

## SOCIÉTÉ DES PONTS ET TRAVAUX EN FER, Montataire

### Pierre François *Henri* JORET

Né à Paris, le 25 novembre 1825.  
Fils de Pierre François Joret et de Victoire Virginie Jannon.  
Marié à Adèle Marie Pigace.

Ingénieur civil.

Fondateur des Joret et Cie (1857).  
transformés en Société H. Joret et Cie. (1867),  
puis Société des Ponts et travaux en fer (1882).

Constructeur de plusieurs ponts dans la province de Constantine (1865-1866), puis  
pour les voies ferrées Alger-Oran et Philippeville-Constantine.

Concessionnaire des lignes Constantine-Sétif (1875), Maison-Carré-L'Alma (1877) et  
L'Alma-Ménerville (1878).

Fondateur de la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault (1868) :  
Montpellier-Rabieux, Agde-Mèze (193 km),

Fondateur et administrateur-directeur général de la [Compagnie de l'Est-Algérien](#)  
(1876).

Fondateur de la [Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises](#)  
(Saïgon-Mytho)(1881).

Décédé au château du Moulin-à-Vent, à Gouvieux (Oise), le 30 novembre 1883.

### RÉSULTATS D'ADJUDICATIONS

SEINE-ET OISE.

(*Les Travaux officiels*, 19 mai 1881)

Le 3 mai. Chemin de fer de l'Étang-la-Ville à Saint-Cloud. Tablier métallique du  
viaduc de Marly-le-Roi. Montant, 700.000.

M. Joret, 80, rue Taitbout, adjud. à 25 p. 100.



Viaduc ferroviaire de Marly-le-Roi.  
Ouvrage signalé par Aïcha Benmokrane, Tlemcen.

---

ENTREPRISE GÉNÉRALE DU PERCEMENT DE L'ISTHME DE CORINTHE (1882-1888)

---

#### NÉCROLOGIE

Henri Joret

(*Le Journal des débats*, 5 décembre 1883)

M. H. Joret, directeur général de la Compagnie des chemins de fer de l'Est algérien ; ancien gérant de la Société H. Joret et Cie, est décédé le 30 novembre dernier, en sa propriété de Gouvieux, à l'âge de cinquante-huit ans.

Les obsèques auront lieu aujourd'hui mercredi, 5 du courant, midi très précis, en l'église de la Trinité, à Paris.

La famille et les amis de M. H. Joret prient les personnes qui n'auraient pas reçu d'invitation de considérer le présent avis comme devant en tenir lieu.

---

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 8 juin 1884, p. 242)

Oise. — La Société des ponts et travaux en fer (Joret) construit de grands caissons métalliques pour le [port de Saïgon](#).

Pierre-Étienne MAUGUIN, président

Né à Marcigny (Saône-et-Loire), le 28 novembre 1835.  
Fils de Pierre Symphorien Mauguin, horloger, et d'Étiennette Claudine Sarret.

Ingénieur E.C.P.

Chez M. Joret, ateliers de Montataire (1858). Participe entre autres à la construction de la grande nef circulaire de l'Exposition de 1867.

Associé de la Société H. Joret et Cie (1867) : grands travaux en France, Algérie, Italie, Espagne, Roumanie.

Lieutenant au corps du génie auxiliaire de Paris (12 août 1870).

Administrateur-directeur de la Société des Ponts et travaux en fer (S.A., 1<sup>er</sup> janvier 1882). A dirigé la construction des lignes :

Maison-Carré-Ménerville ;

Béni-Amran-Dra-el-Mizan ;

Ménerville-Tizi-Ouzou

et, en Cochinchine, le Saïgon-Mytho.

A dirigé les travaux du canal de Corinthe (1882-1888).

Travaux métalliques à Montataire pour la France, l'Algérie, l'Espagne, la Roumanie, la Cochinchine et la Grèce.

Dômes des palais des Beaux-Arts et des Arts libéraux au Champ de Mars pour l'Expo de 1889.

Administrateur des Chemins de fer de l'Hérault,

des Anciens Éts Cail (juin 1889),

des assurances Foncière-Vie et Incendie (mai 1894)

Chevalier de la Légion d'honneur du 4 mai 1889.

Avis d'obsèques à Paris : 23 mai 1894.

Nécrologie

(*Le Sémaphore de Marseille*, 12 novembre 1887)

Avant-hier ont eu lieu dans notre ville les obsèques de M. D. Bonnaud <sup>1</sup>, directeur des travaux du percement de l'isthme de Corinthe. Entré jeune dans la maison Joret, de Paris (Société de constructions en fer), M. Bonnaud, par ses qualités exceptionnelles, n'avait pas tardé à s'attirer la confiance de ses chefs. C'est ainsi que, quelques années

<sup>1</sup> Dominique Bonnaud (Avignon, 26 février 1847-Marseille, 9 novembre 1887) : fils de Joseph *Adrien* Bonnaud, commerçant, et de Marguerite Beziat. Marié à Marseille, le 4 janvier 1881, avec Berthe Céleste Rosalie Pellegrin (Marseille, 4 nov. 1857-Marseille, 4 sept. 1933). Dont Madeleine et Claire (décédée fin 1900). Ingénieur.

plus tard, grâce à l'appui de M. Joret, il obtenait l'entreprise de chemin de fer en Algérie et dirigeait, à ce titre, la construction de la ligne de Sétif.

M. Bonnaud, qui s'était fait remarquer, en Algérie, par ses grandes qualités d'entrepreneur, quitta ensuite cette contrée pour aller prendre la direction des travaux du percement de l'isthme de Corinthe, où il organisa un chantier remarquable par ses installations industrielles.

M. Bonnaud, qui s'était allié à une famille marseillaise, était de passage dans notre ville, lorsque la mort est venue l'arracher à l'affection des siens. M. Dominique Bonnaud est décédé, jeune encore, à l'âge de 40 ans.

M. Marsaux, son ancien collègue dans la maison Joret, et ami, aujourd'hui administrateur des travaux maritimes du canal de Corinthe, venu tout exprès de Paris, pour représenter la Société à ses obsèques, a prononcé, au cimetière, quelques paroles qui ont vivement ému les personnes qui s'étaient fait un devoir d'assister à cette triste cérémonie.

Nous sommes heureux de pouvoir les reproduire :

Messieurs,

Permettez-moi de ne pas laisser fermer cette tombe sans dire, au nom de tous ses collègues, un dernier adieu à celui qui fut pendant près de vingt ans notre collaborateur et notre ami.

