'automobile sur la route de Saïgon à Pnom-Penh.

La voiture fut mise en pièces.

Mais l'automobile de M. Rimaud [des Éts Dumarest], allant prendre M. Reich, victime de cet accident, fit panache à soixante kilomètres de Saïgon. Il n'y eut pas [de blessé mais la voi]ture fut très endommagée.

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTIONS LEVALLOIS-PERRET

Entrepreneurs

89, rue Pellerin, SAÏGON

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 146)
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1916, p. 121)

MM. REICH (Henri), chev. LH, ingénieur E. C. P., directeur ;
PLEUTIN (Edgard), adjoint au directeur ;
CHAUBERT, comptable ;
MARTIN, chef d'atelier ;
SOULET³, chef de chantier.

COCHINCHINE

Les événements et les hommes.
(*Les Annales coloniales*, 24 mars 1917)

M. le gouverneur général Sarraut n'a pas voulu attendre davantage pour se rendre compte de la reconstitution de la ville de Gocong, qu'un typhon avait ravagée il y a quatorze ans.

C'est à l'occasion de l'inauguration du marché de Gocong que M. Sarraut est allé dans cette région où il a reçu un accueil enthousiaste.

³ Les Annuaires 1908 et 1910 signalaient un Soulet employé chez M. Leroy, entrepreneur à Hanoï.

Les acclamations des populations et les discours qui ont été prononcés ont donné des preuves certaines du loyalisme qui anime les indigènes vis-à-vis de la France.

Les traces du typhon ont disparu sous des rizières en parfait état, et la ville de Gocong entièrement reconstruite.

Le nouveau marché fut inauguré en grande pompe et le Gouverneur général a vivement félicité M. Reich, directeur de la Société de Levallois-Perret [Eiffel], constructeur du marché, ainsi que M. Fontaine, administrateur de la province.

La facilité prodigieuse de la Colonie à se relever de ses pertes et le loyalisme absolu de ses sujets, telle est la conclusion que l'on doit tirer de ses fêtes magnifiques.

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTIONS LEVALLOIS-PERRET

Entrepreneurs

89, rue Pellerin, SAÏGON

(Annuaire général de l'Indochine française, 1915, p. 146)

(Annuaire général de l'Indochine française, 1916, p. 121)

MM. REICH (Henri), chev. LH, ingénieur E. C. P., directeur ;
PLEUTIN (Edgard), adjoint au directeur ;
CHAUBERT, comptable ;
SOULET, chef de chantier.

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTIONS LEVALLOIS-PERRET

(Annuaire général de l'Indochine française, 1920, p. 135)

Entrepreneurs

111, rue Pellerin, SAÏGON

MM. G. CHEURLIN, ingénieur A. et M., directeur ;
A. VERBACK ;
C. CHAUBERT.

Liste générale des membres de la Société des études indochinoises

(Bulletin, 1923, p. 143-149)

MEMBRES TITULAIRES

Reich (Henri-Guillaume), LH, ingénieur de la Société Levallois-Perret à Saïgon.

Haïphong

Conseil municipal

(L'Avenir du Tonkin, 3 juin 1923)

Demande d'exonération d'amende présentée par la Société anonyme des établissements Brossard et Mopin

Rapport de M. L'administrateur-maire.

Messieurs,

Au cours de la session du 29 août dernier, vous avez donné un avis favorable à la réduction de 1/25^e du montant de l'amende infligée aux Établissements Brossard et Mopin pour retard dans l'exécution des travaux de construction du pont Joffre. M. le résident supérieur au Tonkin a approuvé votre délibération le 30 septembre 1922.

La Société Brossard et Mopin vient de m'adresser un nouveau mémoire tendant à justifier l'imputation du retard à des circonstances de force majeure. L'argument capital dudit mémoire consiste dans le fait que la Société de constructions de Levallois-Perret, chargée de la partie métallique, se serait trouvée dans l'obligation impérative de passer certaines commandes par l'intermédiaire du Comptoir des tôles et larges plats, qui centralisait les productions des usines et assurait la répartition des commandes qui lui étaient remises. C'est ainsi que les tôles et larges plats, du tablier du pont Joffre auraient été demandés aux Usines de Burbach (Sarre). La commande, passée le 20 avril 1920, n'aurait pu être livrée à Haïphong que le 30 juillet 1921.

J'ai l'honneur de vous proposer. Messieurs, de soumettre à l'examen de la Commission des Finances le nouveau mémoire présenté par les Établissements Brossard et Mopin.

Renvoi à la Commission des Finances.

Les obsèques de M. Eiffel
(*La Journée industrielle*, 1^{er} janvier 1924)

.....
Devant la tombe encore ouverte de M. Gustave Eiffel, hier, au cimetière de Levallois-Perret, M. Guillet, directeur de l'École centrale, président de la Société des ingénieurs civils de France, a prononcé un éloquent éloge de celui qui fut le grand président d'honneur de cette société.

.....
La construction des viaducs établis sur ces piles métalliques amena M. Eiffel à l'étude de perfectionnements des modes de lancement. Il adopta le procédé par leviers, qui consiste à actionner directement les galets roulants placés au sommet des piles, de manière à supprimer toute tendance à leur renversement. À cet effet il imagina les « châssis » bascule destinés à porter ces galets. Le type est entré, depuis dans la pratique courante.

Le premier emploi de ces châssis fut fait au viaduc de la Tardes (ligne de Montluçon à Eygurande) en 1883. La travée centrale de cet ouvrage à 104 mètres d'ouverture et chacun des appuis correspondants supportait une réaction qui allait jusqu'à 700 tonnes.

Un mode de lancement différent, à l'aide de porte-à-faux avec raccord central, a été appliqué, pour la première fois, au pont de Tan-An (Cochinchine), pour franchir une travée de 80 mètres. Ce montage s'effectua des deux côtés en porte-à-faux, cheminant dans le vide, et en opérant la liaison des deux tronçons au milieu de l'ouverture par de simples rotations.



[Coll. Olivier Galand](#)

Pont sur le Vaïco à Ben-Luc (1886), sur la ligne Saïgon-MyTho, exploitée d'abord par les Chemins de fer garantis des colonies françaises, puis par les [Tramways à vapeur de Cochinchine](#) (Coll. Nadal).

Comme exemple d'autres grands lancements, on peut encore citer le pont de Vlanna (Portugal), d'une longueur de 563 mètres, puis le nouveau pont-route de Cubzac, d'une longueur de 552 mètres, et, enfin, le pont de Ben-Luc (Cochinchine) de 518 mètres de longueur.

Dans les procédés de la construction des ponts en arc, l'influence de M. Eiffel a été encore plus grande que pour les tabliers droits et les piles métalliques.

Citons tout d'abord, le pont de Szegedin (Hongrie), dont la travée principale est formée par un arc parabolique (système Eiffel), de 110 mètres de corde avec le surbaissement très faible de 1/13.

En second lieu, le pont de Porto, sur le Douro, dont la travée centrale a une ouverture de 160 mètres. Enfin, le viaduc de Garabit (Cantal). L'ouverture fut fixée à 165 mètres ; la longueur de la partie métallique de l'ouvrage est de 448 mètres.

C'est un des plus importants ouvrages métalliques qui existent en France et dont la vue, au milieu du beau paysage qui l'environne, produit toujours une vive impression.

M. Eiffel s'est aussi beaucoup préoccupé des ponts portatifs démontables. Ces ponts, principalement destinés au service des colonies et au service des armées en campagne, sont formés par des éléments triangulaires très légers, dont le montage peut être fait très rapidement en puisant le matériel nécessaire dans les approvisionnements déposés à l'avance en magasin.

Le type courant est fait pour une portée de 24 mètres et on en a construit, jusqu'à présent, plus de 10.000 mètres courants, principalement en Cochinchine. Un autre type

a été établi pour remplacement des voies ferrées et toutes les compagnies de chemins de fer en ont fait construire et en possèdent des approvisionnements.

Médailles d'honneur
(*L'Écho annamite*, 8 août 1924)

Par arrêté du gouverneur général de l'Indochine en date du 17 juillet 1924, des médailles d'honneur sont décernées aux indigènes dont les noms suivent :

Médaille d'honneur en argent, de 2^e classe
Le van Cam, chef de chantier à la Société Levallois-Perret à Saïgon.

Cercle sportif saïgonnais
Séance du Comité du 25 novembre 1924
(*Saïgon sportif*, 28 novembre 1924)

Admissions
À titre de membres actifs
Reich, Henri, directeur de la Société de Constructions de Levallois-Perret, présenté par MM. Breton et Kropff.

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTIONS LEVALLOIS-PERRET
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-90)

Entrepreneurs
111, rue Pellerin, SAÏGON

MM. A. [sic : *Henri*] REICH, administrateur-directeur ; SAHUC et MARTIN ⁴, ingénieurs ; MONTANT, comptable ; CHAUBERT, chef des ateliers ; SOULET et MARTIN, chefs de chantier.

À l'*Officiel de l'Indochine*
CONCESSIONS PÉRIMÉES
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juin 1926)

M. Reich est déchu de ses droits sur la concession qui lui avait été accordée à Dalat le 1^{er} octobre 1918.

⁴ André-Louis-Marie Alphonse Martin : né à Guéméné-Penfao (Loire-Inférieure), le 10 août 1899. Fils d'Hippolyte Louis Martin, rentier à Nort-sur-Erdre (en 1928), et d'Émilie Anne Mercier. Marié à Levallois-Perret, le 3 août 1923, avec Yvonne Jeanne Vivier. Veuf (1926), remarié à Mehun-sur-Yèvre (Cher), le 15 septembre 1928 avec Simonne Andrée Roussely. Divorce prononcé le 30 janvier 1961 par le T.G.I. de la Seine. Ingénieur ECP. Associé de la *Société des boissons naturelles d'Indochine* (1943). Chevalier de la Légion d'honneur. Actes de mariages transmis par Gérard O'Connell.

Les travaux au port de Saïgon*
(*Les Annales coloniales*, 11 octobre 1926)

Trois nouveaux hangars pour entrepôt de marchandises vont être construits sur le quai Khanh-Hoï. Une société de Levallois-Perret est adjudicatrice des travaux dont le montant s'élèvera à 117.000 piastres. Lorsque ces travaux seront terminés, le port de Saïgon disposera de 9 hangars de 90 à 120 mètres de longueur dont 8 entièrement terminés.

(Par dépêche Indopacifi.)

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

La Société de Levallois-Perret a été déclarée adjudicataire pour la somme de 117.000 piastres de la construction de trois hangars à marchandises sur le quai de Khanh-Hoi.

PHNOM-PENH
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 décembre 1926)

Nécrologie. — M. André Martin, ingénieur à la Société de constructions de Levallois-Perret au Cambodge, vient d'avoir la douleur de perdre madame Yvonne Jeanne Martin, son épouse, décédée le 3 décembre 1926.

Les obsèques de madame Martin ont eu lieu le 4 décembre au matin au milieu d'une nombreuse assistance dououreusement affectée par la mort de la jeune femme prématurément enlevée à l'affection de son mari.

En nous associant aux marques de sympathie témoignées à M. Martin en cette pénible circonstance, nous le prions d'agréer nos sentiments émus de condoléances.

CAMBODGE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 mai 1927)

Le gouvernement général a rejeté la demande d'indemnité présentée par la Société de constructions de Levallois-Perret au sujet du pont de 100 m. d'ouverture qu'elle doit construire sur la rivière de Pursat, mais il a prorogé de 11 mois et 17 jours le délai d'exécution de ce pont.

Saïgon-Paris en automobile
par Gabriel Abadie et Georges Vairat
(*L'Écho annamite*, 9 mars 1928)

.....
La voiture qu'ils piloteraient serait d'une marque française, une B N.C., provenant des Etablissements Levallois-Perret, de Paris.

.....

Les routes de Saïgon à Pnom-Penh et le pont du Bassac
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 mars 1928)

Depuis quelques semaines, les voyageurs disposent, outre la voie fluviale, de trois routes pour se rendre de Saïgon à Pnom-Penh, de deux routes pour se rendre à Angkor.

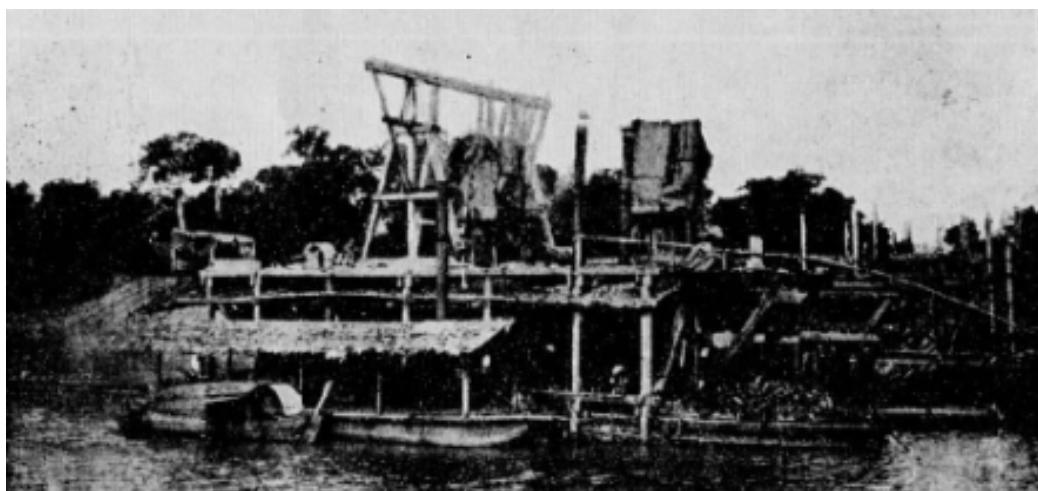
La route de l'Ouest, par Tân-Ap, Sadec, Long-Xuyêñ et Chaudôc est la plus longue, 406 kilomètres, avec quelque sept bacs.

La route Mandarine, par Go dàu ha, Soai Riêng et Banam, est la plus courte, 240 km., et ne comptera bientôt plus qu'un seul bac, celui de Banam, sur le Mékong ; le bac de Go dàu ha, sur le Vaïco Oriental, et le bac de Chak Angré, sur le Bassac, à l'arrivée à Pnom-Penh, étant remplacés par deux ponts construits par la Société de Levallois-Perret, sous la direction de M. l'ingénieur Reich.

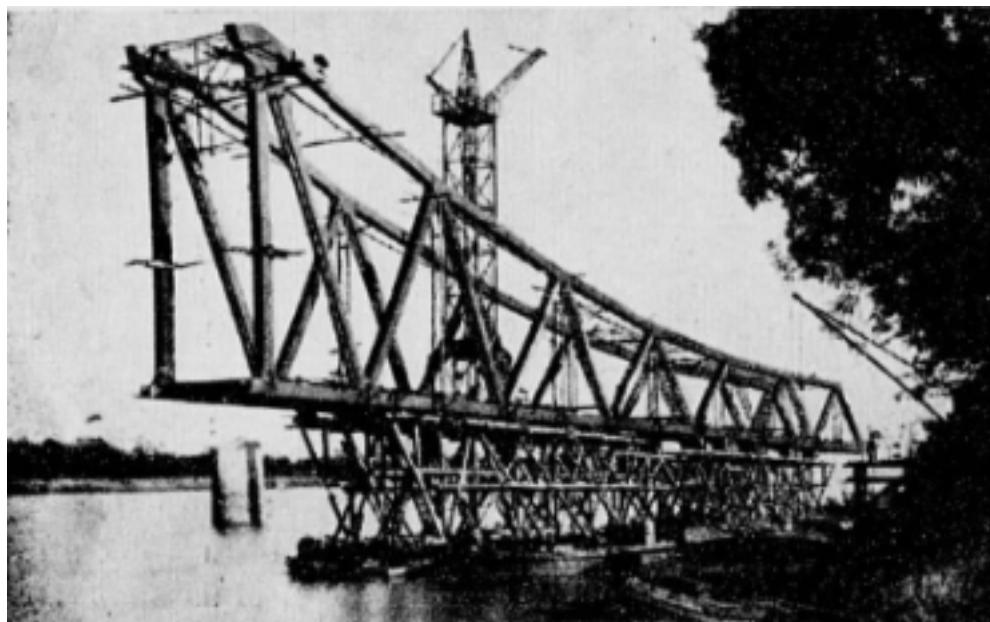
Celui de Go dàu ha, en ciment armé, avait été, comme tant d'autres en Indochine, prévu trop court, avec deux formidables rampes d'accès, qui eussent été une bonne solution sur un terrain solide, mais ont provoqué un affaissement du sol, comme au pont Doumer [de Hanoï], rive gauche. Dans ce cas, on a le choix entre deux solutions : continuer à entasser les milliers de mètres cubes de remblai jusqu'à ce que le sol se trouve équilibré, ou allonger le pont. La seconde solution a paru la plus économique à Go daû ha, avec passerelle métallique provisoire pendant la construction de la travée en ciment armé.

Quant au pont du Bassac, trois kilomètres avant Pnom-Penh, il sera terminé avant la fin de l'année.

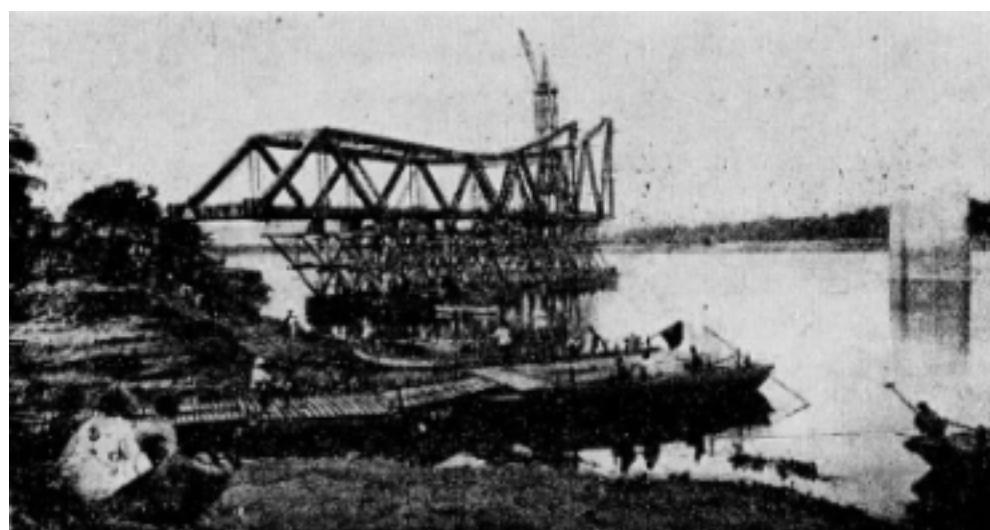
Nos photographies montrent l'état des travaux du pont du Bassac fin janvier.
C'est un pont métallique système Cantilever (Champleveur).



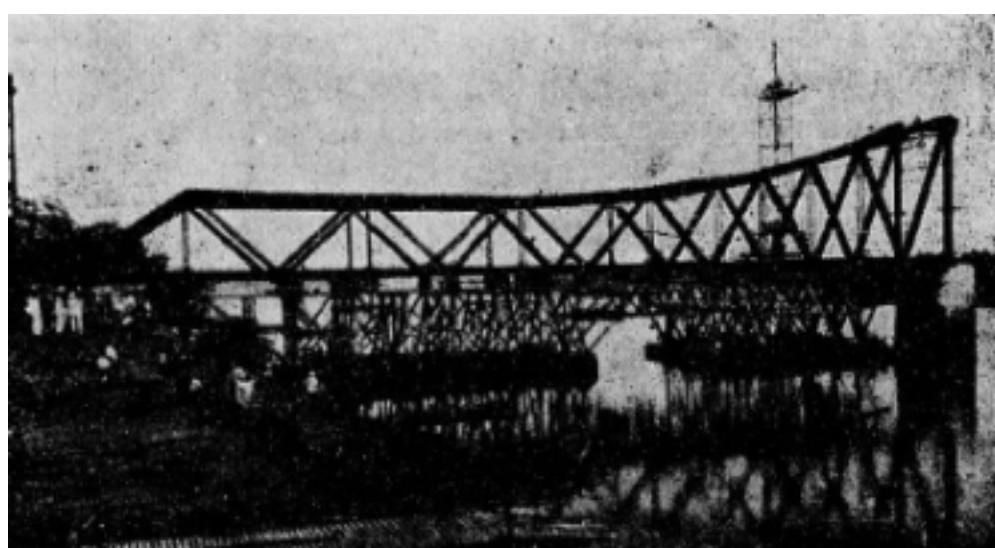
1. — Fonçage du caisson à air comprimé de la première pile, rive gauche.



2. — La première travée est montée sur un échafaudage construit sur un groupe de chalands, amarré le long de la berge.



3. — La travée repose sur ses piles.



4. — L'ensemble des chalands portant la travée achevée va venir se placer entre la première et la deuxième pile.



5. — Construction de la console du pont du Bassac.

Ces deux ponts feront gagner de une heure au minimum à deux heures sur le trajet de Saïgon à Pnom-Penh.

Une troisième route vient d'être ouverte, plus longue, d'environ 350 km. et avec deux grands bacs, si l'on va à Pnom-Penh ; si l'on va de Saïgon à Angkor, cette route raccourcit le trajet de 110 km. C'est la route qui, de Tayninh, rejoint à Krech la route de Phnom Penh à Mimot.

De Saïgon à Angkor par cette route, il n'y a qu'un bac, à Kompong Cham, au lieu des deux qui resteraient encore en passant par Pnom-Penh, Banam, sur le Mékong, et Kompong Luong, sur le Tonlé-Sap.

Enfin, on se rendra compte par la carte, que l'on peut désormais se rendre du Tonkin à Angkor ou Pnom-Penh sans passer par Saïgon en prenant, en saison sèche, la route du Mékong, et à Snoul la route de Mimot.

Ces ponts et ces routes nouvelles vont créer une véritable révolution dans les transports de voyageurs.

PHNOM-PENH
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juin 1928)

Fiançailles. — Ce n'est plus une indiscretion aujourd'hui d'annoncer les fiançailles de M. André Martin, ingénieur à la Société de constructions de Levallois-Perret au Cambodge, avec mademoiselle Simone Roussely, fille de M^{me} V^e Roussely et nièce du commerçant bien connu du même nom. Le mariage aura lieu en France pendant le congé des deux fiancés.

PHNOM-PENH
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juin 1928)

Départs. — Viennent de s'embarquer à destination de France madame et M. Crémazy, administrateur des Services civils, que son état de santé oblige à rentrer après un séjour de deux ans, pendant lequel il a assuré un labeur incessant.

Nous adressons à madame et à M. Crémazy nos vœux de bon voyage.

M. Martin, ingénieur de la Société de constructions de Levallois-Perret, a pris passage sur le même courrier, après avoir mené à bien la construction du pont métallique de Chak-Angré qui sera, dans quelques mois, livré à la circulation. La mise en place des deux travées principales est terminée et la plate-forme centrale sera sous peu rivée entre les deux piles. Cet ouvrage d'art, qui doit abréger la route de Saïgon, fait honneur à la Société de Levallois-Perret et à M. Martin qui a su vaincre de sérieuses difficultés causées par le régime des eaux.

PHNOM-PENH
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 septembre 1928)

Fiançailles. — C'est avec plaisir que nous avons appris les fiançailles, qui ont lieu le 29 juillet dernier à Mehun-sur-Yèvre, de notre sympathique compatriote M. Martin, ingénieur de la Société de constructions de Levallois-Perret, avec la toute charmante Mlle Simonne Roussely.

Le mariage sera célébré à Mehun-sur-Yèvre. À cette occasion, nous adressons aux futurs époux nos vœux de bonheur.

PHNOM-PENH
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 novembre 1928)

Inauguration d'un pont sur le Bassac. — Le 31 octobre, à 8 heures 30, Sa Majesté Sisowath Monivong accompagnée du résident supérieur a, en présence de M. Reich, administrateur des Établissements Levallois-Perret, et de nombreuses personnalités françaises et cambodgiennes, procédé à l'inauguration du nouveau pont sur le Bassac. L'ingénieur en chef des Travaux publics, dans une allocution, montra combien cet important ouvrage faisait honneur à l'industrie française. Le résident supérieur, à son tour, souligna l'importance du rôle économique que ce pont est appelé à jouer en facilitant les communications entre Phnom-Penh et Saïgon. Il constitue, a déclaré M. Le Fol, une nouvelle étape de l'évolution du Cambodge vers le progrès. Sa Majesté, après avoir élogié l'œuvre du Protectorat et avoir affirmé la gratitude du peuple cambodgien à l'égard du gouvernement français, a ouvert à la circulation ce nouveau pont qui portera le nom de Sisowath Monivong.

À cette occasion, le gouverneur général a prié le résident supérieur au Cambodge de transmettre à l'administrateur de la Société Levallois-Perret ses félicitations pour la belle œuvre d'art lancée sur le Bassac. « Je me réjouis avec vous, a dit M. Robin, de voir ainsi les communications rendues plus aisées entre la Cochinchine et le Cambodge grâce à l'industrie française. Je vous prie d'exprimer mes remerciements à Sa Majesté Monivong qui a bien voulu affirmer la gratitude du peuple cambodgien pour la France protectrice et lui dire les vœux que je forme pour sa personne et pour la prospérité pour le royaume khmer. »

Société de Constructions de Levallois-Perret
ANCIENNE COMPAGNIE DES ÉTABLISSEMENTS G. EIFFEL
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.850.000 FRANCS
42, rue Fouquet, LEVALLOIS-PERRET (Seine)
R. C. Seine N° 147.255

(Les Grandes Industries modernes et les Centraux, Paris, 1929)

Légendes

Pont sur la Bassac, au Cambodge.

Magasins du port de Saïgon

Parmi les charpentes métalliques, citons, entre autres : la charpente [des magasins du port de Saïgon](#), etc.

M. PASQUIER AU CAMBODGE
(*L'Écho annamite*, 5 juillet 1929)
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juillet 1929)

Pnom Penh, le 4 juillet. — [...] Le reste de la matinée a été consacré à la visite du Royal Palace et du nouvel appontement à plate-forme mobile, construit par la Société de constructions Levallois-Perret. [...]

Une heure plus tard avait lieu l'inauguration, devant le palais, à l'embouchure des quatre bras, du mât métallique sur lequel flottent les couleurs royales. La cérémonie s'est déroulée en présence du gouverneur général, du roi, du résident supérieur, de toutes les notabilités françaises et cambodgiennes.

Le gouverneur général visita à Phnompenh le Grand Palace Hôtel à trois étages en voie d'achèvement, le nouvel appontement du Tonlésap, aménagé mécaniquement pour éléver jusqu'au quai, par un plan horizontal mobile, les marchandises prises sur les chalands aux basses-eaux et les nouveaux pavillons contenant 500 lits, à l'hôpital indigène.

LA PLUIE ROUGE
Dans la Légion d'honneur
Ministère des colonies
Promotions et nominations d'Indochinois
(*Journal officiel de la République française*, 15 août 1930)
(*L'Écho annamite*, 18 août 1930)

Par décret du 11 août 1930, ont été promus ou nommés :

Au titre français
Au grade d'officier

MM. Reich, ingénieur des Arts et manufactures, administrateur de la Société de Constructions Levallois-Perret ; chevalier du 25 juillet 1905.

La liste des assesseurs appelés à siéger aux Assises
(*L'Écho annamite*, 13 janvier 1931)

Assesseurs titulaires

Reich (Guillaume, Henri), administrateur délégué de la Société de Construc. Levallois-Perret, Saïgon.

Au Jardin zoologique de Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 4 février 1931)

Le Jardin botanique et zoologique s'est enrichi des animaux suivants : ... un marabout, un canard siamois et trois jabirus don de M. Reich, ingénieur...

[Port de commerce de Saïgon](#)
L'inauguration officielle du pont du Nhabé
(*La Dépêche d'Indochine*, 19 mai 1931)

L'inauguration officielle de ce bel ouvrage a eu lieu hier soir, à 17 heures, et a été malheureusement contrariée par le mauvais temps. Il avait plu toute l'après-midi et c'est à peine si, vers 17 heures, l'ondée avait un peu diminué.

De nombreuses personnalités étaient néanmoins venues assister à l'inauguration, parmi lesquelles nous avons remarqué : Mgr Dumortier, évêque de Cochinchine ; le général Paulet, commandant la brigade ; M^e Mathieu, président du conseil colonial ; M. Dain, premier président ; M. Bourayne, procureur général, MM. Bourrin, Valençot, Clément, Richaud, Madon, Weil, Marquis, Thom, membre du conseil d'administration du port de commerce, le commandant Blanc, MM. Méchin, ingénieur en chef des T.P., Lang, Gasnier, des T. P., MM. Canque, Tri, Sipière, Roché, Dr Lebon, M. Péteil, etc.

M. Krautheimer arrive à cinq heures précises et est reçu à l'entrée du pont par M. Lacaze, président de la chambre de commerce, M. Reich, directeur de la Société de constructions de Levallois-Perret, M. Magnin, ingénieur du Port, M. Méchin, et différents collaborateurs de M. Reich et des ingénieurs des T. P.

Le Gouverneur gravit la rampe d'accès et arrive devant un large ruban tricolore qui barre le passage sur le tablier du pont. Un coup de ciseau et la fragile barrière est supprimée.

Le Gouverneur et les assistants se rendent alors jusqu'à l'autre extrémité du pont et reviennent.

Ils se groupent ensuite sous une paillo~~te~~ où le Continental a dressé le buffet et M. Lacaze prononce l'allocution suivante :

Allocation de M. Lacaze

Monsieur le Gouverneur,
Messieurs,

En portant mes premiers pas hésitants vers les affaires de ce pays, je ne me doutais point, il y a quelque trente ans, que l'occasion me serait donnée de dire un jour publiquement à Henri Reich, directeur de la Société des Constructions de Levallois-Perret, l'estime profonde en laquelle nous le tenons tous pour sa technique consommée et le charme dont il sait empreindre ses relations.

Je sais que je mets sa modestie à une singulière épreuve, mais cependant, comment pourrai-je taire, en un jour comme celui-ci, les étapes nombreuses de l'effort immense fourni par sa Société dans notre colonie qui gardera jamais leurs noms ?

En 1880, la Société des constructions de Levallois-Perret se voit confier la construction des ponts de Ben-luc et de Tanan nécessités par l'établissement de la voie ferrée appelée à relier Saïgon et My tho.

Puis, et je ne veux point citer la multitude des ouvrages secondaires, cette société construira :

Le pont des Messageries Maritimes à Saïgon (1883-1885).

L'ancien pont des Malabars à Cholon (1883-1835).
Les appontements Charner et de Canton.
Les appontements des Messageries fluviales.
Les réservoirs et bâtiments des usines des eaux de Saïgon, Cholon et Pnom-Penh.
Le pont de Binh-Loi sur la rivière de Saïgon.
Les ponts de Godua, ponts de Biên-hoà et autres ponts du chemin de fer de Saïgon à Phanrang et à Xongom.
Le pont tournant sur l'arroyo Chinois.
Le pont de Laithieu sur la rivière de Saïgon.
Les quais de Saïgon avec leurs hangars.
Les quais des Messageries maritimes.
Les quais et appontements flottants de Pnom-Penh.
Le pont de Godauha sur le Vaïco et pont du Bassac, tous deux pour la route de Pnom-Penh.
Le pont sur le canal de Doublement à Cholon.
Le pont sur le Rach-Ong-Lon dans le port de Commerce.
Bientôt le pont des Malabars à Cholon sera livré.