Aux débuts de sa carrière, Dominique Bonnaud coopéra aux travaux exécutés en France par MM. H. Joret et Cie. Peu de temps après la guerre franco-allemande, cette Société confia à Bonnaud le soin de la représenter à l'étranger et de diriger d'importants chantiers en Italie et en Roumanie.

Vint ensuite l'époque où l'Algérie allait être dotée d'un réseau de chemin de fer. Bonnaud prit une part active aux importants travaux de la ligne d'El Guerrah à Batna, dans la province de Constantine qu'il ne quitta que pour aller en Grèce se consacrer à l'œuvre du percement de l'isthme de Corinthe.

Depuis quatre ans, Bonnaud a organisé et dirigé ces remarquables chantiers qui ont fait, à juste titre, l'admiration de tous les visiteurs et des ingénieurs français et étrangers.

C'est là, notamment, dans les circonstances les plus délicates, au milieu d'une agglomération d'hommes de nationalités très diverses, que Bonnaud put mettre en lumière ses hautes capacités d'organisateur et d'administrateur.

Aussi, les gouvernements français et étrangers s'empressèrent-ils de rendre hommage au mérite de Bonnaud, en venant lui offrir les fonctions consulaires à Isthmia.

Une mort prématurée ne lui permet pas d'assister à l'achèvement de cette œuvre et de recevoir les distinctions qu'il a si honorablement méritées.

Aux éminentes qualités de l'esprit, Bonnaud joignait une rare délicatesse de cœur et une extrême modestie, qui lui ont concilié l'estime et l'affection de tous ceux qui l'ont connu. Tous, compatriotes ou étrangers, collègues ou subordonnés, tous ont aimé Bonnaud.

Puisse ce témoignage d'estime et d'affection générale être un adoucissement à la douleur de sa veuve et de sa famille, qui pleure en ce moment sur une tombe, alors qu'hier encore elle s'apprêtait à sourire à un berceau.

Dominique Bonnaud, une dernière fois, adieu.

---

## L'EXPOSITION DE MOSCOU

---

Société des Ponts et Travaux en fer  
ANCIENS ETABLISSEMENTS H. JORET

*Fondés en 1837*

Capital 2.000.000 francs

---

Siège social : rue Taitbout, n° 80, à Paris  
Ateliers de construction, à Montataire (Oise)  
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 3 mai 1891)

Cette société, une de nos plus anciennes et des plus réputées, expose à Moscou dans la Classe 28.

1° Une aquarelle représentant le pont en arc sur le ravin Levachoff, pour le passage de la rue de la Police, à Odessa.

Ouverture, 31 mètres. Largeur libre entre garde corps, 10.75.

Chaussée et trottoirs sur voûtes en briques. Cinq arcs en fer. Garde corps en fonte ornée.

Cette œuvre, élégante au plus haut degré, a été peinte par un artiste de l'École des Beaux-Arts Il est impossible de concevoir plus charmante perspective avec une ornementation plus franchement artistique du pont au premier plan. C'est de l'art dans les travaux publics.

2° Un dessin représentant le pont en acier sur le Var, à Manda, près de Nice, pour chemin de fer et route.

Largeur totale, 400 mètres. Six travées indépendantes de 61 mètres d'ouverture.

L'ouvrage est formé dans sa partie courante de deux poutres principales en caisson, en acier de 6 m. 750 de hauteur, distantes de 5 m. 400 l'une de l'autre. Elles supportent à leur partie supérieure une voie ferrée à 4 rails correspondant à une première voie de 1 m. 44 entre rails, et à une deuxième voie intérieure de 1 mètre entre rails, et à leur partie inférieure une voie charretière de 4 m. 00 de largeur libre sur voûtes en briques, et deux trottoirs en encorbellement en tôle striée de 0 m. 750 de largeur.

L'ouvrage est terminé à ses deux extrémités par deux travées de décharge en fer de 11 mètres de longueur.

3° Sept photographies représentant :

Pont en acier de 55 mètres de portée à voie inférieure sur la Chiffa, chemin de fer de Blidah à Médéah (Algérie).

Largeur de la voie entre axe des rails, 1 m. 10. Largeur libre, 4 mètres. Hauteur des poutres principales, 6 m. 85. Plancher en tôle striée.

Pont en acier de 60 mètres de portée à voie supérieure sur la Mouzaïa, chemin de fer de Blidah à Médéah (Algérie).

Largeur de la voie entre axe des rails, 1 m. 10. Largeur libre, 4 mètres. Hauteur des poutres principales, 7 m. 08. Plancher en tôle striée.

Pont sur la Siagne. — Ligne de Draguignan à Grasse.

L'ouverture totale entre les parements des culées est de 230 mètres divisée en 4 travées. Deux travées dérive de 52 mètres. Deux travées intermédiaires, 63 mètres.

L'ouvrage est formé de deux poutres principales de 4 m. 800 de hauteur distantes de 4 m. 450 l'une de l'autre.

Elles supportent vers le milieu de leur hauteur une voie ferrée à 4 rails.

La largeur libre est de 4 mètres.

Le tablier est supporté par trois palées métalliques dont deux ont 51 m. 50 de hauteur, et le troisième 31 m. 500 au-dessus des maçonneries d'appui.

Marché central de Moulins (Allier), de 4.800 mètres carrés de surface, 4 pavillons séparés par 2 rues couvertes.

Viaduc sur le Lac supérieur de Mantoue (chemin de fer de Modène à Mantoue). Italie.

Ce viaduc est en cinq travées. Sa longueur totale est de 127 mètres. La hauteur des poutres est de 2 m. 750. La largeur libre est de 4 m. 50.

Le tablier repose par l'intermédiaire d'un double châssis en fer sur des pieux à vis de 120 mm. de diamètre et de 10 mètres de longueur.

Chaque palée comporte 8 pieux disposés par groupe de 4 sous les appuis des poutres.

Ils sont espacés de 1 m. 45 d'axe en axe dans le sens transversal et de 1 mètre dans le sens longitudinal.

Viaduc des Chenachas. — 17 arches de 12 mètres en maçonnerie d'une hauteur de 34 m. 33 (depuis le niveau du rail (jusqu'au point le plus bas du ravin. Ce viaduc présente une surface en élévation de 6.150 mètres carrés.

Pont tournant sur le chenal du Pollet à Dieppe. — Ce pont est établi sur la passe du Pollet de 40 mètres de largeur. La longueur totale du tablier est de 70 m. 50. La culasse a 23 m. 50, et la volée 47 mètres.