Aujourd'hui enfin, nous inaugurons celui que le développement croissant de notre port commandait de jeter sur le canal de Dérivation qui, désormais, nous permettra d'atteindre Nhabé jadis considéré comme l'extrême confin de notre activité maritime, aujourd'hui comme notre avant-port pour devenir demain, dans un temps peu éloigné, le vrai, le grand port de Saïgon.

À regarder couler le flot léger sous cet important ouvrage d'art, il est permis au profane de penser qu'en cette occurrence comme en bien d'autres, il s'agissait de relier les deux rives par des bras d'acier soigneusement cachés dans un épais béton ; la difficulté fut tout autre et plus sérieuse pour ceux auxquels fut confié le soin de réaliser le projet.

Les efforts coordonnés du service des Travaux publics de Cochinchine et de la Société des Constructions de Levallois-Perret ne furent pas de trop pour vaincre la mollesse d'un sol qui ne livra qu'à 35 mètres seulement la couche de vase compacte qui devait permettre d'asseoir solidement et sans risque cet ouvrage dont la longueur atteint 185 mètres et le poids total près de 2.000 tonnes.

C'est là un bel effort qui fait honneur à ceux qui eurent la lourde mission de le réaliser et c'est pour moi un devoir agréable à remplir que de réunir aujourd'hui dans l'expression très vive d'un même éloge le Service des Travaux publics en la personne de M. l'inspecteur général Pouyanne, de M. l'ingénieur en chef Méchin, et M. l'ingénieur Magnien, chef de la Division des Travaux du Port, la Société des Constructions de Levallois-Perret, l'éminent Ingénieur Henri Reich et tous ceux qui, à Paris et à Saïgon, au sein de sa Société, furent, en cette occasion, les animateurs de ce prodigieux travail qui ajoute à la gloire de la Science française dans ce pays.

C'est ensuite au Gouverneur de prendre la parole. M. Krautheimer, dans une allocution d'une tournure agréablement littéraire et non sans malices, nous engage à l'optimisme.

Allocution de M. Krautheimer

Messieurs,

Dans le cours des occupations d'un gouverneur de Cochinchine, l'invitation que nous avons reçue de M. le président du conseil d'administration de la chambre de commerce et de M. le directeur de la Société Levallois-Perret est l'annonce d'une halte reposante et réconfortante, en terrain solide et sûr.

L'accepter est une décision facile à prendre qui ne cause nulle perplexité et ne laisse après elle aucune appréhension.

Il ne s'agit pas ,en effet de consacrer une entreprise aux développements incertains, d'arbitrer un débat sans satisfaire personne, d'essayer, sous le fouet de la nécessité et parfois avec une confiance aussi apparente qu'indispensable, des solutions dans lesquelles la contradiction vigilante sait toujours trouver la fissure d'où sortira l'échec. Ici, nous venons, en dehors de tout doute. prendre contact avec une réalité substantielle et rassurante, confronter nos incertitudes à une œuvre dont la pérennité est d'avance certaine et qui, dans les circonstances actuelles, est un acte de foi dans l'avenir.

Nul besoin de forcer notre optimisme. Les mots, en exaltant cette œuvre, seront sincères « à cent pour cent » comme la réalité simple, robuste et nue à laquelle ils s'appuient.

Le très bel ouvrage que nous sommes admis à contempler aujourd'hui dans sa forme définitive était, Messieurs, plus que tout autre désigné pour nous apporter cette impression de réalisation intégrale, précise et juste dans sa conception, irréprochable dans son exécution définitive, dans son utilité et sa durée.

Quel vieux Saïgonnais coutumier de la halte quotidienne à la pointe du canal de Dérivation n'a pas souffert du disparate pénible qu'offrait de façon permanente, en face de l'outillage moderne de notre grand port, le bac vétuste et lent de la route du Nhabé ?

Quel commerçant, quel représentant des intérêts économiques de la Colonie n'a hâté de ses vœux la liaison permanente et sûre des quais des Messageries et de l'Yser avec le mouillage de Nhabé, ouvrage avancé et dépendance naturelle du port de Saïgon ?

Grâce à la clairvoyance de notre chambre de commerce et du conseil d'administration du port, à la diligence et à la compétence de notre service des Travaux publics, et grâce surtout à l'activité et à la technique éprouvée des ingénieurs de la Société de Levallois-Perret, ce vœu est aujourd'hui réalisé avec le pont aux lignes robustes et harmonieuses que nous avons sous les yeux. Qu'ils en soient tous remerciés !

Nous savons certes à quelles nécessités majeures et immédiates cet ouvrage répondait aux différents points de vue du développement du port, des facilités à donner à la navigation comme aussi de la police et de la sécurité d'une partie importante de la banlieue de Saïgon. Mais sans anticiper sur un lendemain dont un injuste destin, par la crise qui frappe notre colonie, retarde l'avènement, nous ne pouvons nous interdire de songer aux possibilités nouvelles que ce nouveau pont, dont les bras sont tendus vers l'avenir, ouvre au port et à la ville de Saïgon.

Désormais, le projet de création de l'avant-port du Nhabé se rapproche de la réalité bien au-delà de la largeur de l'obstacle que le pont vient de franchir. Désormais aussi, il est permis d'envisager la création de nouveaux quartiers industriels sur la rive droite du canal de Dérivation, dans le prolongement des quartiers de Khanh-hoi et de Vinh-hoi, grâce à ce nouveau vaisseau, par où s'épandra la sève surabondante de notre capitale.

En passant en revue ces résultats importants, vous admettrez, Messieurs, que je renouvelle les félicitations du gouvernement à la Société Levallois-Perret, cette ouvrière inlassable de l'équipement économique de la Colonie et à son distingué directeur, M. Reich, l'homme que Kipling, le barde autorisé des énergies coloniales, aurait placé au premier rang de ses « bâtisseurs de ponts ».

En ouvrant à la circulation le nouveau pont du Nha-Bé, je suis heureux de constater, une fois encore, que, sur ce sol difficile, par la pensée et le travail français secondés par l'effort annamite, une valeur nouvelle a été créée, un pas nouveau franchi vers un avenir meilleur.

Une salve d'applaudissements salue cette péroration.

Le gouverneur remet ensuite quelques décorations au personnel de la Société de Levallois-Perret. M. Joseph Thaille reçoit l'insigne de chevalier de l'Ordre royal du Cambodge, M. Nguyêt-van-Cu, chef monteur, 27 ans de services, est décoré de la médaille d'honneur de 1^{re} classe, et Nguyêt-van-Dau, spécialiste des travaux en béton armé, de la médaille d'honneur de 2^e classe.

Les coupes de champagne et les petits fours circulent ensuite et, pendant qu'on regarde sous la pluie, se dresser et s'abaisser les deux tronçons de la travée mobile, on aperçoit, à quelque distance, le vieux bac désuet et lent, qui accomplit un de ses derniers voyages et dont le contraste avec le pont moderne et robuste ferait sourire si le souvenir de tragiques accidents ne venait nous en empêcher.

COCHINCHINE

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

Le 17 mai a été inauguré à Saïgon le pont de 185 mètres sur le canal de dérivation qui comporte une travée levante de 12 mètres et qui fut construit par la Société de Levallois-Perret.

PHNOM-PENH

(*L'Avenir du Tonkin*, 7 décembre 1931)

Naissance. — Nous avons appris avec grand plaisir la naissance de Jean Pierre Martin, fils de M^{me} et M. André Martin, ingénieur directeur des Etablissements Levallois-Perret.

ANNAM

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

Dans la nuit du 3 au 4 août, l'auto de M. Reich fit panache sur une bille de bois entre Quinhon et Binh-Dinh. M. Reich eut le mollet gauche arraché et il fut ramené en auto-ambulance à la clinique Angier.

Électeurs français

de la Chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge
(*Bulletin administratif du Cambodge*, janvier 1934)

RETRANCHEMENTS (p. 148)

Nom, prénoms	Âge	Profession ou qualité	Domicile
Lovenfosse (Paul)	38	Dir. Soc. Levallois-Perret*	Phnôm-Penh

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'INDOCHINE

Résidence supérieure en Annam

Conseil français des intérêts économiques et financiers de l'Annam

Liste des électeurs
ANNÉE 1934
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 1934)

Circonscription électorale Faifoo Quang Ngai
9 — (Section de Quang-Ngai)

30 Jouanin, Louis Adjoint technique de la Société Levallois-Perret Hoàvinh-tây
44 Le Tessier, Marcel Alphonse Chef de chantier de la Société Levallois-Perret
Hoàvinh-tây

Circonscription électorale de Qui-nhon — Sông-câu
10 — (Section de Quinhon)

9 Bourgoin, André Employé Société Levallois-Perret Huynhkim
60 Lovenfosse, Paul Joseph Employé Société Levallois-Perret Bongson

Étude de M^e Léon LAMBERT,
docteur en droit, avocat à la Cour de Saïgon, 26, rue Lagrandière

Publication de divorce
(*La Dépêche d'Indochine*, 28 novembre 1934, p. 10)

Par arrêt contradictoire rendu par la Cour de Saïgon, 1^{re} chambre, le divorce a été prononcé entre M. Henri Reich, ingénieur des Arts et Manufactures, administrateur directeur de la Société des constructions mécaniques [sic] de Levallois Perret, domicilié à Saïgon, ayant M^e Léon LAMBERT pour avocat constitué, demandeur principal, d'une part.

Et la dame Marie Émilie Antoinette MAGISTER son épouse, sans profession, domiciliée de droit avec son mari, autorisée à résider à Saïgon à l'Hôtel Continental, ayant M^e Léon Girard, défenderesse, demanderesse, reconventionnelle devant la Cour, d'autre part.

Ledit arrêt a commis M^e MATHIEU, notaire à Saïgon, pour la liquidation éventuelle des reprises de la femme contractuellement séparée de biens.

Il est rappelé aux tiers que les dettes contractées par la femme depuis la demande de divorce lui demeurent propres.

Pour extrait certifié,
Signé : Léon LAMBERT.

DIVORCES
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, janvier-février 1935)

M. Henri Reich, ingénieur des Arts et manufactures, administrateur-directeur de la Société des constructions métalliques de Levallois-Perret, et M^{me} née Marie Magister, à la demande de M. Reich.

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

84 Mangaut Raymond Employé Société Levallois-Perret Nhatrang
87 Martin André Directeur Société Levallois-Perret Nhatrang

TRANSINDOCHINOIS
TOURANE-NHATRANG
NOTES SUR LES SECTIONS DE QUANG-NGAI À BONGSON
ET DE BONGSON À QUINHON
(réunies à l'occasion de l'inauguration officielle de ces sections, le 1^{er} juillet 1935)
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 août 1935)

.....
Les résultats du concours, auquel trois grandes firmes avaient pris part, furent favorables à la Société de Levallois-Perret. Ils lui furent notifiés le 5 janvier 1935 [...].

L'exécution fut entreprise par cette société aussitôt après la notification, avec la collaboration, pour les travaux de fondation sur pieux et le montage des travées métalliques, de quatre des principales entreprises de la Colonie : la Société des Etablissements Brossard et Mopin, la Société des Grands Travaux d'Extrême-Orient, la Société indochinoise d'études et de constructions, la Société Anonyme de Constructions Mécaniques.

INAUGURATION DE LA SECTION DE DIEU-TRI À TUY-HOA DU TRANSINDOCHINOIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 janvier 1936)

.....
À l'issue de l'inauguration, le Gouverneur général est allé examiner l'état des travaux du grand pont de 1.200 m qui doit franchir le Song Darang, à la sortie de Tuy-Hoa et que les représentants de la Société Levallois Perret en Indochine, M. Reich et M. Martin, lui firent visiter. Il s'agit là d'un des ouvrages les plus importants à édifier sur la section Tuy-Hoa–Nhatrang et dont la construction avance normalement.

SAIGON
L'inauguration du parc quarantenaire des cochons
(*La Dépêche d'Indochine*, 16 janvier 1936)

M. Reich, directeur de la Société de Levallois-Perret

.....
M. le gouverneur de la Cochinchine remercia ensuite tous ceux qui, de près ou de loin, facilitèrent la création du parc quarantenaire.

Il procéda ensuite à la visite de celui-ci dont la construction fut achevée en douze jours. C'est un record ! Dans un de ces vastes magasins de la Douane que la crise a rendu inutiles, le dernier au bout des quais, le magasin n° 11, 36 boxes, ayant environ 6 mètres sur 3,80, ont été aménagés après que le sol eut été bétonné. Chaque box, qui est doté d'une auge — un peu petite à notre avis — pourra servir au parquage de 25 cochons.

À leur entrée, les porcs seront soumis à une visite avant d'être admis dans les boxes. La, la quarantaine sera de quatre jours au minimum, de sorte que le parc pourra satisfaire à une sortie mensuelle de 6 à 7.000 porcs.

Avant d'être embarqués et emballés, les porcs, ayant subi la quarantaine et reconnus sains, devront passer dans des bassins où ils seront soumis à un bain antiseptique.

Ces bassins sont disposés de telle façon que les porcs seront obligés d'y passer car ils sont situés au bout des galeries d'accès, de sorte qu'à leur départ de Saïgon, les porcs pourront être déclarés sains par le contrôle du service vétérinaire qui, ainsi, donnera tout apaisement aux autorités britanniques des Straits à moins que... celles-ci ne soulèvent d'autres difficultés.

CONSEIL FRANÇAIS DES INTÉRÊTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS DE L'ANNAM

Année 1936

Liste des électeurs (1.201)

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

11° — Circonscription électorale de Quinhon — Sôngcâu

Section de Sông câu

33 Savajol Amaury Chef chantier Société Levallois-Perret Tùy-hoâ

Courriers aériens

(*La Dépêche d'Indochine*, 21 août 1936)

L'avion venant de France est attendu à Tan-son-Nhut entre 16 h. 30 et 17 h.30 avec deux passagers pour Saïgon et six passagers en transit.

Cet appareil repartira demain matin à 6 heures pour Hanoï et Hong-Kong avec neuf passagers. Parmi les passagers embarquant à Saïgon, il y a M. Reich, directeur des Ets Eiffel, et M. Dargelos [SFEDTP*].

L'INAUGURATION DU TRANSINDOCHINOIS

(*L'Avenir du Tonkin*, 3 octobre 1936)

Déjeuner au bungalow de Tuy-Hoà

M. Reich, directeur de la Société de Levallois-Perret

.....

Après le déjeuner, le gouverneur général et l'empereur d'Annam prenaient place dans les trains qui, franchissant le Song Darang sur un grand pont construit par la Société de Levallois-Perret, s'engageaient sur la nouvelle voie.

L'INAUGURATION DU TRANSINDOCHINOIS

LES DÉCORATIONS

(*L'Avenir du Tonkin*, 5 octobre 1936)

Ordre du dragon de l'Annam

Pour le grade de chevalier

Mungin Jean, ingénieur Société constructions Levallois-Perret

Kim-Khanh de 3^e classe

Sivajol Amaury, chef de chantier Société construction Levallois-Perret

Ngân-tiên de 2^e classe

Tran van Xinh, chef chantier Soc. de constructions Levallois-Perret.

Ngân-tiên de 3^e classe

Dinh van Huôn, chef chantier Société Constructions Levallois-Perret

Tran van Hay, secrétaire comptable Société Constructions Levallois-Perret ;

Duong van Giac, Tran van Cam, chefs chantier Société Constructions Levallois-Perret ;

Hoang dinh Nhân, surveillant chantier Société Constructions Levallois-Perret

Haïphong

NOUVEAU PONT DE HALY

(*L'Avenir du Tonkin*, 21 juin 1937)

Les arches en ciment du nouveau pont de Haly viennent d'être débarrassées de leurs derniers échafaudages, et la travée métallique centrale entre en montage. C'est l'achèvement d'un très beau travail, et, à la fin de l'été, la route de Hanoï prolongera à Haïphong le boulevard Paul-Bert, en une magnifique ligne droite évitant aux voitures le long détour actuel par le pont du chemin de fer, les quais encombrés et le chemin sinueux qui rejoint la cimenterie.

Il y a au moins vingt ans que ces détours restaient imposés aux voyageurs, et que l'on parlait d'un ouvrage sur la coupure de Haly, destiné à ouvrir une route directe. On avait tout envisagé ; bac perfectionné ultra rapide, pont tournant, pont basculant ou pont levier, transbordeur, et même tunnel, celui-ci sans doute plutôt par fantaisie. Finalement, on s'est arrêté au pont à travée centrale levante, et le projet adopté a été celui de la Société de Constructions de Levallois-Perret, présente en commun avec MM. Fénies et Guillou⁵, ingénieurs, chargés de la partie en ciment armé.

Les difficultés étaient grandes. D'abord, l'obligation de laisser passer la plupart des embarcations sans manœuvre du pont, de façon à n'interrompre la circulation que pour les grosses chaloupes, conduisait à remonter sensiblement le pont au-dessus de l'eau. Dès lors, il fallait qu'il franchit également les deux quais en y laissant toute facilité de passage pour les voitures. Si bien qu'il y a en réalité trois ponts, deux sur les quais et un de trois arches sur le canal. Comme on y accède par de longues rampes d'accès, la longueur totale de l'ouvrage est de tout près de 300 mètres, dont 200 mètres en ponts.

D'autre part, un pont à travée mobile ne saurait supporter le plus faible abaissement, sous peine de fausser tous les mécanismes et de se coincer. Les fondations ont dû être établies pour donner une absolue sécurité et c'est ainsi que les pieux en ciment sont enfouis de 32 à 34 mètres dans le sol, jusqu'à une couche particulièrement solide. On se rendra mieux compte de ce que sont des pieux de 35 mètres, en songeant que, mis debout, ils dépasseraient de beaucoup les pylônes visibles, qui ne sont qu'à 25 mètres au dessus de l'eau. Chaque pieu mis en œuvre atteignait un poids de quinze tonnes.

Malgré ces difficultés et ces dimensions, l'ouvrage n'a rien de massif ; il est, au contraire, fort élégant, avec ses deux arches suspendues en ciment armé, que complétera bientôt l'arche centrale, de forme identique mais en acier. Ces petits pylônes placés sur les deux rives, et les grands pylônes centraux, le long desquels

⁵ Georges Fénies et Armand Guillou, ingénieurs ECP, entrepreneurs à Haïphong :

s'élèvera la travée levante, à la façon d'un ascenseur, sont même particulièrement sveltes, et gracieux, et constituent une véritable porte triomphale à l'entrée de Haïphong.

Sur la longueur totale de près de 300 mètres, 100 mètres, avons-nous dit, sont des rampes d'accès, simples remblais de sable dans un caisson de ciment armé. Quarante mètres sur chaque rive sont également des rampes d'accès, mais qui, prenant plus d'élévation, sont construites en forme de pont. Ensuite, deux travées de 13 mètres 50 chacune franchissent les quais du canal. Quant au canal lui-même, il est franchi par deux grandes traversées fixes de 26 mètres en ciment et une travée centrale levante de 28 mètres en acier avec placage en bois, qui est la partie mobile.

Elle peut, en effet, sous l'action de treuils électriques, s'élever de 11 mètres 50, laissant alors sous elle une hauteur libre de près de 29 mètres. Cette disposition entièrement nouvelle au Tonkin nécessite un appareillage fort complexe, car il faut à la fois assurer en temps normal la parfaite horizontalité du tablier à chaque instant de ses mouvements, ce qui nécessite la synchronisation absolue des mécanismes ; assurer la même régularité en cas de défaillance d'un des moteurs ; permettre, en cas de besoin, le mouvement à bras ; rendre impossible tout accident en barrant automatiquement le pont de chaque côté par deux barrières successives, avant qu'il puisse bouger ; éclairer en tout temps le chenal laissé à la navigation, et combiner cet éclairage diversement selon la situation de la travée levante ; éclairer le pont et des barrières ; enfin commander le passage des piétons et éventuellement le péage.

Tout le monde espère, au reste, que conformément à toutes les traditions, le passage restera libre, malgré que le principe du péage eut été adopté d'abord. On ne voit pas pourquoi Haïphong serait la seule ville de l'Indochine d'où on ne puisse sortir sans payer. Il est vrai qu'un pont est coûteux ; mais si celui-là est nécessaire, c'est que la coupure de Haly est une œuvre d'intérêt général⁶, une voie d'eau importante pour le Tonkin entier. Tout se tient dans le réseau routier, fluvial et ferroviaire ; il serait absurde et injuste qu'un pont fût à péage alors que tant d'autres ne le sont pas, et qu'aucune route ne l'est. Une route coûte plus cher qu'un pont ; qui oserait cependant y installer des tourniquets ? Et si on fait payer pour un pont, pourquoi ne pas barrer à Haïphong la rue Paul-Bert, eu exigeant un péage sous prétexte que chaussées, trottoirs, égouts et canalisations coûtent fort cher ? Pourquoi à Haly ferait-on payer ceux qui se servent du pont et non ceux qui se servent du canal ?

Laissant de côté pour l'instant la menace d'un péage, il faut dire que Haïphong vient de faire un progrès considérable et de construire une œuvre de tous points remarquables. Le pont de Haly est un des beaux travaux d'art du pays, un de ceux où la technique s'est marquée par un des pas en avant les plus audacieux. Il faut en faciliter tous les participants au travail, ceux qui l'ont conçu et en ont dressé les plans, ceux, dans l'Administration, qui ont admis la conception et vérifié les études, ceux qui ont construit l'ouvrage, ceux qui ont fourni les matériaux, ceux qui ont assuré le contrôle des matériaux et de la construction, et les ouvriers eux-mêmes qui ont mis leur habileté pratique au service de la conception. Nous ne voudrions en oublier aucun en leur adressant nos compliments.

[**La tournée au Cambodge de M. le gouverneur général Jules Brévié**](#)
(*La Dépêche d'Indochine*, 8 septembre 1937)

⁶ La coupure de Haly est, comme on sait, un canal creusé pour faciliter à la navigation l'entrée du Song Tarn Bac, trop encombré dans la traverse de Haïphong. Achevé vers 1896, il a favorisé depuis ce moment toute la circulation fluviale vers Haïphong, Hung-Yén, Nam-Dinh, Hanoï, Ninh-Binh, etc. Ce n'est pas pour Haïphong qu'il a été fait, c'est pour toute la moitié Sud du Tonkin.

Inauguration du pont de Banam

À 10 h. précises, le cortège arriva à l'entrée du pont où M. le gouverneur général fut reçu par M. Tastet, ingénieur en chef des Travaux publics au Cambodge, entouré de M. l'Administrateur Loubet, du R. P. Blondet, de M. Reich, directeur de la Société Levallois-Perret, et de M. Tryuen, agent technique des Travaux publics à Preyveng.

Et présence des autorités rassemblées sous une tente, M. le gouverneur général décora le chef du bureau technique des Travaux publics, M. Bénézeth⁷, qui a contrôlé l'exécution de l'ouvrage construit par la Société de Constructions mécaniques Levallois-Perret [sic].

Cet ouvrage d'art a été mis en chantier en mars 1936. Il est destiné à remplacer un bac sur la route Provinciale n° 1 entre Néak-Luong et Preyveng.

C'est un pont en béton armé de 120 m. de longueur qui a coûté 47.000 \$.

Jusqu'à ce jour, la traversée du fleuve était assurée par un bac à rames. En période de crue, cette traversée présentait de réels dangers en raison de la violence du courant, et en période de basses eaux, l'insuffisance des fonds rendait les manœuvres du bac longues et pénibles.

L'inauguration du pont eut lieu en présence des autorités locales et au milieu d'une grande affluence.

Après les explications de M. Reich, M. le gouverneur général trancha le ruban tendu en travers du pont, livrant ce dernier à la circulation et le cortège poursuivit sa route.

HYMÉNÉE

Jacqueline Campi

E. Pleutin

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 5 décembre 1937)

Nous apprenons le mariage de Mlle Jacqueline Campi, fille de Mme et M. Campi, directeur de la Marine marchande de l'Indochine, en retraite, et de M. Jean Pleutin, ingénieur E.T.P., fils de M. E. Pleutin, secrétaire général des Anciens Établissements Eiffel.

La bénédiction nuptiale leur a été donnée le 5 novembre en l'église Notre-Dame-de-Grâce à Passy-Paris.

Haïphong

L'INAUGURATION DE LA FOIRE ET DU PONT DE HALY

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

Le pont levant nouvellement construit sur la canal de la coupure de Haly, dont la construction était décidée dès 1918, se trouve enfin réalisé après de multiples ajournements successifs.

Par destination, le pont de Haly établit la pénétration directe, dans le territoire de Haïphong, de la route Coloniale n° 5 venant de Hanoï. La voie d'accès ainsi déterminée présente un alignement d'environ 2 km. 500 de longueur, dont plus de 2 kilomètres sont compris dans le périmètre de la ville.

La difficulté d'établissement du nouvel ouvrage résidait dans le fait qu'il devait franchir le canal de la coupure de Haly lequel, conjointement avec le Song Tarn-Bac,

⁷ Fernand Bénézeth (Fraisse-des-Corbières, Aude, 4 avril 1902-*Ibidem*, 27 juillet 1995) : adjoint technique de 2^e classe des T.P.

constituait d'une part le port fluvial de Haïphong tandis que, d'autre part, ces deux voies d'eau formaient l'unique exutoire du Song Lach-Tray reliant le port fluvial et le port maritime de Haïphong au Song Van Uc et au Song Thai-Binh. Et, comme le pont Joffre barrait déjà le Song Tam-Bac dans des conditions assez difficultueuses pour la batellerie, il était nécessaire que le pont établi sur la coupure n'apportât aucune nouvelle entrave aux mouvements de la navigation fluviale.

Cette difficulté a été également résolue par le projet réalisé.

Le pont sur la coupure de Haly comprend en substance deux rampes d'accès de 90 m. 35 de développement permettant de s'élever depuis le niveau de la route Coloniale d'une part et du boulevard central de Haly d'autre part, jusqu'au niveau de la plate-forme de l'ouvrage. Sur chaque rive, une travée fixe, de 13 mètres de portée, suit la rampe d'accès et franchit les voies des quais Candlot et Van-Vollenhoven.

La petite travée fixe est elle-même suivie, sur chaque rive, d'une travée adjacente, de 26 m. 00 de portée, reposant sur une pile en rivière, et sous laquelle peuvent circuler les embarcations et les sampans. Enfin, entre ces deux dernières travées, se trouve la travée levante, de 26 m. 80 de longueur entre appuis, établie au-dessus de la passe navigable. Dans la position basse, c'est-à-dire lorsque la travée mobile repose sur ses appuis, le dessous des poutres maîtresses est au niveau (+- 8 m. 50), ce qui permet le passage, à mi-marée, de la plupart des jonques de moyen tonnage. [Dans la position haute], le niveau est de (+ 19,80), laissant ainsi un tirant d'air suffisant pour la passage des navires de tous types fréquentant le port fluvial de Haïphong.

Les rampes d'accès, les travées fixes au-dessus des voies de quai et les travées adjacentes sont en béton armé. La travée mobile est constituée par une ossature métallique en acier à haute résistance et de qualité semi-inoxydable. Les platelages de la voie charretière et des trottoirs sont en bois de lim.

La travée mobile est équilibrée en partie, à chaque extrémité, par un contrepoids en béton, dont elle est rendue solidaire par l'intermédiaire de câbles métalliques passant sur des poulies fixées au sommet des pylônes. La différence des poids des contrepoids et de la travée nécessaire, pour l'ascension de cette dernière [exige] un certain travail moteur qui est fourni par un appareillage électromécanique. La puissance de l'appareil moteur est de 3 CV et le temps maximum imposé à la manœuvre est de 3 minutes.

Cette solution permet de satisfaire, dans les meilleures conditions, les intérêts des usagers de la route et ceux de la batellerie fluviale.

L'ouvrage ainsi réalisé a été déterminé après concours, sur les bases d'un programme établi par le Service des Travaux publics.

Le projet exécuté a été présenté par la Société de Constructions de Levallois-Perret dont l'administrateur délégué en Indochine est M. Reich, ingénieur des Arts et Manufactures.

La Société Levallois-Perret a construit et installé la travée mobile avec son mécanisme de levage.

Les ouvrages de génie civil sont été construits par MM. G. Feniès et A. Guillou, ingénieurs des Arts et Manufactures.

L'exécution des travaux de l'entreprise a été dirigée par MM. les ingénieurs en chef Bigorgne, ingénieur des Ponts et Chaussées, et Simonet, ingénieur principal des Travaux publics et contrôlés par MM. les ingénieurs Bourgeois et Puissant, ingénieurs des Travaux publics de l'Indochine.

La cérémonie d'inauguration du pont de Haly
et l'arrivée du Gouverneur général
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 décembre 1937)

Bien avant l'heure fixée pour la cérémonie inaugurale, les abords du pont, des deux côtés de la rivière, sont noirs de monde La foule des curieux augmente de minute en minute. Une compagnie de la Garde indigène, avec musique, prend son emplacement. Deux sections forment une haie d'honneur.

À 9 h. 20, MM. Brévié, gouverneur général, et Châtel, résident supérieur, arrivent au bas de la rampe d'accès. Ils sont accompagnés de MM. Marty, directeur des affaires économiques ; Gassier, inspecteur général des Travaux publics ; Colomon, inspecteur des affaires politiques ; Vinay, directeur des finances ; Docteur Hermant, directeur de l'assistance médicale ; Lécorché, directeur des Chemins de fer de l'Indochine [et du Yunnan] ; Tissot, résident supérieur honoraire ; Ballous, président du Grand Conseil ; M. Baffeleur, et de MM. le docteur Forest, Paquin, Perroud, Tran-van-Kha, etc.

Le Gouverneur général et sa suite sont accueillis à l'entrée du pont par M. Fesquet, premier adjoint, faisant fonction de maire, entouré des membres du conseil municipal et de MM. Théveniaut, administrateur adjoint, chef du secrétariat de la mairie ; Chenu, directeur général de la Cimenterie, président de la chambre de commerce ; Gauthier⁸, directeur du port autonome, Gauthier⁹, ingénieur des travaux municipaux, Javouray, directeur de la S.A.C.R.I.C., etc.,etc.

Après les présentations M. le docteur Fesquet prononça l'allocution suivante :

L'allocution de M. Fesquet

.....

Discours prononcé par M. Gassier, inspecteur général des travaux publics
Monsieur le gouverneur général,
Monsieur le résident supérieur,
Messieurs,

Le port de Haïphong, cette porte de sortie du Tonkin vers le monde extérieur, se plaignait depuis longtemps d'être mal relié à tout son hinterland. Ces plaintes ne concernaient pas le mouvement des marchandises, parfaitement assuré par la batellerie et le chemin de fer, ni celui des voyageurs clients de la voie ferrée dont les besoins ont été satisfaits ces dernières années par la mise en service d'automotrices confortables et rapides ; elles avaient trait seulement à l'accès de Haïphong par la route coloniale n° 5.