Les poutres principales en caissons sont en forme de saumon et leur hauteur varie de 2 mètres à la volée et 7 mètres sur le pivot.

La hauteur à l'extrémité de la culasse est de 5 mètres.

Ce pont donne passage à la Route nationale n° 25.

La largeur libre est de 6 m. 94, se divisant en une double voie charretière de 4 m. 50 de largeur, et deux trottoirs de 1 m. 22 de largeur.

4° Un grand dessin représentant en plan et en coupe longitudinale l'installation et l'organisation des grands chantiers de terrassements par puits et galeries du Canal de Corinthe, avec coupes, profils géologiques et nomenclature générale des installations et du matériel employé dans ces travaux.

Les Anciens Etablissements H. Joret sont universellement connus par les nombreux travaux qu'ils ont entrepris tant en France qu'à l'étranger : nous les diviserons, pour en donner la nomenclature, en deux périodes : de 1857 à 1867 et 1867 à ce jour.

Dans sa première période, de 1857 à 1867, la maison H. Joret a construit dans ses ateliers de Montataire, un certain nombre d'ouvrages importants en fer qui, en raison de l'époque où ils ont été établis, offrent un intérêt historique.

Parlons d'abord d'une série de ponts en fer très économiques destinés à remplacer les ponts suspendus pour le passage des routes et chemins, exécutés soit pour le compte d'administrations publiques, soit pour des sociétés concessionnaires de ponts à péage. Ces ponts, au nombre de 16, ont des ouvertures variant de 40 à 230 mètres, parmi lesquels nous citerons un pont de 230 mètres sur la route de Reggio à Carubara (Italie), un de 170 mètres sur la Saône à Thorey (Saône-et-Loire), 16 tabliers métalliques pour lignes de chemins de fer de 46 à 200 mètres.

Des notes que nous avons sous les yeux nous apprennent également que la maison H. Joret exécutait dans cette même période d'importantes constructions civiles, toutes les gares et stations des lignes d'Ancône à Bologne (Italie), de Roanne à Lyon, ainsi que nombreuses marquises et halles pour d'autres lignes de chemins de fer.

En 1867, la maison Joret construisait le dôme et les galeries Victor-Emmanuel, à Milan (Italie), qui ont acquis une réputation universelle.

La maison H. Joret prenait part, en 1866, à la construction du Palais de l'Exposition Universelle de 1867, à Paris, dont elle exécutait un des lots de la Grande Galerie circulaire de 34 mètres de portée avec les maisons Cail, Fives-Lille et Goüin.

## Le pont de Port-de-Roche à Langon (Ille-et-Vilaine)



Créé pour l'Exposition universelle de Paris 1867, remonté à Langon en 1869.  
En descendant le halage de Rennes vers Redon, on le découvre au détour d'un virage.



Ateliers de Montataire H. Joret & Cie, Paris.



Marqué du sceau impérial  
N pour Napoléon  
E pour l'impératrice Eugénie

Le pont souffre de problèmes structurels sérieux.  
Trois solutions sont soumises à concertation.  
Décision à l'été 2025.

Article signalé par Françoise Sioc'han, historienne de l'architecture et du génie civil.

Dès 1866, la maison H. Joret tentait l'emploi du nouveau métal dit : Acier Bessemer, dans la construction des ponts.

Elle exposait, en 1867, sur une coupure pratiquée sur le quai d'Orsay, devant le Palais de l'Exposition de 1867, un pont en arc de 25-mètres de portée et de 20 mètres de largeur dont les arcs étaient entièrement en acier provenant des Forges de Terrenoire.

Ce pont subit, avec un plein succès, les épreuves les plus complètes, y compris le passage du gros rouleau à vapeur de 30.000 kilogrammes de la Ville de Paris.

Après l'Exposition, ce pont fut démonté et forma trois arches de 25 mètres d'ouverture sur 6 mètres de largeur, qui furent montées à Port-de-Roches, sur la Vilaine, où elles existent encore et où elles satisfont, depuis plus de vingt ans, à tous les besoins de la circulation.

À partir de 1867, les Ateliers de Montataire abordèrent les constructions métalliques les plus importantes.

Nous donnons ci-dessous les noms des principales entreprises de cet ordre exécutées depuis 1867 jusqu'en 1888.

Plus de 40 ponts sur route ayant des ouvertures variant de 35 à 200 mètres construits en France, dans les départements, l'Algérie et l'Etranger; parmi lesquels nous citerons le pont de Sully, à Paris, 185 mètres, celui sur l'Olto [ou Olt], à Gorau [?] (Roumanie), 170 mètres, et le pont sur l'Oued-Sebaou, à Rebeval, route d'Alger à Dellys (Algérie).

De nombreux viaducs pour chemins de fer (60). Nous relevons les suivants : sur le Pô à Borgoforte (Italie), 430 mètres, sur la Loire à Sully (Loiret), 408 mètres.

De nombreux ouvrages courants pour lignes de chemins de fer, des ponts mobiles, des gares ; parmi elles, nous remarquons la gare centrale de Rome (Italie).

La manutention de la Compagnie générale des voitures à Paris-Montmartre, avec les grands silos de 7.000 mètres carrés de capacité.

Le théâtre Bellecour, à Lyon ;

Un grand nombre de charpentes et halles pour les établissements industriels de Chauny, de Montluçon, de Cirey, de Baccarat, du Teil, des Usines Laveissière à Saint-Denis, Piat à Soissons, Christofle à Saint-Denis ;

Les nouveaux Magasins généraux de la rive droite à Bordeaux.

De nombreux marchés couverts en France et en Algérie, du matériel des chemins de fer pour les Compagnies françaises, turques, roumaines, etc.

La Société des ponts et travaux en fer a exécuté : en Algérie, les chemins de fer de Béni-Amran à Dra-el-Mizan, de 36 km (ligne d'Alger à Constantine), de Ménerville à Tizi-Ouzou (département d'Alger) de 53 kilomètres ; en Cochinchine, le chemin de fer de Saïgon à Mytho, d'une longueur de 71 kilomètres.

Enfin, elle a exécuté, de 1882 à 1887, en participation avec une autre société, d'entreprises, la plus grande partie des terrassements et travaux d'art du canal maritime de Corinthe, en Grèce.

Ces trois entreprises générales présentant un intérêt particulier, nous en exposerons les données essentielles.

Entreprise générale du Chemin de fer de Beni-Amran à Dra-el-Mizan. — Cette entreprise s'étend sur une longueur de 36 kilomètres : elle traverse les gorges de Palestro, la partie la plus accidentée des chemins de fer algériens.