Il faut bien reconnaître que cet accès est très défectueux. Le voyageur, arrivé, en face de Haïphong, au point où nous sommes, doit emprunter à sa droite un chemin étroit et sinueux qui le conduit à un pont commun avec la ligne de chemin de fer du Yunnan. La circulation routière est souvent interrompue sur ce pont, soit pour laisser passer l'un des 20 trains qui l'empruntent chaque jour, soit parce qu'il faut ouvrir la travée tournante qui permet de livrer passage à la batellerie. Toutes causes de retards gênants et qui s'appliquent à une circulation importante qui représente en moyenne, par jour : 275 automobiles, 150 voitures charrettes, 450 pousse-pousse, 420 bicyclettes et 3.000 piétons.

Le pont franchi, avec ou sans retard, les difficultés continuaient, car la route ne conduisait pas à Haïphong, mais le contournait pour aller directement vers le port.

Le budget général, anémique, était dans l'incapacité de supporter la dépense des travaux nécessaires pour remédier à cette fâcheuse situation.

C'est alors que M. le résident supérieur au Tonkin a pris l'initiative de faire construire lui-même l'ouvrage de franchissement de la coupure de Ha-Ly sur lequel nous sommes.

⁸ Julien Émile Gauthier (Montret, Saône-et-Loire, 3 avril 1884-Grasse, 30 août 1972) : chef du Service hydraulique du Tonkin (digues), puis directeur du port autonome de Haïphong. Chevalier de la Légion d'honneur (JORF, 10 août 1948).

⁹ Émile Auguste Gautier (et non Gauthier) : né le 21 juin 1884. Marié à Hanoï, le 22 février 1924, avec Blanche Marie Germaine Habert, fille du directeur de l'administration judiciaire en Indochine.

Grâce à cet ouvrage qui réalise un raccourcissement de parcours de 2 kilomètres, la route coloniale va pénétrer directement dans Haïphong, procurant ainsi aux usagers, une économie de temps et, partant, d'argent, notable. Une intéressante opération d'urbanisme va pouvoir être réalisée grâce à la mise en valeur assurée des terrains situés immédiatement au devant de nous, entre la coupure de Haly et Haïphong. C'est de ce côté que devra normalement se poursuivre le développement de la ville.

Mais il fallait ménager la circulation fluviale et le passage quotidien d'environ 110 chaloupes et 200 jonques et chalands. Ce passage sera assuré grâce à la travée levante que vous venez de voir manœuvrer. On a pu s'assurer qu'il sera possible de réglementer la circulation fluviale et fixer les heures de manœuvre à celles où le trafic routier est réduit au minimum, de façon à apporter la gêne la moindre possible à la circulation terrestre.

Telle est l'économie et le but du bel ouvrage que vous inaugurez aujourd'hui.

Je ne veux pas m'étendre sur les difficultés techniques de conception et d'exécution, dues à la mauvaise tenue du terrain de fondation, fait d'argile vaseuse, et à la nécessité d'apporter la moindre gêne possible à la navigation fluviale.

Ces difficultés ont été heureusement résolues par les ingénieurs du Tonkin, avec le bon concours des entrepreneurs des travaux : la société de Levallois-Perret, qui a présenté, au concours institué à cet effet, la solution de la travée levante, et a construit la partie métallique de l'ouvrage et à MM. Feniès et Guillou, qui ont exécuté les fondations et maçonneries.

Je me fais un plaisir de reconnaître ici la bonne exécution des travaux et l'esprit de bonne collaboration dans lequel ils ont été conduits et je tiens à en remercier les deux maisons d'entreprises à qui revient l'honneur et l'exécution de l'œuvre.

Cette œuvre comprend deux travées en béton armé de 26 mètres reines à la rive par des rampes d'accès, partie en viaduc, partie avec des murs de soutènement, et qui encadrent une travée métallique levante de 28 mètres.

Cette travée métallique peut être mue, soit à la main, soit par un moteur électrique. Son mouvement peut atteindre 11 mètres d'amplitude, ménageant ainsi un tirant d'air de 16 mètres sous les plus hautes mers. Les travaux, commencés en mars 1936, quelque peu retardés par les difficultés d'approvisionnement des aciers venus de France, ont duré 20 mois et ont coûté 180.000 p. 00.

Il a fallu mettre en œuvre 1.400 m³ de béton armé et 320 tonnes de fer ; la longueur totale de fiche des pieux de fondation atteint 1.820 mètres et celle des caicong 48.000 mètres.

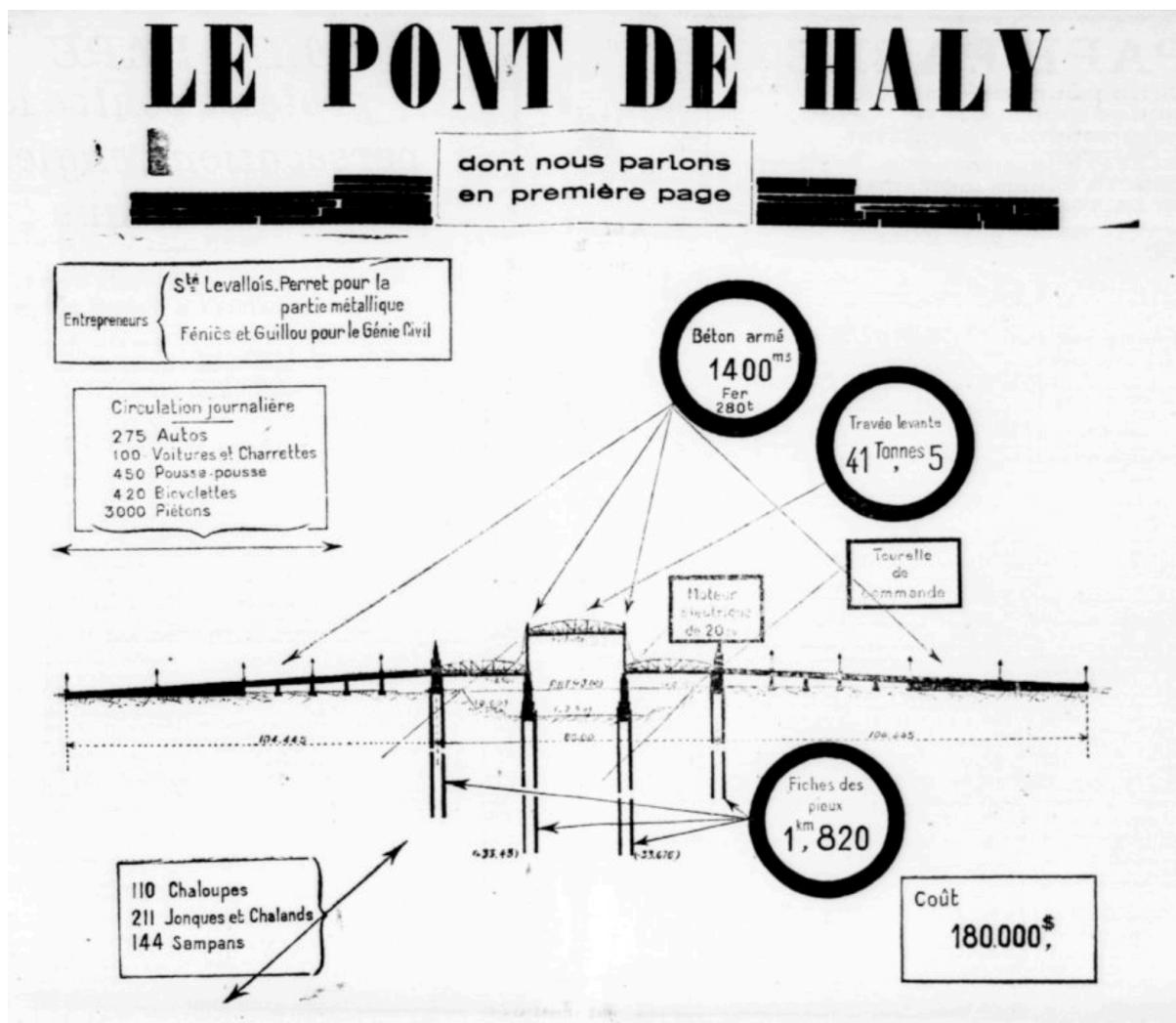
Telle est l'œuvre dont votre présence consacre l'achèvement. Je suis convaincu qu'elle jouera son rôle dans la prospérité du port de Haïphong, auquel l'évaluation du développement économique de son hinterland doit assurer un tonnage continuellement croissant et un mouvement de marchandises en progression stable.

Je vous remercie, monsieur le Gouverneur général, monsieur le Résident supérieur, messieurs, d'avoir bien voulu venir rehausser de votre présence l'éclat de cette cérémonie et témoigner ainsi que tout ce qui touche au développement économique de l'Indochine relève de votre sollicitude.

Après avoir répondu par une brillante improvisation et avoir assisté à la manœuvre de la travée levante, M. le gouverneur général et sa suite se rendirent à la résidence-mairie.

1916 — LE PONT DE HALY — 1936

« Nous voulons un pont, mais à la condition que ce ne soit ni un pont levant, ni un pont tournant, ni un pont levais, ni un pont transbordeur...»
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 janvier 1938)



Telle était la résolution que venait d'adopter, en cette année 1925, la commission spéciale créée par un arrêté du résident supérieur du Tonkin. Aussi invraisemblable que cela puisse paraître, la construction d'un pont pour relier directement la route coloniale n° 5 avec le centre même de la ville de Haïphong était loin de réunir tous les suffrages ; et cela durait déjà depuis dix ans.

C'est, en effet, M. l'administrateur Maspero, alors résident maire à Haïphong, qui eut, dès 1916, l'idée de réunir par le chemin le plus court la route de Hanoï au boulevard central de Haïphong. L'idée était logique ; mieux encore, elle s'inspirait d'un souci d'urbanisme le plus légitime puisque la nouvelle liaison routière évitait aux touristes venant à Haïphong d'aborder la ville par le quartier le moins agréable, c'est-à-dire celui-ci de l'ancien canal maintenant bouché, où toute la batellerie indigène se donnait rendez-vous. Cette partie de la ville offrait sans doute un certain pittoresque,

mais la population grouillante qui y vivait, travaillait et circulait sans cesse, rendait l'accès de Haïphong particulièrement dangereux pour les automobilistes.

La solution Maspero s'imposait donc, et le résident maire fut assez adroit pour faire incorporer la construction du pont dans un vaste programme de grands travaux auquel le Gouvernement général et le Protectorat apportaient leur concours financier, au même titre que la municipalité de Haïphong : concours agréable puisque chacune des parties engagées mettait un million de piastres dans ces travaux d'urbanisme et d'assainissement de la ville et du port de Haïphong. Le programme était échelonné sur dix ans, de sorte que, chaque année, 300.000 piastres disparaissaient pour le plus grand profit du port, dont on voulait faire le grand port du Tonkin.

Jusqu'en 1924, les versements des trois caisses étant réguliers, les travaux se poursuivirent sans incident. Le pont de Haly, cependant, ne sortait toujours pas de terre. De multiples raisons étaient à l'origine de ce retard, mais la plus remarquable était sans nul doute le désaccord qui régnait entre les « terrestres » et les « marins » de Haïphong. Si les premiers étaient unanimes à demander la construction du pont, ils ne pouvaient s'entendre sur l'emplacement exact qu'il fallait lui assigner. Certains le voulaient à la hauteur du parc d'Artillerie ; d'autres sur la patte d'oie formée par le canal actuellement bouché et le Song Tam-Bac ; d'autres, enfin, l'entrevoyaient à l'emplacement qu'il occupe actuellement.

Ces divergences de vues avaient été si profitables [sic : préjudiciables] à l'idée du résident Maspero que, faute des subventions, soudainement supprimées par le Gouvernement général et le Protectorat, le pont de Haly était toujours à l'état de rêve.

En septembre 1925, cependant, l'idée est reprise et un arrêté, nous l'avons déjà indiqué, du 19 septembre, constituait une commission spéciale à l'effet d'étudier à nouveau la question et de trouver à ce problème jusqu'ici insoluble, une solution positive. La commission se réunit sous la présidence de M. Paquin, alors maire p.i de Haïphong ; on discuta sans doute longuement du problème ; une fois de plus, les « terrestres » et les « marins » se heurtèrent ; les premiers craignant qu'à la manière du pont tournant Joffre (bloqué par suite d'un affaissement du sol), le trafic du port soit considérablement gêné. Nous n'avons pu malheureusement retrouver le compte-rendu des débats de la commission ; sa lecture nous aurait certainement permis de rapporter ici quelques boutades savoureuses ; cependant, il suffit de lire la résolution adoptée enfin à l'unanimité par la commission pour avoir un aperçu de l'atmosphère des séances. « Nous voulons un pont (ceci pour donner satisfaction aux « terrestres » mais à la condition que ce ne soit ni un pont levant, ni un pont tournant, ni un pont transbordeur, ni un pont levis... » Nous retrouvons dans la seconde partie de la résolution, la mauvaise volonté originelle des « marins » ; ils veulent bien, mais ils ne veulent pas ; ce qu'ils donnent d'une main, ils le retirent de l'autre.

Cette décision, malgré ses nombreuses restrictions, représentait cependant un progrès réel. L'idée du pont de Haly revoyait le jour ; c'était l'essentiel, car pour le reste, c'est-à-dire la réalisation d'un pont qui ne soit ni tournant, ni levant, etc., on pouvait s'en remettre à l'imagination fertile des ingénieurs.

Ceux-ci trouvèrent une solution au problème : ils conçurent un pont qui ne fut ni levant, ni tournant ni... c'est-à-dire qu'ils présentèrent un pont à travée centrale basculante du système « Scherger ». Ce pont se composait de trois parties essentielles : deux rampes d'accès à peu près semblables à celles d'aujourd'hui ; deux travées fixes 20 mètres chacune surplombant pour moitié le canal. et enfin, une travée de 95 mètres de portée, pivotant à la manière d'une charnière, mais verticalement, en prenant pour point d'appui l'une des travées fixes. L'ensemble de l'ouvrage n'avait rien d'élégant, car la travée mobile, de par son mode d'ouverture, ressemblait à une énorme pipe, que surmontait encore la cabine du mécanicien chargé de la manœuvre ; le tout formait un ouvrage d'art qui manquait d'équilibre ; mais qu'y pouvaient les pauvres ingénieurs, puisque tel était le désir de la commission...

Heureusement pour Haïphong, au moment où il fallut passer à l'exécution des travaux, la crise survint, enlevant tout crédit à la municipalité pour l'édification du pont.

Ce n'est qu'en 1936, c'est-à-dire dix ans après la présentation du premier projet, et vingt ans après l'éclosion de l'idée du résident maire Maspero, que le problème du pont de Haly fut repris. Cette fois, il faut reconnaître que la solution fut trouvée beaucoup plus rapidement. La construction du pont lui-même, malgré les difficultés du travail qu'il fallait mener sans gêner la batellerie, et le mauvais état du sol qui nécessita, pour les piliers centraux, un renforcement des assises poussant jusqu'à 33 mètres au-dessous du sol, près de 1.820 mètres de pieux, fait honneur à nos ingénieurs et, en particulier, à MM. Feniès et Guillou pour le génie civil et à la société Levallois-Perret, pour la partie métallique.

Grâce à eux, Haïphong possède enfin ce pont que, depuis vingt ans, elle attendait vainement. Contrairement au premier projet de 1925, le pont de Haly, est du type « levant ». Cette formule a permis à la Société Levallois-Perret de présenter un pont léger, d'une silhouette particulièrement élégante, et qui ne dépare en rien le paysage, ni l'accès de Haïphong.

Les Haïphonnais, cependant, ne semblent pas encore satisfaits. Certains s'élèvent maintenant contre le péage établi à l'entrée du pont, et, pour un peu, diraient à nouveau : « Nous voulons un pont, mais.. ».

Il est décidément difficile de contenter tout le monde et son père...