Son origine, près de la station de Beni-Amran, est à la cote (115 m. 64) au-dessus du niveau de la mer ; son extrémité est à la cote (237 m. 01), dans l'intervalle, le profil s'abaisse jusqu'à la cote (91 mètres).

Les stations qui ont été établies sont celles de Beni-Amran, Palestro, Thiers, Dra-El-Mizan.

Les travaux d'art de cette ligne sont très multipliés et d'autant plus importants que la ligne traverse presque partout des terrains de mauvaise qualité.

On y rencontre :

12 tunnels de longueurs variables jusqu'à 600 mètres, dont la plupart ont nécessité des revêtements en maçonneries ;

75 aqueducs d'une ouverture inférieure à 3 mètres ;

11 ponts et viaducs d'une ouverture variable outre 3 mètres et 10 mètres ;

4 grands viaducs qui sont :

1° Le viaduc sur l'Oued Mohouch, avec tablier métallique de 66 m. 65 d'ouverture en trois travées, d'une hauteur de 25 m. 64 depuis le niveau du rail jusqu'au point le plus bas de la vallée ; ce viaduc présente une surface en élévation de 976 mètres carrés ;

2° Le viaduc sur l'Oued Assetfa comprenant deux voûtes en maçonnerie de 10 mètres d'ouverture chacune et un tablier métallique à trois travées de 140 mètres entre culées, d'une hauteur de 40 m. 90 depuis le niveau du rail jusqu'au point le plus bas de la vallée. Ce viaduc présente une surface en élévation de 4.600 mètres carrés.

3° Le viaduc sur l'Oued Isser, comprenant quatre voûtes en maçonnerie de 10 mètres d'ouverture chacune et un tablier métallique à trois travées de 140 mètres entre culées, d'une hauteur de 32 m. 85 depuis le niveau du rail jusqu'au point le plus bas de la vallée. Ce viaduc présente une surface en élévation de 5.275 mètres carrés.

4° Le viaduc sur l'Oued Tala, comprenant deux voûtes en maçonnerie de 10 mètres d'ouverture chacune et un tablier métallique à trois travées de 140 mètres entre culées, d'une hauteur de 34 m. 27 depuis le niveau du rail jusqu'au point le plus bas de la vallée. Ce viaduc présente une surface en élévation de 4.200 mètres carrés.

Entreprise générale du chemin de fer de Ménerville à Tizi-Ouzou.

— Cette entreprise s'étend sur une longueur de 55 kilomètres.

Le point de bifurcation avec la ligne d'Alger à Constantine est à 420 mètres de la station de Ménerville et à la cote (133 m. 51), au-dessus du niveau de la mer ; à

l'extrémité de la ligne, la gare de Tizi-Ouzou est à la cote (152 m. 60). Dans l'intervalle entre ces deux stations, le profil s'élève jusqu'à la cote (160 mètres) et descend à la cote (23 m. 80).

Les stations de cette ligne sont les suivantes :

Blad-Guitoun, les Issers, Bordj-Ménaïel, Haussonvilliers, le Camp-du-Maréchal, Dra-Ben-Kedda, Tizi-Ouzou.

Les travaux d'art sont très importants, principalement entre les stations d'Haussonvilliers et de Camp-du-Maréchal.

On a eu à percer, dans l'argile bleue compacte, quatre souterrains dont les longueurs varient de 72 m. 35 à 343 m. 15, et qui ont des revêtements maçonnés de 0 m. 50 à 0 m. 80 d'épaisseur.

On a construit :

136 aqueducs d'une ouverture inférieure à 3 mètres ;

8 ponts et viaducs d'une ouverture variable entre 3 mètres et 15 mètres ;

10 grands viaducs qui sont :

1° Viaduc en maçonnerie de neuf arches sur le lit majeur de l'Oued-Isser ;

2° Viaduc avec tablier métallique de 150 mètres en quatre travées sur l'Oued Isser ;

3° Viaduc avec tablier métallique de 60 mètres d'ouverture en une travée sur l'Oued Djemma ;

4° Viaduc sur l'Oued Chender, en maçonnerie de huit arches de 12 mètres, d'une hauteur de 19 m. 90 depuis le niveau du rail jusqu'au point le plus bas du ravin. Ce viaduc présente une surface en élévation de 1.925 mètres carrés ;

5° Viaduc en maçonnerie de dix-sept arches de 12 mètres, d'une hauteur de 34 m. 33 depuis le niveau du rail jusqu'au point le plus bas du ravin. Ce viaduc présente une surface en élévation de 6.150 mètres carrés ;

6° Viaduc en maçonnerie de onze arches de 12 mètres, d'une hauteur de 33 m. 90 depuis le niveau du rail jusqu'au point le plus bas du ravin. Ce viaduc présente une surface en élévation de 3.680 mètres carrés ;

7° Viaduc en maçonnerie de onze arches de 12 mètres, d'une hauteur de 28 m. 90, depuis le niveau du rail jusqu'au point le plus bas du ravin. Ce viaduc présente une surface en élévation de 3,070 mètres carrés ;

8° Viaduc en maçonnerie de trois arches de 12 mètres, d'une hauteur de 17 m. 16 depuis le niveau du rail jusqu'au point le plus bas du ravin ;

9° Viaduc sur l'Oued Bougdoura, avec tablier métallique, de 160 mètres d'ouverture en cinq travées ;

10° Viaduc sur l'Oued Sebt, avec tablier métallique de 80 mètres d'ouverture en trois travées.

Entreprise générale du chemin de fer de Saïgon à Mytho (Cochinchine). — Ce chemin de fer est à la voie de 1 mètre. Il a une longueur de 71 kilomètres.

La plaie-forme du chemin a été exécutée par la Société des ponts et travaux en fer pour le compte de la Colonie. La ligne est accolée, sur à peu près la moitié de sa longueur, à la route coloniale de Saïgon à Mytho ; sur le reste du parcours, elle comprend, outre un grand nombre de ponts de 8 mètres à 40 mètres d'ouverture, les trois grandes rampes qui accèdent, avec une inclinaison de 0 m. 015 par mètre, aux trois grands ponts de Binh-Diên, de Bêl-Luc et de Tan-An ; l'exécution de ces rampes, dont la hauteur atteint de 8 à 10 mètres au-dessus du sol naturel, a présenté de grandes difficultés en raison du peu de solidité qu'offre le terrain argileux sur lequel elles sont assises.