Jacques CŒUR.

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS EIFFEL
(*L'Information d'Indochine*, 15 février 1938)

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société de constructions de Levallois-Perret, tenue le 28 juin 1937 en vue de proroger son existence pour une période de 99 ans, a profité de la réunion pour changer sa dénomination.

Dans le but d'honorer la mémoire du grand ingénieur que fut son fondateur, Gustave Eiffel, elle a décidé que la firme s'intitulerait désormais ;

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS EIFFEL (A.E.E.)
(publication légale à Saïgon du 28 décembre 1937).

REVUE DE LA PRESSE DE COCHINCHINE 5-12 AOÛT 1938

Saïgon, grande cité
Au port neuf, avec les bâtisseurs
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 août 1938)

Nous avons voulu en connaître plus encore pour nos lecteurs, et, après la promenade au jour naissant de la veille, nous avons accompli hier soir, peu avant le crépuscule, la marée étant basse, une nouvelle randonnée à la berge qui prolonge les docks du port et que mettent en état les Anciens Établissements Eiffel. Nous accompagnons, cette fois, deux techniciens dont nous nous ne dirons point la louange, de crainte de les offenser, M. Reich et Mouly¹⁰.

¹⁰ Victor F. Mouly : ingénieur des Arts et Métiers, futur secrétaire général des Anc. Éts Eiffel à Paris.

[Inauguration d'un nouveau pont à péage sur le Danhim
et de la gare de Dalat*]

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 27 novembre 1938)

On a inauguré mercredi le nouveau pont du Danhim qui remplace celui détruit par la crue imprévisible de 1932, si nos souvenirs sont exacts.

Ce nouveau pont, qui a une longueur de 150 mètres, relie le Sud Indochinois à Dalat. Il sera utilisé surtout par les voyageurs venant de Saïgon. Le tablier est en fer et repose sur des piliers en béton ayant 22 mètres de hauteur.

C'est une belle œuvre qui fait honneur à son constructeur, la Société de Levallois-Perret, Anciens Établissements Eiffel.

Ce pont aura une particularité curieuse et moyenâgeuse. Il sera à péage, sauf pour les piétons, les animaux, les cyclistes, les cavaliers.

Les autos paieront 0 \$ 80, les camions et autocars 1 \$, les charrettes 0 \$ 10.

On assure que l'Administration n'envisageait pas encore la construction de ce pont, faute de crédits, lorsqu'on lui fit la proposition de faire payer tous les usagers et que sa part de dépenses — à elle, l'Administration — serait réduite ainsi de moitié, le constructeur se chargeant en outre du fonctionnement du péage pour récupérer l'autre moitié.

C'est une idée géniale ?... un peu périmée cependant. Il paraît que le mérite en revient encore à l'ineffable Ballous, ami personnel du constructeur, et qui a eu l'autre mérite, désintéressé, de convaincre l'Administration.

Nous proposons qu'une stèle de granit soit dressée à la sortie du pont et portant l'inscription suivante : « À l'Ineffable, les usagers dépourvus et reconnaissants ».

C'est M. le résident supérieur Graffeuil qui a présidé cette inauguration en présence de M. Rivoal, gouverneur de la Cochinchine, de MM. Brasey, Gassier, Reich, Grosse, Rigaud, Ballous, Cunhac, etc

Et M. Ballous sollicita le ticket n° 1, paya, ainsi que toutes les notabilités présentes ! Le bel exemple ! Ce fut touchant !

On profita de la présence de toutes ces notabilités pour inaugurer officiellement la gare de Dalat*, qui constitue un bel ensemble.

Inaugurations

(*La Dépêche d'Indochine* du 25 novembre 1938)

Chevalier du Dragon d'Annam

M. Savajol, chef de chantier aux Éts Eiffel ;

Les routes de la Cochinchine

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 27 novembre 1938)

[...] Le Budget général a accordé, en 1937, au budget local une subvention de 70.000 \$ à titre de participation au remplacement des ponts Eiffel par des ponts en béton armé sur la route Saïgon-Camau dans la partie comprise entre le Mékong et Camau. [...]

ANNAM

Une tournée de M. Graffeuil
Trois inaugurations
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 décembre 1938)

Alors qu'il revenait de Saïgon où il avait siégé au Conseil de Gouvernement, le résident supérieur en Annam, en passant à Dalat, a inauguré le pont du Danhim, celui de Krongpha, au bas de la côte de Bellevue, ainsi que la nouvelle gare de Dalat.

Les deux ouvrages d'art des routes d'accès à Dalat méritaient, en effet, un geste officiel pour témoigner de l'effort qui permet enfin aux touristes d'accéder sans difficulté à notre remarquable station d'altitude. C'est une fière entreprise que celle qui, à la place de l'ancien pont qu'enleva le typhon de 1932, établit un nouvel ouvrage solide, puissamment posé sur des piles hautes et massives, lesquelles défieront les crues les plus brutales de la rivière.

Le temps favorisait la cérémonie. Alors que sur la côte d'Annam, nous vivons sous la pluie, c'est par un ciel bleu, sous une brise légère, que les officiels se réunirent autour du chef du Protectorat : M. Reich, directeur de la Société des Anciens Établissements Eiffel, et ses collaborateurs, ceux qui assurèrent le résultat, étaient présents ainsi que M. Gassier, inspecteur général des Travaux publics, M. Kaleski, de la circonscription de l'Annam, les autorités de la province, de nombreux habitants de Dalat, de la région de Djiring, qui étaient venus pour participer à la consécration de l'œuvre importante qu'est le nouveau pont du Danhim.

Avec le résident supérieur, devaient arriver : M. Rivoal, gouverneur de la Cochinchine, M. Rigaux, délégué de l'Annam au Conseil supérieur de la France d'Outre-mer, L.L. E.E. Hoang-trong-Phu, tông-dôc de Hadong, et Hô dac Khai, ministre des Finances.

Est-il utile de décrire la cérémonie ? Elle fut rituelle : le ruban qui fermait le pont, rompu, tout le monde s'y engagea pour admirer le beau paysage qui s'offrait aux yeux et que les touristes apprécieront lorsqu'ils se retrouveront sur cet ouvrage large, avec un vaste garage situé en son milieu.

Saïgon était représenté, outre le Gouverneur de la Cochinchine, par plusieurs personnalités dont M. Ballous¹¹, ancien président au Grand Conseil, dont la présence était particulièrement justifiée, puisque c'est grâce à son intervention et sur sa proposition que la construction du pont fut entreprise, que le bac si gênant et qui, parfois, lors des grandes crues, arrêtait les usagers de la route, fut enfin supprimé.

Le pont du Danhim est un pont à péage, ce sera sa caractéristique. Le budget général n'a fourni qu'une partie de la somme nécessaire à son édification. Les travées Pigeault proviennent des fournitures faites à l'époque des prestations. Le reste de la dépense fut assuré par la Société des Anciens Établissements Eiffel, et sera récupéré sur les usagers, par ses soins. Celle-ci ,pendant quinze ans, mais dans la limite cependant des sommes qu'elle a avancées, se remboursera de ses débours.

Les piétons auront droit au passage gratuit, ; les chevaux, les charrettes seules paieront ainsi que les automobilistes. Pour ces derniers, la taxe de péage est fixée à un taux raisonnable. Le bac est supprimé, la dépense reste légère, Dalat se trouve rapproché de Saïgon, dans des conditions de temps fort appréciables, de commodités qui ne le sont pas moins. Avec le développement de la station de Dalat, on peut augurer que le délai de quinze ans fixé par le contrat, ne sera certainement pas atteint. Avant qu'il ne soit écoulé, tous les voyageurs circuleront gratuitement sur le nouveau pont du Danhim.

¹¹ Paul Ballous (1880-1957) : ancien administrateur délégué de la SINDEX. Voir encadré.

Le contrôle des voitures se fait de façon fort ingénieuse, avec des barrières élégantes qui s'élèvent et s'abaissent de manière à éviter tout encombrement, en établissant une perception automatique, laquelle s'inscrit lors du passage du véhicule.

La cérémonie se termina dans la gaieté, autour d'un buffet offert par la Société et servi par le personnel stylé du Langbian-Palace.

Quelques décorations décernées aux Moïs de la région permirent de témoigner la satisfaction du chef du Protectorat à de modestes autorités locales.

COCHINCHINE

Le nouveau pont de Cai-Rang
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 26 février 1939)

Parmi les travaux que l'administration a entrepris et mené à bien, au cours de ces dernières années, le pont de Cai-Rang mérite une place notable.

Naguère, la ville de Cantho était jointe à Cai-Kang par une passerelle Eiffel, que, vieille de plus de trente ans, était devenue insuffisante pour assurer dans de rapides conditions le trafic des multiples voitures qui, sitôt franchies les limites de Cantho-ville, s'engagent au-dessus du rach.

Commencés le 22 décembre 1937, les travaux pour l'édition du nouveau pont étaient complètement achevés le 19 octobre 1938. Cet ouvrage d'art mesure près de 200 mètres de long, 6 mètres de large (à 2 voies parallèles) et sa réalisation a exigé 1.700 m³ de béton et 2.600 tonnes d'acier et de fer.

Les travaux pour l'établissement des rampes d'accès qui ont nécessité la mise en œuvre d'environ 15.000 m³ de remblais sont, ainsi que les travaux d'empierrement, en voie d'achèvement.

LISTE DÉFINITIVE DES

ÉLECTEURS CONSULAIRES FRANÇAIS DE LA CIRCONSCRIPTION DE HANOÏ
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1^{er} avril 1940, pp. 474-484)

Hanoï

Mouly Victor F. Dir. entreprise de construction de l'usine d'aviation [de Tông]* 8 ,
rue Bonifacy

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'INDOCHINE PROTECTORAT DE L'ANNAM

Conseil français des intérêts économiques et financiers de l'Annam. Année 1940
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 3 avril 1940)[563]

117 Lenclos Surveillant des A.E.E. [Anciens Éts Eiffel] France
125 Martin [André] Ingénieur des A.E.E. [Anciens Éts Eiffel]

La « voie sacrée » de la Nouvelle Chine
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 6 octobre 1940)

[...] Pendant les huit jours de mon voyage, en dehors des missionnaires, je n'ai rencontré que cinq Européens. L'un était un ingénieur français d'Indochine chargé de lancer un pont Eiffel à la place d'un pont suspendu qui menaçait ruine ; il s'était installé dans ce but sous un baraquement de planches au bord de la rivière. L'autre était un Anglais de la Shell qui effectuait le voyage comme moi sur un camion pour se rendre compte des conditions de transport.

Le troisième était un commerçant allemand qui venait d'Hanoï par la route, via Nanning, et qui voyageait dans un car de transport en commun. Il était accompagné d'une Américaine de la Y.M.C.A. se rendant à Sian. Enfin, un autre Français, représentant une marque nationale d'automobiles, qui venait de présenter un camion Diesel au gouvernement chinois et de parcourir plus de 10.000 kilomètres sur les routes et pistes du Sud-Ouest. Habitué à voyager en Chine, il était mieux organisé que moi et accompagné d'un cuisinier annamite qui nous prépara, le jour de notre rencontre, un repas excellent. [...]

(*L'Illustration*)

PROTECTORAT DE L'ANNAM
Chambre mixte de commerce et d'agriculture de Tourane
Liste des électeurs français pour l'année 1940
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 15 novembre 1940)

N° NOM ET PRÉNOMS PROFESSION DOMICILE
1^{re} partie : électeurs commerçants et industriels
108 Lenclos Surveillant des Anciens Éts Eiffel Hué
111 Martin André Directeur des Anciens Éts Eiffel Hué

COCHINCHINE
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 22 décembre 1940)

M. Vichi, de la Société des Établissements Eiffel, qui avait été blessé à Vientiane par le bombardement du 14, est décédé des suites de ses blessures.

APRÈS UNE CHUTE

Le maçon Vo-van-Tinh est mort
(*La Dépêche d'Indochine*, 20 juin 1941)

Dès avant-hier, nous relations la chute fort grave que faisait le maçon Vo-van-Tinh, employé au chantier des Etablissements Eiffel de la rue Pellerin.

Tombant d'une hauteur de deux mètres cinquante sur un pieu, le malheureux s'éventra. Il fut hospitalisé à Lalung-Bonnaire où on lui prodigua les soins que nécessitait son état. Mais malgré l'opération qu'on lui fit subir, Vo-van-Tinh rendit l'âme.

L'inhumation a été autorisée après formalités d'usage.

LES BATISSEURS
LE GRAND PONT DE CHOQUAN [SFEDTP*]
par L N.
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 24 août 1941)

[...] Provisoirement, deux passerelles « Eiffel » ont dû être installées qui, en attendant, permettent d'assurer la circulation. [...]

À DAKAO
Double noyade
(*La Dépêche d'Indochine*, 26 août 1941)

Avant-hier, vers 20 heures, un secrétaire de la Société Eiffel, M. Vo-phi-Long, louait une barque pour se promener sur l'arroyo de l'Avalanche avec l'un de ses amis, M. Tao, ainsi que deux femmes.

Subitement, à la suite d'on ne sait quelle fausse manœuvre, le sampan se retourna, projetant tout le monde dans l'eau, tout près du pont de Dakao.

Par un heureux hasard, les deux femmes purent se tirer de ce mauvais pas ainsi que le propriétaire du sampan qui, lui, savait nager.

Par contre, les deux secrétaires disparurent dans l'eau noire, assez profonde à cet endroit. Les recherches demeurèrent vaines. Une enquête a été ouverte.

La mort e M. Reich
(*La Dépêche d'Indochine*, 18 octobre 1941)

Une des figures saïgonnaises des plus sympathiques vient de disparaître. M. Reich a rendu le dernier soupir cette nuit vers une heure trente, en sa soixante-seizième année.

Fatigué depuis quelques mois, il avait consenti à obéir aux ordres de la Faculté en allant prendre un peu de repos à Dalat. On pouvait le voir, il y a quelques jours encore, circuler en notre station d'altitude, s'adonnant à la marche afin de recouvrer force et santé. Il nous contait même qu'il avait repris son fusil et qu'en un coin connu de lui, du côté de Fimnon, il avait fait l'ouverture en tirant quelques perdreaux.

À le voir ainsi doué d'un moral à toute épreuve, nous pensions qu'il aurait bientôt retrouvé ses forces.

Notre espoir est déçu.

M. Reich compte plus de quarante années de colonie. Il arriva ici à l'époque de Doumer, placé à la tête des Etablissements Eiffel de Levallois-Perret. C'était l'ère des grands travaux, le début de l'immense effort entrepris pour l'outillage de l'Indochine.

C'est Reich qui conçut et exécuta la plupart des grands ouvrages d'art du transindochinois : pont Doumer à Hanoï [faux], pont de Binh-Loi, ponts de Bienhoa et plus tard ceux de Nhatrang, du Song Daran, de Benthuy, de Thanh-Hoa.

La vie de Reich, c'est l'histoire même de la firme Eiffel en Indochine.

Reich contribua pour sa large part au développement de l'Indochine. Non seulement il participa à son outillage industriel, mais ilaida encore à son développement agricole et immobilier en investissant une partie de ses capitaux en des exploitations telles que la Société des Hévéas de Tayninh et la Société Immobilière d'Indochine.

Reich aimait passionnément ce pays qu'il n'a pour ainsi dire pas quitté depuis qu'il y mit les pieds à la fin du siècle dernier, ne prenant que de rares congés.

Dalat, où nous le rencontrâmes pour la dernière fois, le compta parmi ses premiers villégiateurs. Longtemps avant la guerre de 1914-1918, Reich était déjà un fidèle de notre station d'altitude où il se rendait régulièrement tous les ans afin d'y donner libre cours à sa passion de la chasse, car Reich fut un impénitent chasseur. Il construisit à Dalat une des premières villas qu'on peut voir encore sur la route Dran. C'est la propriété actuelle de la Banque Franco-Chinoise.