La superstructure de la ligne, les stations et bâtiments divers ont été construits pour la Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises par la Société des ponts et travaux en fer, qui a également fourni le matériel fixe et roulant.

Les rails sont du type Vignole, en acier, du poids de 20 kg. par mètre courant ; les traverses sont en bois du pays, d'essence résineuse.

La ligne dessert neuf stations ou haltes situées à Saïgon, à Cholon, (ville de 80.000 habitants), à Phu-Lam, à Binh-Diên, à Goden, à Ben-Luc, à Tan-Han, à Tan-Hiep et à Mytho.

La station de Saïgon comprend, outre les bâtiments des services de voyageurs et de marchandises, des remises pour locomotives et voitures, des ateliers avec un outillage d'entretien complet et des magasins.

Le matériel roulant comprend :

5 locomotives à six roues couplées, pesant 13.500 kg. à vide (les plus fortes rampes ont 15 mm) ;

20 voitures à voyageurs ou fourgons à circulation centrale avec double plafond ;

68 wagons à marchandises de types divers ;

Le personnel de l'entreprise a été entièrement français.

Les travaux ont été dirigés sur place par M. Édouard Morandière, représentant de la Société des ponts et travaux en fer en Cochinchine.

La Société des Ponts et Travaux en fer s'est chargée, en 1883, de l'exécution d'une grande partie du canal de Corinthe.

Elle a terminé son entreprise en 1888, après avoir exécuté les jetées et l'approfondissement des deux avant-ports sur le golfe de Corinthe et la nier Egée, le creusement des deux embouchures du canal sur environ 1.200 mètres de longueur sur chaque versant ; l'enlèvement de la calotte centrale de 4.000 mètres de longueur environ, jusqu'à un niveau moyen de 15 mètres au-dessus du niveau de la mer ; enfin, la construction des bâtiments d'administration et des ateliers nécessaires aux services d'exploitation de la Société internationale.

Pour exécuter ces travaux dans un pays dénué de toutes ressources, la Société des Ponts et Travaux en fer commença par établir aux deux entrées du canal de véritables villages en bois, fers et pierres, pour assurer la vie des 2.000 ouvriers étrangers nécessaires à ses travaux et des 60 agents français installés sur l'isthme avec leurs familles.

Elle approvisionna ces villages d'eau de source par une dérivation et des pompes de refoulement.

Enfin, elle créa des ateliers complets de réparation et mit en fonctionnement un matériel dont voici le résumé :

#### MATÉRIEL NAVAL

2 dragues de 300 chevaux-vapeur ;

3 remorqueurs ;

48 chalands ;

1 ponton bigue de 30 tonnes ;

2 docks flottants.

#### MATÉRIEL ROULANT

14 locomotives de 25.000 kg. à la voie de 1 m. 50 ;

670 wagons de terrassements de 3 m. c. de capacité ;

30 kilomètres de voie ferrée pour assurer le service des chantiers de terrassements et leur communication avec les dépôts et ateliers.

Les avant-ports et les entrées du canal jusqu'aux points où les berges ont une altitude de 8 à 10 mètres au-dessus du niveau de l'eau ont été creusés au moyen de dragues et les déblais ont été transportés au large par chalands et remorqueurs.

Les terrassements de la calotte ont été faits au moyen de wagons et locomotives. Des chantiers ont été créés à différentes altitudes : 48 m., 34 m., 20 m., et 2 m., avec des sorties indépendantes pour évacuer les déblais aux points de décharge.

Le service de chaque chantier était assuré au moyen de galeries de pénétration de 200 à 300 m. de profondeur dans le sens de l'axe du canal. De ces galeries s'élevaient, jusqu'au niveau des chantiers supérieurs, des puits distants de 25 à 40 mètres. C'est par ces puits que s'opérait le chargement des trains refoulés préalablement dans chaque galerie.

La production des chantiers de terrassements ainsi organisés a été en croissant d'année en année. Le cube enlevé est , -passé de 477.000 m. c. en 1883 à 834.000 m. c. en 1884 à 1.389.000 m.c. en 1885 à 1.645.000 m. c. en 1886 et à 1.802.000 m. c. en 1887.

Depuis 1887 jusqu'en 1890, la Société des Ponts et travaux en fer a fait de nombreux ouvrages en acier pour chemins de fer, grands viaducs, ponts mobiles sur routes, etc.

Pour l'Exposition universelle de 1889, enfin, la Société des Ponts et Travaux en fer a exécuté :

Un lot des galeries de 25 mètres de largeur avec leurs annexes couvrant une superficie de plus de 8.000 mètres carrés ;

Les dômes de 31 mètres de diamètre qui occupent le centre des Palais des Beaux-Arts et des Arts libéraux avec les péristyles et les vestibules qui les accompagnent.

Le Palais spécial d'Exposition de la République argentine, d'une superficie de 1.600 mètres carrés à deux étages.

#### Historique

La Société des Ponts et Travaux en fer est constituée depuis 1882 ; elle a succédé à la maison H. Joret fondée en 1857.

Elle exécute des entreprises de travaux publics et particuliers en France, dans les colonies et à l'étranger, et exploite les ateliers de construction de Montataire (Oise).

Ces ateliers sont situés à 48 kilomètres de Paris, sur la ligne de Paris à Creil (Chemin de fer du Nord), et sont reliés à l'Oise canalisée qui les met en communication fluviale avec Paris, Le Havre et les canaux du Nord.

Ces ateliers, qui occupent une surface de 35.000 mètres carrés, dont 8.000 mètres carrés couverts, ont été fondés en 1857 par M. Henri Joret, qui leur adjoignit, en 1866. les ateliers de Bessèges (Gard), exploités en participation avec la Compagnie des forges de Terrenoire jusqu'en 1885.

Aujourd'hui, la Société des Ponts et Travaux en Fer a concentré à Montataire toute sa fabrication des ponts et constructions métalliques, du matériel fixe de chemins de fer et, en général, de tous les travaux en fer, fonte et acier.

Les ateliers de la Société des Ponts et Travaux en fer ont atteint une production annuelle d'environ 10.000 tonnes.

La Société exécute, en dehors des ouvrages métalliques, tous les travaux de fondation ordinaires ou par l'air comprimé, de maçonneries, de terrassements, etc.

Elle a exécuté d'importantes entreprises générales, tant en France et dans les colonies françaises qu'à l'étranger.

Le chiffre de ses affaires a dépassé, dans les cinq années de 1883 à 1888, la somme de 60 millions de francs.

La Société des Ponts et travaux en fer, continuant les institutions créées par la Société H. Joret et Cie depuis 1865, fait profiter les ouvriers de ses ateliers de Montataire d'une participation dans les bénéfices annuels réalisés par cette usine.

Les ouvriers de toute profession deviennent participants après quatre années de présence non interrompue ; la part de chaque ouvrier va en s'élevant proportionnellement au nombre d'années de présence jusqu'à la quinzième année.

Une caisse de secours mutuels assure aux ouvriers de ces ateliers et leurs familles des secours en cas de maladie. Cette caisse, dotée par la Société, est gérée et administrée exclusivement par les ouvriers.

#### Conseil d'administration

MM. St. Mauguin, président-directeur de la Société (ancien ingénieur et associé de la maison H. Joret depuis 1858. — A. Marsaux, administrateur délégué (ancien ingénieur de la maison H. Joret depuis 1868). — G. Petit (ancien ingénieur de la maison H. Joret depuis 1871). — Louis Joret.

Direction des ateliers de Montataire : Prudon (attaché à la maison H. Joret depuis 1866), qui tous, avec leur haute compétence et leur grande expérience des affaires, dirigent si habilement la Société des Ponts et travaux en fer.

Ce qui caractérise surtout la façon de faire de ces ingénieurs, c'est une sorte de grande respectabilité, comme disent les Anglais. On est là en présence du type de la vieille maison française, toute de traditions d'honneur et de probité.

Nous avons connu le fondateur de ce groupement social, M. Joret. C'était un maître.

Les ingénieurs, ses successeurs, comme MM. Mauguin et Marsaux, sont, depuis des trente-cinq à quarante années, dans le même sillon attelés aux mêmes labeurs et présentent pour les villes ou les États qui réclament le concours de leur art, une sécurité sans égale.

Voilà le secret des succès de la société.

---

#### COMMANDES DU JOUR ET TRAVAUX

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 31 décembre 1893)

Une affaire importante vient d'être donnée par la Compagnie de l'Est à la Société des ponts et travaux en fer, pour la reconstruction de la gare de Troyes. C'est un travail qui nécessitera de 1.000 à 1.500 tonnes de métal.

---

## Germain Félix Amédée PETIT, président

Né à Louviers (Eure), le 25 novembre 1849.

Fils de Pierre Guillaume François Petit, manufacturier, conseiller général de l'Eure, ancien maire de Louviers, et de Marie Anne Esther Odiot.

Marié à Marie Degousée. Dont :

— Edmond Guillaume *André* Petit (Sèvres, Seine-et-Oise, 2 août 1880), marié à Paris IX<sup>e</sup>, 15 novembre 1907, avec Élisabeth Champetier de Ribes (1885-1981), sous-inspecteur de l'exploitation aux Chemins de fer du Midi ;

— Adeline (M<sup>me</sup> Henri Louvard)(ci-dessous)

— Louise-Anne (M<sup>me</sup> Claude Krantz, fils du ministre, attaché au Comptoir d'escompte).

---

Ingénieur ECP.

Aux Éts Joret et C<sup>ie</sup>, ingénieur-constructeur à Paris (août 1871).

puis administrateur (1882) et administrateur délégué (1888) de sa suite, la Société des Ponts et travaux en fer.

Administrateur de la Compagnie des chemins de fer de l'Hérault (1888).

Président de la [Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises](#) (1898).

---

Membre du comité de la Société des ingénieurs civils de France (1898-1900).

Chevalier de la Légion d'honneur du 11 déc. 1900.

Décédé à Paris VIII<sup>e</sup>, le 8 juillet 1924.

## Résultats d'adjudications

*(L'Écho des mines et de la métallurgie, 19 janvier 1896)*

La Société des Ponts et Travaux en fer vient d'être adjudicataire de 24.000 kg. de charpente métallique nécessaire à la construction d'une galerie vitrée pour l'Hôtel du Commissaire général à Libreville (Congo Français).

---

## CHRONIQUE RÉGIONALE

EL-MILIA

*(L'Impartial de Djidjelli, 16 février 1896)*

Nous avons eu, jeudi dernier, la visite de M. Prudon, ingénieur de la Compagnie Joret, qui est venu prendre toutes sortes de notes sur place pour la construction du pont de l'Oued-Kebir, pour laquelle il compte traiter avec le département.

Fasse le ciel que nous ne soyons pas déçus dans notre espoir.

L'administration fait tous les efforts possibles pour arriver à nous débloquer. Déjà, nous pouvons passer (exception faite du pont), sur le chemin de Djidjelli. Il ne reste qu'à assurer la viabilité de la route de Tamalons, qui est encore bien mauvaise.

---

Algérie  
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 8 mars 1896, p. 296-297)

Sont arrivés à Djidjelli un agent et une équipe d'ouvriers de la Société des ponts et travaux en fer qui a entrepris la construction du pont de l'Oued-Endja.

Les travaux vont commencer immédiatement et le pont sera complètement terminé dans le cours de l'année, assurant définitivement la régularité des communications avec Constantine.

L'ensemble des travaux se montera à environ 500.000 francs dont la Société fait l'avance au département qui se libérera en cinq annuités.

Cette même maison a traité dans des conditions analogues pour la construction prochaine du pont sur l'Oued-Kebir, près d'El-Milia.

---

Résultats d'adjudications  
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 22 mars 1896)

Constantine. — La fourniture et la pose du tablier métallique pour la traversée de l'Oued Rhumel par le chemin de grande communication ont été confiées à la Société des Ponts et travaux en fer moyennant le prix à forfait de 59.900 francs.

---

Résultats d'adjudications  
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 12 juillet 1896)

La Société des ponts et travaux en fer vient d'être adjudicataire, pour la Compagnie de l'Est, d'un pont métallique de 32 mètres sur le canal de l'Aisne à la Marne et au boulevard de la ville de Reims (ligne d'Épernay à Reims) au prix de 33 fr. 25 les 100 kg. Le poids total du pont est de 166.000 kg.

---

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE LA FRANCE\*  
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 18 juillet 1896)

Plusieurs journaux ont reproduit, au sujet du procès pendant entre la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France et le département du Var, des renseignements absolument inexacts, notamment en ce qui concerne le contrat de concession de la ligne du littoral.

Le contrat dont il s'agit a été conclu en septembre 1884 avec la Société des ponts et travaux en fer, et non pas avec la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France constituée seulement en décembre 1885.

Ce contrat a été approuvé par le conseil général du Var, le 18 septembre 1884, non pas à la majorité d'une voix seulement, mais par seize voix contre huit sur vingt-quatre votants.