En 1917, lorsqu'on mobilise en Cochinchine, Reich fut le plus âgé des réservistes appelés. Il arborait déjà la Légion d'honneur sur son dolman de soldat de deuxième classe.

Reich fut un grand serviteur de l'Indochine ; sa mort constitue une grosse perte pour la colonie. Nombreux seront les Indochinois qui pleureront ce grand Français.

Avis de décès

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 19 octobre 1941)
(*L'Écho annamite*, 20 octobre 1941, p. 4)

Madame Veuve Henri REICH ;
Messieurs G. et L. REICH, ses fils ;
Madame LAVAL, sa belle-fille et son fils Alain ;
M. et Madame DE LENSH, ses beau-frère et belle-sœur ;
Les Anciens Établissements EIFFEL ;
La Société des hévéas de Tayninh ;
La Société immobilière de l'Indochine ;
Et tous ses amis,
Ont la douleur de faire part de la mort de

M. Henri REICH,
ingénieur des Arts et manufactures,
officier de la Légion d'honneur,
inspecteur général des Anciens Établissements Eiffel,
administrateur délégué de la [Société des hévéas de Tayninh](#),
administrateur de la [Société immobilière de l'Indochine](#)

décédé à Saïgon le 18 octobre 1941.

Les obsèques auront lieu le dimanche matin 19 octobre.

On se réunira à 7 heures à la maison mortuaire, 111, rue Pellerin.

Aux obsèques du docteur Levot
(*L'Écho annamite*, 24 octobre 1941, p. 2)

.....
« Ce n'est pas sans une profonde tristesse que la Cochinchine entière voit disparaître, à quelques jours de distance, deux de ses meilleurs serviteurs, deux des meilleurs ouvriers de la cause française en ce pays : M. Reich, le bâtisseur de ponts de l'Indochine, et le docteur Levot, inspecteur de l'Assistance médicale, qui exerçait, il y a encore quelques mois, les délicates fonctions de Directeur local de la Santé.

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

N° Noms et prénoms Domicile

1^{re} partie : électeurs commerçants et industriels
110 Lenclos Surveillant Anciens Éts Eiffel* Hué
116 Martin André Directeur Anciens Éts Eiffel* Hué

INDOCHINE
Les audiences du Gouverneur général
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 8 février 1942)

SAIGON, 7 fév. — L'amiral Decoux a reçu le 7 février M. [André] Martin, directeur des Anciens Établissements Eiffel ... (Arip).

Le gouverneur de la Cochinchine dans les provinces de l'Ouest
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 22 mars 1942)

[...] Après s'être entretenu avec les colons de la circonscription à qui il renouvela ses encouragements et ses conseils pour obtenir, en dépit des aléas cultureaux, une production accrue en qualité et en quantité, le gouverneur [Rivoal] quitta Phuoc-Long en chaloupe pour se rendre à la jonction des canaux Canhdèn-Quanlô et Songtrem-Canhdèn où se développe rapidement le centre important de Vinh-Thuân, à proximité duquel passera la future route Rachgia-Camau-Nam-cam en cours d'achèvement. Le gouverneur s'est tout particulièrement intéressé à la construction, déjà presque terminée, d'une passerelle Eiffel de 63 mètres qui constituera un de principaux ouvrages d'art de cette nouvelle voie de communication qui desservira des régions d'un intérêt économique certain dont l'accès était jusqu'ici des plus difficiles. [...] (ARIP)

DÉCÈS
(*L'Écho annamite*, 24 juin 1942)

M. François-Marie Montant, comptable aux Établissements Eiffel, mort à l'hôpital Grall le 24 courant, dont les obsèques ont lieu ce matin à sept heures et demie.

Secours National
Quinzaine 1942 (novembre)
Souscriptions (1^{re} liste)
(*L'Écho annamite*, 30 octobre 1942)

Anciens Établissements Eiffel, Saïgon	250.00
Monsieur André Martin, dir. des Anciens Établissements Eiffel	100 00
Le personnel français des Anciens Établissements Eiffel	150.00

L'Amiral Decoux inspecte les travaux de la route 19
(*L'Écho annamite*, 29 janvier 1943)

Stungtreng, 26 janvier. — Dans le discours qu'il a prononcé avant-hier devant le monument d'Henri Maitre, le Chef de la Fédération a parlé des travaux en cours sur la route Coloniale n° 19 entre Pleiku et Stungtreng. C'est cette section qu'il a visitée aujourd'hui de bout en bout.

Se raccordant à Pleiku à la section de la même route 19, déjà construite jusqu'à Quinhon, elle réunira le Mékong à la côte d'Annam par un trajet long au total de 460 kilomètres, desservant d'immenses régions forestières jusqu'ici fermées à la pénétration et à la mise en valeur et établissant une liaison transversale entre la route mandarine, la route 14, la route 23 et la route René-Robin, le long du grand fleuve.

Aux problèmes que posent toujours en ces régions les questions de main-d'œuvre s'ajoutent les multiples difficultés dues aux circonstances exceptionnelles que traverse actuellement l'Indochine. Elles n'ont pourtant pas arrêté les travaux qui se poursuivent activement sur toute la longueur du tracé.

Accompagné tout d'abord des ingénieurs Girod et Plante, qui dirigent respectivement la circonscription de l'Annam et l'arrondissement du Sud-Annam des travaux publics, l'Amiral Decoux a été accueilli sur le territoire du Cambodge par le Résident Supérieur de Lens et par M. Vayssières, Résident à Stungtreng, ainsi que par M. Joubert, ingénieur en chef de la circonscription de Cambodge des travaux publics.

En cours de route, il s'est arrêté à plusieurs chantiers pour se faire donner certaines explications techniques, et notamment à ceux du pont de 240 mètres que la société des Anciens Établissements Eiffel construit sur le Srepok ; la directeur de l'entreprise, M. Martin, y a reçu le Gouverneur Général.

Arrivé à 16 heures 30 à Stungtreng, où les honneurs lui ont été rendus par la garnison sous le commandement du capitaine Nuzet (?), l'Amiral Decoux s'y est fait aussitôt présenter les fonctionnaires et les notabilités (Ofi)

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

N° Noms et prénoms Domicile

1^{re} partie : électeurs commerçants et industriels
45 Chaix Ingénieur à l'Eiffel Hué

LES GRANDS TRAVAUX EN INDOCHINE
Le pont de la Srepok au Cambodge est achevé
(*La Volonté indochinoise*, 26 novembre 1943)

Hanoï, 25 Novembre. (O.F.I.). — La Société des anciens établissements Eiffel, qui ont jadis doté le pays de ces nombreuses passerelles métalliques que l'on trouve encore sur

nombre de nos routes, vient de mener à bien un travail d'envergure, qui s'ajoute à la liste des grands travaux effectués au cours de ces dernières années en Indochine, jusque dans les régions les plus difficiles d'accès.

Il s'agit du pont de la Srepok construit sur l'itinéraire de la route Coloniale n° 19 qui est destinée à relier Qui-Nhon à Stung-Treng, la côte du Sud-Annam au Nord-Est du Cambodge, et à former ainsi une nouvelle transversale entre les deux grandes voies maîtresses de l'Indochine que sont la route Coloniale [n° 1] et la route Coloniale n° 13 (Saïgon–Luang Prabang).

La route Qui-Nhon–Stung-Treng n'étant encore construite qu'entre Qui-Nhon et Pleiku et étant encore en cours de construction entre Stung-Treng et Pleiku, le pont de la Srepok se présente comme un jalon essentiel placé sur la partie non encore construite de l'itinéraire, à 400 km environ (à vol d'oiseau) de Stung-Treng, donc non loin du ?

C'est un pont à voie étroite destiné à donner passage à une seule file de véhicules mais du type le plus lourd. Un projet à deux voies aurait comporté des dépenses sans proportion avec le trafic prévu.

Il est en ciment armé, comporte 5 piles, 7 travées et 61 panneaux dont 44 pour la grande travée longue de 60 mètres qui franchit la partie profonde du lit de la rivière. Par sa largeur (240 mètres), il se classe troisième au Cambodge. La construction a compté 260 (?) m³ de déblais, 1.417 m³ de béton coulé, 742 m³ de béton armé et 170 tonnes d'acières ronds.

Étude de M^e Marcel BONNET, notaire à Toulouse
13, rue Peyras
« STATION D'ARBORICULTURE DE LA FLAMBELLE »
« Pépinières marocaines »
Société à responsabilité limitée au capital de 40.000.000 de francs
Siège social : La Chesnaie — Boulhaut (Maroc)
CONSTITUTION
(*La Vigie marocaine*, 26 août 1949)

3^o André, Louis MARTIN, directeur des Anciens Établissements Eiffel, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Saïgon, 111, rue Pellerin ;

SUR LA ROUTE DE KOMPONG-CHAM

S.E. OUM CHHEANGSUN INAUGURE LE NOUVEAU PONT
DU « P K 54 ».
CET OUVRAGE EN BÉTON ARMÉ DE 140 METRES,
QUI EST L'UN DES PLUS LONGS DU CAMBODGE,
A NÉCESSITE 2.100 m³ de BÉTON ET 200 TONNES d'ACIER
Il commande l'accès de l'une des plus importantes régions du Cambodge
(*Cambodge*, 9 juillet 1951, p. 1)

PHNOM-PENH, 9 juillet. — Dimanche matin à 7 h 30, S.E. Oum Chheangsun, président du Conseil, accompagné de S.E. Kosal, ministre des Travaux publics et des Télécommunications, S.E. Tim Ken, ancien Ministre des T.P., de MM. Juzau et Laignelot ingénieurs des Travaux publics, Desdame, directeur des Établissements Eiffel, et de diverses personnalités cambodgiennes et françaises, quittait Phnompenh par la route

pour se rendre au kilomètre 54 sur la route de Kompong-Cham où il devait être procéder à l'inauguration solennelle du pont construit à cet endroit.

Vers 9 h.30 le cortège officiel arrivait au P.K. 54.

Ce fut tout d'abord M. Juzau, ingénieur en chef des Travaux publics, qui prit la parole rappelant l'histoire de ce pont. Lui succédant, S.E. le président du Conseil prit à son tour la parole en français et en cambodgien, remerciant tous ceux qui ont contribué à la construction de cet important ouvrage et soulignant son importance économique

Puis S.E. Oum Chheangsun remit un certain nombre de décorations aux artisans de cette belle oeuvre avant de procéder à l'ouverture symbolique, coupant les rubans aux couleurs cambodgiennes et françaises barrant l'entrée du pont.

Sous la conduite de M. Juzau, le président du Gouvernement s'engagea alors sur l'ouvrage long de plus de 146 mètres, accompagné de toutes les personnalités présentes. À l'autre extrémité du pont, il fut salué par S.E. San Kankoy, gouverneur de Kompong-Cham, qu'une distribution de prix aux élèves du collège avait quelque peu retardé,

Un lunch accompagné de champagne était ensuite gracieusement offert dans l'un des bâtiments provisoires édifiés à l'entrée du pont, Avant de regagner la capitale, S.E. Oum Chheangsum et S.E. Kosal procédèrent à une distribution de tissus aux ouvriers les plus nécessiteux et aux plus méritants.

Le cortège quittait le P.K. 54 vers 11 h. 00, arrivant vers 12 h. 00 à Phnom-Penh.

Liste des décorés

Officier du Sowathara

M. Desdame, directeur pour le Cambodge de l'Entreprise Eiffel.

Chevalier du Sowathara

M. Delbes (Jean), ingénieur 4^e cl. des T.P.C., chef de la subdivision des T.P. à Kompong-Cham ;

M. Paulin, chef de chantier de l'Entreprise Eiffel.

Médaille d'or du Travail

MM. Juzau (André), ingénieur en chef hors classe des T.P.C., chef du Service des T.P.C du Cambodge ;

Laignelot, ingénieur de 1^{re} classe des T.P.C., chef de l'A.S.T. et de l'A.S.O.

Médaille d'argent du Travail

MM. Mendizabal (Charles), chef d'atelier à la subdivision des T.P. à Kompong-Cham

Tran Duyen, opérateur de 5^e classe des T.P. ;

Dinh Van Huon, tâcheron.

Médaillé bronze du Travail

MM. Khem Saem, surveillant journalier des T.P. à Kompong-Cham ;

Nguyễn Long Phi, caporal ;

Phan van Tuc, surveillant ;

Nguyễn van Phuoc, charpentier ;

Nguyen cong Ty, ferrailleur ;

Vo van Tuong, secrétaire magasinier ;

Nguyen phuoc Loi, secrétaire ;

Mao Te, charpentier ;

Tran van Toi, charpentier ;

Discours de M. Juzau

Excellences,

Mesdames,

Messieurs,

Le pont du kilomètre 54, où nous nous trouvons réunis aujourd’hui, est devenu célèbre au Cambodge depuis quelques années. Établi, sous la forme d’un pont en bois, lorsqu’on finit de construire la route 1 bis après la guerre de 1914-1918, son existence provenait de la nécessité, après la construction de cette route qui barrait le champ de débordement du Mékong dans le Tonlé-Sap, de permettre le passage des eaux à la crue et à la décrue, et, en perturbant le moins possible le régime hydrologique de la région, de ne pas nuire aux conditions de la culture dans la zone intéressée.

Mais l’ouvrage en bois, sous l’effet des crues au plus fort desquelles la vitesse du courant dépasse 3 mètres à la seconde, vieillit rapidement. En 1927, on le remplaça par une passerelle Eiffel de 117 m de longueur, sur appuis métalliques de 3 mètres et en travée de 21m. Il était alors entendu que l’ouvrage n’était que provisoire, et qu’il serait remplacé, l’année suivante ou deux ans après au plus tard, par un ouvrage en dur. Il faut croire que le proverbe est bien vrai qui dit qu’il n’y a que le provisoire qui dure, puisque ce provisoire aura duré 24ans

Ce n’est pas que, pendant presque ce quart de siècle, l’histoire de ce pont ait été de tout repos. Bien au contraire. Périodiquement, au moment des hautes eaux, il donnait de fortes inquiétudes. Je me souviens en particulier du mois d’août 1940, époque à laquelle il donna de tels signes de faiblesse qu’on crut bien qu’il allait être emporté, et que tous les moyens disponibles du Service des Travaux publics durent être mobilisés : chèvres, treuils, câbles, etc. pour le soulager et éviter une catastrophe. On fit, à la saison sèche suivante, les premiers travaux de défense par guideaux, dont l’un, côté Kompong-Cham. a subsisté en grande partie, ainsi qu’une pile en béton. La nécessité de remplacer l’ouvrage par un définitif était devenue évidente à tous les yeux, mais l’état de guerre, le blocus de l’Indochine et la pénurie croissante des matériaux de toute nature ne permirent pas d’exécuter les travaux. Il en fut de même au cours des premières années de tâtonnements et de réorganisation qui suivirent la guerre.

Tant bien que mal, l’ouvrage tint jusqu’en 1949, année où l’on entra enfin dans la voie des réalisations définitives par la construction du nouveau guideau côté Phnom-penh et de la première pile définitive du même côté.

Mais c’est au cours des années 1950 et 51 que le plus gros effort fut fait lorsqu’un marché fut passé pour la construction de l’ouvrage définitif, avec l’Entreprise Eiffel qui avait déjà exécuté les travaux précédents. En 1950, on fit les trois dernières piles intermédiaires et le guide au côté Kompong Cham. En 1951 enfin, après une préparation minutieuse pendant la dernière saison des pluies, on procéda à la construction des travées. Cette construction a été réalisée en utilisant les moyens techniques les plus modernes : bétonnières et grues actionnées mécaniquement, voie Decauville pour le transport du béton, appareils de vibration interne pour assurer une bonne compacité de ce béton.