---

INFORMATIONS ALGÉRIENNES  
Service spécial du *Journal Général*

---

DÉPARTEMENT D'ALGER  
ALGER  
(*Journal général de l'Algérie*, 4 août 1896)

Voici, d'après la *Dépêche algérienne*, le résultat des essais de résistance du nouveau pont de 72 mètres, élevé sur l'Harrach, en avant de Maison-Carrée, pour le passage de la ligne des C.F.R.A. :

Les expériences ont été faites en présence de MM. Gauckler, ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé du contrôle des chemins de fer ; Guerlet, ingénieur, directeur des chemins de fer sur routes ; Prudon, ingénieur de la Société des Ponts et travaux en fer et constructeur de la partie métallique du pont.

Les épreuves consistaient à charger les travées métalliques, d'abord séparément, puis toutes ensemble, au moyen de huit wagons à marchandises, chacun chargé d'un poids de 15 tonnes et attelés à deux locomotives, qu'on laissait reposer environ une demi-heure.

Le même train a traversé le pont, à sa vitesse normale.

Pendant ce temps, les ingénieurs ont relevé très exactement les flèches prises par les poutres métalliques

En somme, les essais ont eu un résultat satisfaisant.

Ajoutons que vendredi prochain, 7 août, la ligne sera livrée aux voyageurs jusqu'à la gare de Maison-Carrée, de sorte que le train fonctionnera le jour de la fête de cette localité, fixée aux 9 et 10 courant.

---

Nouvelles locales  
[Ligne de Phu-lang-thuong à la frontière de Chine]  
(*L'Extrême-Orient*, 19 novembre 1896)

Dimanche soir, à deux heures et demie, dans la salle des adjudications au secrétariat général, s'est réunie la commission chargée d'examiner les projets pour la construction des ponts nécessaires à la voie ferrée.

Cette commission présidée par M. Luce, directeur des affaires civiles, se composait de M. Renaud, directeur des Travaux publics, Borreil, commandant Gosselin, Moret et Le Tulle.

Elle a pris connaissance, simple formalité, des pièces administratives nécessaires pour concourir et déposées par les soumissionnaires.

Ceux-ci sont au nombre de 8 :

Société des Ponts en fer, représentant M. Delaporte.

Schneider et Cie (Creusot) représentant M. Ch. Vézin ; fondé de pouvoirs à Hanoi, M. Dessoliers.

Nouguier, Kesler et Cie, Argenteuil, représentant M. Porchet.

Société de Levallois-Perret, représentant M. Denis.

MM. Duyet et Pellet [Daydé et Pillé], représentant M. Gage ; fondé de pouvoirs à Hanoi, M. Duraffour.

MM. Marty et d'Abbadie.

Compagnie de Fives-Lille, représentant, M. Chaperon.

MM. Moisant, Laurent, Savey et Cie, représentant M. Malon ; fondé de pouvoirs M. Bédât.

Sauf M. Delaporte, qui ne s'est pas présenté, tous les représentants ou fondés de pouvoirs se trouvaient là.

M. Luce annonce aux soumissionnaires que la commission charge MM. Renaud, le commandant Gosselin et Borreil d'examiner les volumineux projets qui sont déposés et de faire leurs propositions. Durant cet examen, dont M. Renaud, interrogé, ne peut fixer la durée, tous les représentants ou fondés de pouvoirs, dont l'adresse à Hanoï a été prise, devront se tenir à la disposition de la sous-commission technique, dans le cas où elle aurait à leur demander quelques renseignements complémentaires relatifs au projet déposé par la maison qu'ils représentent.

---

ADJUDICATION DES PONTS EN FER  
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 novembre 1896)

La Commission chargée de l'examen des projets de ponts métalliques à construire sur la ligne de Phu-lang-thuong à la frontière de Chine a terminé ses travaux dimanche matin et proclamé les résultats suivants :

MM. Schneider et Cie (Creusot) et Ch. Vézin, ayant fait les offres les plus avantageuses, sont chargés de l'exécution.

Viennent ensuite les projets primés classés comme suit :

MM. Nougier, Kessler et Cie (M. Porchet) ; prime 10.000 fr. ;

Société des Ponts et Travaux en fer ; prime 6.000 fr. ;

Société de Constructions de Levallois-Perret ; prime 6.000 fr. ;

Daydé et Pillé ; prime 6.000 fr. ;

Cie de Fives-Lille ; prime 6.000 fr.

Viennent après :

MM. Marty et d'Abbadie ;

Moisant, Laurent, Savey et Cie.

Ces derniers projets ne reçoivent pas de prime.

---

Nouvelles locales  
(*L'Extrême-Orient*, 17 janvier 1897)

Vendredi matin a eu lieu, dans le bureau du secrétariat général, le dépôt des offres:  
Ont soumissionné :

1° Pour la fourniture des appontements métalliques de Haïphong.

MM. Daydé et Pillé, représentés par M. Duraffour, de la maison Denis frères.

Marty et d'Abbadie.

Moisant, Laurent, Savey et Cie, représentés par MM. Malon et Bedat.

La société des ponts et travaux en fer, représentée par M. Delaporte, ingénieur.

Baudet, Donon et Cie, représentés par M. Dupuy.

H. Schneider et Cie, représentés par M. Dessoliers.

Porchet et Cie.

---

GRANDS TRAVAUX

---

Appontements métalliques  
Bateaux baliseurs — Bigues à vapeur

(*L'Avenir du Tonkin*, 27 janvier 1897)

À Monsieur le gouverneur général de l'Indo-Chine,

Hanoï.

Monsieur le gouverneur général,

J'ai l'honneur de soumettre à votre haute impartialité une réclamation relative aux conclusions de la commission d'examen des offres présentées au concours ouvert le 15 janvier 1897 pour l'établissement d'appontements métalliques le long du Cua-cam, à Haïphong.

La commission nous propose, Monsieur le gouverneur général, de déclarer adjudicataire M. Porchet, constructeur à Haïphong, éliminant ainsi les offres de MM. Schneider et Cie et de la Société de Ponts et travaux en fer.

Il résulte des observations qui m'ont été faites par la sous-commission d'examen des propositions, que l'élimination de la Société des Ponts et travaux en fer est due à son interprétation de deux articles contradictoires du cahier des charges relatifs à la galvanisation et à la peinture à l'huile et aussi au fait de n'avoir pas tenu compte dans l'évaluation des poids des aciers laminés des rails de roulement des appareils de levage dont la fourniture n'est pas comprise dans l'entreprise des appontements métalliques.