Cette préparation et ces moyens n’étaient pas de trop pour arriver, dans le court délai de six mois que nous laissait la saison sèche, à terminer les travaux qui portent sur 5 travées de 29 mètres de long avec chaussées de 6 m. de large et 2 trottoirs de 1 m. Et l’expérience a montré qu’avec les obstacles imprévus mais toujours inévitables en la matière, les incidents de matériel, les difficultés de main-d’œuvre spécialisée, on a pu arriver à terminer l’ouvrage juste à temps avant l’inondation.

Tel que vous le voyez, cet ouvrage n’a, au point de vue technique et architectural, rien de sensationnel. Ce n’est pas une merveille d’esthétique, mais on peut dire que c’est un ouvrage sérieux et solide, qui fera honnêtement son métier de pont pendant de nombreuses décennies. Il est prévu pour supporter des convois formés d’une suite de camions de 25 tonnes sur trois essieux.

Long de 146 m., il contient 2.180 m³ de béton, ordinaire ou armé, 200 tonnes d’acières ronds. Aussi je crois que tout à l’heure, nous pourrons, lorsque le ruban traditionnel aura été coupé, nous engager tous ensemble dessus sans aucune inquiétude. Des essais systématiques vont, d’ailleurs, être exécutés très prochainement

avec des surcharges roulantes constituées par un convoi de lourds rouleaux compresseurs.

En terminant ce rapide exposé, je tiens à rendre publiquement hommage au nom de S.E. Kosal, ministre des Travaux publics, aux principaux artisans de cette œuvre, menée à bien en dépit des difficultés de toutes sortes et de l'insécurité. Ce sont, du côté de l'entreprise, MM. Martin et Fischer, directeurs généraux, dont le second est ici présent, ainsi que M. Mongin, chef du bureau d'études ; M. Desdame, directeur pour le Cambodge, et M. Paulin, chef de chantier, qui ont dirigé les travaux avec une intelligente activité ; du côté de l'Administration, ce sont MM. Vassal¹² et Laignelot, ingénieurs principaux, M. Delbes, ingénieur chef de Subdivision, ainsi que MM. Tran Duyen et Lien Sen, opérateurs.

Je m'oublie pas non plus MM. Jouandeau, Mendizabal et Frangin qui ont contribué à maintenir ou à remettre en bon état de marche le matériel mécanique du chantier.

Enfin, il est juste de rendre hommage à l'appui que nous ont apporté les autorités cambodgiennes de la province de Kompong-Cham, en particulier S.E. Sau Khankoy, gouverneur, et M. Ngau Kim Gnan, chaufaisrok de Skoun, et grâce auxquels aucun incident ni aucune difficulté majeure n'ont été rencontrés dans le recrutement et l'emploi de la main-d'œuvre nombreuse que ces importants travaux ont conduit à utiliser.

.....

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS EIFFEL

(*L'Information financière, économique et politique*, 1^{er} septembre 1951)

L'agence d'Indochine a terminé la construction d'un pont en béton armé de 146 m. sur la route de Kompong-Cham.

VALEURS MÉTALLURGIQUES

(*L'Information financière, économique et politique*, 19 avril 1952)

LES ANCIENS ÉTABLISSEMENTS EIFFEL exécutent des constructions métalliques, notamment des ouvrages d'art, ponts, viaducs, et autres travaux, ainsi que la charpente courante. ATELIERS EN FRANCE ET EN INDOCHINE. Ils ont effectué notamment les viaducs du Métropolitain, les ponts des lignes ferrées de Saïgon à Tourane, Saïgon à My tho, Saïgon à Thudaumot, le pont sur le Tage, le viaduc de Garabit, etc. Capital : 134.750.000 francs en 59.000 actions de 2.500 francs. Bénéfice et dividende nets en 1950 : 109.765.903 francs et 1.250 francs.

Dernier cours : 14.660.

Publicité

(*Tropiques*, mai 1952)

¹² Raymond Vassal (Paris, ca 1900-Casablanca, 20 octobre 1956) : marié à Hyères, le 23 novembre 1929, avec Suzy Quod-Jaubert, fille du maire. Ingénieur ECP. Ingénieur journalier des Travaux publics au Cambodge (30 mars 1944). Le *Bulletin administratif du Cambodge* le mentionne sous le prénom de Pierre mais il figure en la même qualité sur l'*Annuaire des anciens élèves de l'E.C.P.* sous le prénom de Raymond. Il perd son épouse et deux enfants (Annick et Patrick) dans l'accident du D.C. 4 d'*Air France* à Bahrein, le 14 juin 1950.

Société des Anciens Etablissements EIFFEL

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES - BÉTON ARMÉ

23, Rue Dumont d'Urville - PARIS

111, Rue Pellerin - SAIGON

Fondée en 1867 par Gustave Eiffel, pionnier de la construction métallique.

- Première réalisation à Saigon en 1881.
- Pont en arc des Messageries Maritimes.
- Plus de 100 Kms de ponts exécutés en Indochine dont le pont MARECHAL DE LATTRE DE TASSIGNY sur le bras de mer de Tourane d'une ouverture totale de 517 m. achevé en février 1952.



Plus de 100 km de ponts exécutés en Indochine dont le pont Maréchal-de-Lattre-de-Tassigny, sur le bras de mer de Tourane, d'une ouverture totale de 517 m., achevé en février 1952

(*L'Information financière, économique et politique*, 19 novembre 1954)

.....
Actuellement, toutes les branches d'activité sont pourvues de commandes leur assurant un rythme de travail satisfaisant, tant au Sud-Vietnam qu'à Madagascar.

La Société n'a plus de chantier Nord-Vietnam. La construction du pont Doumer a été interrompue au moment de l'évacuation d'Hanoï et le coût des travaux réglé intégralement à l'entreprise.
.....

Deux entreprises françaises vont construire le port maritime du Cambodge
(*L'Information financière, économique et politique*, 14 janvier 1956)

Les travaux publics du Cambodge viennent d'adjudiquer les travaux d'aménagement du port de mer dans la baie de Kompong-Som.

Ces travaux, qui comportent en particulier la construction d'un appontement en béton armé pour les navires de haute mer, ont été confiés au groupe constitué par la Société française d'entreprise de Dragages et de Travaux publics* et la Société des Anciens Établissements Eiffel.

Ils sont évalués à 245.000.000 de riels, soit 2.450.000.000 de fr. Le délai d'exécution est de vingt-quatre mois ; ils vont être entrepris immédiatement.

ÉTABLISSEMENTS EIFFEL
(*L'Information financière, économique et politique*, 15 mars 1956)

.....
Le président a déclaré à l'assemblée que le chiffre d'affaires avait été sensiblement égal à celui de 1954 ; toutefois, la répartition de celui-ci a été différente ; alors que précédemment l'activité en Indochine avait représenté 90 % de l'ensemble, ce chiffre a été ramené à 40 % en 1955 (y compris les fournitures de France pour le Vietnam).

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS EIFFEL
(*L'Information financière, économique et politique*, 17 avril 1956)

Installés depuis plus de 80 ans au Cambodge, ils voient se développer une forte reprise de leur activité dans ce territoire.

Ils ont obtenu récemment, en participation avec une entreprise amie, de très importants travaux dans la baie de Kompong Som, qui comportent l'exécution d'un appontement en béton précontraint fondé sur des caissons métalliques foncés à l'air comprimé.

En outre, de nombreux travaux sont en vue, tant dans la région de Phnom-Penh que sur les différents axes routiers.

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS EIFFEL
(*L'Information financière, économique et politique*, 1^{er} août 1959)

.....
En Extrême-Orient, les travaux exécutés en participation au Cambodge, au port de Kompong-Som, ont été menés dans les meilleures conditions ; à la fin de l'exercice leur partie délicate était heureusement achevée. Au Laos, les travaux pris également en participation ont été menés activement. Ils comportent une importante fourniture de ponts métalliques assurée par les ateliers de Blanc-Mesnil où la construction se poursuivra en 1959 et 1960. Au Sud-Vietnam, on a noté une nette reprise de l'activité des ateliers de Saïgon.
.....

www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/fr/.../152_AQ_INV.pdf?

1935-1949

Chantier d'adduction d'eau de Saïgon. Ce très important chantier s'avéra rapidement déficitaire. Conseiller fiscal, 8 rue de La-Boétie, Paris 8^e.

1 – PONT DE BANAM au Cambodge ; préparation du concours : correspondance avec l'agence de Saïgon (mention d'autres affaires en cours : pont sur l'arroyo), documentation sur les ponts de Godauha (Cochinchine), de Titinh et de Lagny ; note de calculs communs aux deux projets ; description, métrés, note de calculs particuliers au projets A ;

1 – PONT DE BINH-LOI, construction d'un pont route-fer sur la rivière de Saïgon à Binh-Loï : convention, devis descriptif et cahier des charges, dessins et calques, coupures de presse, dépliant publicitaire publié par les chemins de fer indochinois ;

1 – MARCHÉS PASSÉS PAR L'AGENCE DE SAÏGON n° 45 à 104

2 – marché n° 105 : construction des grands ponts, fourniture et pose des tabliers des petits ouvrages pour la ligne de chemin de fer Saïgon-Khanh-Hoa- Lang-Bian, section de Saïgon à Tan-Linh, ordres de service, bordereaux de prix supplémentaires, notifications diverses, reçus de la direction générale des Travaux Publics du Gouvernement général de l'Indochine, procès-verbaux de réception et décomptes, dessins

2 – PORT DE PHNOM-PENH, concours pour la construction des débarcadères du port fluvial de Phnom-Penh ; soumission (projet A annulé et projet B retenu) : descriptions, notes de calculs, métrés;

commande d'une poutre de remplacement pour ces débarcadères 3 – dessins

1 – QUAIS DU PORT DE SAÏGON, travaux de réfection et de parachèvement des quais sur la rivière de Saïgon : profils de dragages et de fonçages, profils d'implantation des piles, états d'avancement des travaux ;

2 – PONT LEVIS SUR LE RACH-CAI-TAU-HA ET SUR LE NHA-MANG ; correspondance reçue de Saïgon : extraits du marché du 30 janvier 1904 avec la province de Sadec et du devis estimatif ; notes de

calculs, calculs des frottements ; dessins et calques des deux projets

1 – Pièces officielles : ordre de service des Travaux Publics de Saïgon , procès-verbaux de réception, bordereaux des prix supplémentaires, essais des voûtes; calculs et dessins des caissons

2 – PONT-LEVIS SUR LE RACH-CAI-TAU-HA ET SUR LE NHA-MANG ; correspondance reçue de Saïgon : extraits du marché du 30 janvier 1904 avec la province de Sadec et du devis estimatif ; notes de calculs, calcul

des frottements; dessins et calques des deux projets

1903-1904

1935 1904

1903-1907

1904-1905

1907-1913
1904-1905

1 – OUVRAGES DIVERS POUR LA LIGNE DE SAIGON-KHAN HOA, chemins de fer de l'Indochine, section de Muong Man à Phanrang, construction des grands ponts, fourniture et pose des tabliers métalliques des petits ouvrages : programme et cahier des charges, soumission par la Société de Construction de Levallois-Perret, arrêté du gouverneur général de l'Indochine portant adjudication des ouvrages à cette entreprise ; calcul des flèches 1910-1911 2 – Pont de 40 m d'ouverture : note de calculs, métré,

dessins ; 1911 Remplacement du platelage en bois par un platelage en béton armée : note de calculs, plan et coupe ; 1920 3 – Ponts de 60 m, 90 m et 150 m : notes de calculs métrés,

plans ; 1911 Remplacement du platelage en bois par un platelage en béton armée : note de calculs, plan 1920 4 – Pont de 83,90 sur le Song-Luys : note de calculs,

métrés, dessins ; 1911 Remplacement du platelage en bois par un platelage en béton armée : note de calculs, plan 1920

5 – Ponts de 2 m à 60 m d'ouverture : description, métrés, plans ; 6 – Remise en état des ponts métalliques entre Saïgon et Nhatrang : plans, correspondance, carte du réseau ferré de l'Indochine 1954

3 – LES CHARGEURS REUNIS, allongement d'un hangar à Saïgon : calques de plans 1936

152 AQ 206 1 – ABATTOIRS DE SAIGON , projet 1937
152 AQ 207 1 – PETITES COMMANDES DIVERSES DE 1937-1938 : hangars métalliques pour M. Pierre Moriceau (boulevard Charner à Saïgon, Viet-Nam)

DÉBARCADÈRES DU PORT DE PHOM-PENH. Construction : note de calculs, métré, dessins ; remplacement de diverses pièces 1904, 1937-1949

2 – DÉPÔTS DE CARBURANTS DE L'ARMÉE DE L'AIR EN INDOCHINE, concours pour l'équipement en réservoirs métalliques et divers appareillages, documentation sur les hangars Bellman (Bellman Hangars Ltd., constructeur anglais de hangars d'avions) et sur les installations de stockage et distribution de carburants pour aérodromes ; dossier du concours

10 – IMPRIMERIE D'EXTRÊME-ORIENT, construction d'un bâtiment de 60 x 30 m : note de calculs, métré, plans d'ensemble

4 – documentation : note de calculs du pont en Y de Saïgon - Cholon (1958)
PONT SUR LE TONLE-SAP A PHNOM-PENH, partie du dossier de soumission 1956

PYLÔNES POUR TELE-VIETNAM ; étude pour la fourniture de 78 pylônes de 18 m pour Télé-Vietnam : note de calculs, devis descriptif, métré, dessins des deux solutions 1960

1 LYCEE SANGHUM à Phnom-Penh : correspondance avec la sous-agence DU Cambodge et avec l'agence de Saïgon au sujet de ce projet 1961

1 CIMENTERIE DE HA-TIEN, contrat avec le gouvernement du Viet-Nam et la Société P.I.C. (Préparation industrielle des combustibles, ingénieurs-conseils, 38, avenue

Franklin-Roosevelt, Fontainebleau-Avon, Seine-et-Marne) pour le montage du de la cimenterie de Ha-Tien, sur les chantiers de Ha-Tien et de Thu-Duc, relevés des prestations de main-d'œuvre, tableau d'avancement des travaux, correspondance 1961-1964

2 DISTRIBUTION D'EAU POTABLE A PHNOM-PENH, accords avec la Société Puech-Chabal (Anciennement Chabal S.A., traitement des eaux, 34, rue Ampère, Paris 17^e) et l'entreprise Chrun-Youhak (120, Vithei Pasteur, Phnom-Penh) pour les travaux d'amélioration et de distribution d'eau potable à Phnom-Penh 1964

3 ÉTUDES DIVERS MENÉES PAR L'AGENCE DE PHNOM-PENH : concours pour la fourniture et la construction de quatre superstructures métalliques pour la voie ferrée Phnom-Penh-Sihanoukville ; reconstruction du pont sur le Bassac après l'effondrement du pont « Monivong » construit par la Société de construction de Levallois-Perret en 1924 ; usine électrique de Chak-Angré ; traitement des ordures de Phom-Penh 1964-1965

MARCHÉ DE TAN-QUI-DONG, plans de montage de la charpente et de la couverture s.d

CHÂTEAU D'EAU DE TAN-QUI-DONG, plan de montage, s.d

POISSONNERIE DE TAN-QUI-DONG, plan de montage des fermes, de la couverture, su plancher, ensemble des palées s.d env.

PONT SUR LE TONG-LEON, élévation, plan et coupe s.d env.

PONTS DE CAU-LUONG ET DE CAI-MAI, élévations et coupes s.d.

Les Archives nationales du monde du travail, de Roubaix, ont acquis en 2023 vingt-deux albums photographiques produits par Levallois-Perret et ont commencé leur mise en ligne: <https://bit.ly/3S2hs7c>