Il semble pourtant de toute évidence que ces rails ne peuvent être estimés à leur valeur réelle qu'après ce choix définitif des profils des roues ou galets de roulement de ces engins.

Dans ces conditions, la Société des Ponts et travaux en fer ne saurait accepter, sans protester officiellement auprès de vous, Monsieur le gouverneur général, de voir préférer à la sienne une offre de 143.500 francs supérieure, pour la seule raison de n'avoir pu dégager des contradictions ou des obscurités du cahier des charges la pensée intime de l'auteur de ce document.

Avec l'obligation imposée aux soumissionnaires, au Tonkin comme dans la Métropole, d'observer strictement les prescriptions des cahiers des charges, la clarté et la précision parfaite des dits cahiers des charges constitue seule pour les soumissionnaires une garantie de la loyauté des concours.

Confiant dans votre impartialité, j'ai l'honneur, Monsieur le gouverneur général, de vous prier d'accepter l'assurance de mon entier et respectueux dévouement.

L. DELAPORTE,

administrateur délégué au Tonkin  
de la Société des Ponts et Travaux en fer.

---

INGÉNIEURS CIVILS EN EXERCICE

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 18 juillet 1897)

Adour, 19, rue d'Enghien, Paris. Administrateur de la Société des ponts et travaux en fer.

Delaporte, 18, rue de Chauveau-Lagarde, Paris. Administrateur de la Société des ponts et travaux en fer.

---

HANOÏ

(*L'Extrême-Orient*, 23 septembre 1897)

Lundi a eu lieu dans les bureaux de la résidence supérieure, à la Concession, le dépôt des offres pour la construction d'un phare à Poulo-Canton.

Six entrepreneurs ou plus exactement six maisons, tant métropolitaines que de la colonie, se sont présentées.

1° Maison Porchet et Cie.

2° Maison Desramond et Cie.

3° Maison Baudet-Donon, représentée par M. Octave Dupuy.

4° Maison Teyssier, d'Haïphong.

5° Société des Ponts en fer, représentée par M. Leyret.

6° M. Vola, entrepreneur au Tonkin.

La commission a jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre pour l'examen des projets. Néanmoins, nous croyons savoir que sa décision sera connue dans quelques jours.

---

HANOÏ

(*L'Extrême-Orient*, 14 octobre 1897)

Nous apprenons que M. Leyret, entrepreneur à Hanoï, vient d'être déclaré adjudicataire sur concours de la construction du phare de Poulo Canton.

Nous félicitons le sympathique entrepreneur de ce succès.

---

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS

(*L'Avenir du Tonkin*, 18 décembre 1897)

Pont sur le fleuve Rouge

6 projets ont été présentés :

MM. Baudet et Donon ;

Daydé et Pillé ;

Société de Fives-Lille ;

Le Creusot ;

Société de constructions de Levallois-Perret ;

Société des Ponts et travaux en fer.

---

LE PONT SUR LE FLEUVE ROUGE

ET LES REVENDICATIONS DE LA SOCIÉTÉ DE LEVALLOIS-PERRET

(*L'Avenir du Tonkin*, 29 janvier 1898)

.....  
D'après les renseignements que nous avons pu recueillir, six projets ont été déposés le jour de l'ouverture du concours par les concurrents ci-après : Société de constructions de Levallois-Perret, Daydé et Pillé, Schneider et Cie (Creusot), Cie de Fives-Lille, Baudet Donon Paris, et la Société des Ponts et Travaux en fer (Joret).

Les trois derniers projets ont été immédiatement écartés : ils dépassaient six millions, et étaient par cela seul inacceptables.

---

TRANSINDOCHINOIS

PRIMES  
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 février 1898)

Il est alloué, en dehors du projet approuvé, les primes suivantes pour les projets déposés pour l'adjudication sur concours du 15 décembre 1897 : « Construction d'un pont sur le fleuve Rouge » :

- À la Société de Fives-Lille : huit mille francs ;
  - À la société de Levallois-Perret : huit mille fr. ;
  - À la société des Ponts et travaux en fer : huit mille francs ;
  - À MM. Baudet, Donon et Cie : cinq mille francs ;
  - À la Société du Creusot : cinq mille francs.
- 

Résultats d'adjudications  
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 28 décembre 1899)

15 décembre. — Au ministère des colonies, à Paris,

.....  
5° d'une, charpente métallique d'un pont à trois travées indépendantes sur la rivière de Saint-Suzanne (Réunion) : Sociétés des ponts et travaux en fer, rue Taitbout, 92, à Paris., adjud. à 19.006 fr. 90 par travée, soit pour l'ensemble 57.020 fr. 70.

---

ACTES OFFICIELS  
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 mai 1900)

Le projet présenté par la Société des Ponts et travaux en fer, pour la fourniture et la pose des tabliers métalliques de 30 m et au-dessous à exécuter sur la ligne de Hanoï à Nam-dinh et à Vinh (partie comprise entre Hanoï et Nam-dinh), est approuvé.

Le montant des dépenses pour ces travaux est fixé :

Pour les travaux d'entreprise à 224.813 fr. 35

Pour les dépenses en régie sur somme à valoir à 24.186 65

Les dépenses résultant de l'exécution des travaux seront imputées sur les fonds de l'emprunt de 200 millions de francs, autorisé par la loi du 20 décembre 1898 chapitre III, art. 2).

---

CHRONIQUE LOCALE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 octobre 1900)

Hier matin, à 9 h., a eu lieu à la Direction des Travaux publics à Hanoï l'adjudication sur concours pour la construction de 4 grands ponts métalliques de la ligne de chemin de fer de Hanoï à Ninh-Binh.

L'ouverture des dossiers contenant les projets déposés antérieurement a exprimé les offres de soumission ci-après :

1° La Société des Ponts et Travaux en fer. Représentée par M. Trincavelli 2.142.132 fr. 51

2° Le Creusot [Schneider]. Représenté par M. Lanne 2.117.844 fr. 20

3° MM. Daydé et Pillé. Représentés par M. Saint-Fort-Mortier 2.213.465 fr.

4° La société Levallois-Perret 2 717.175 fr. 50

5° La société Fives-Lille 2.568.246 fr 45

6° MM. Blazeix et Cie (successeur de Le Roy Dap-cau) 2.500.688 fr. 30

La commission d'adjudication était présidée par M. Viart ingénieur, assisté de M. Caboche, ingénieur, Duprat, capitaine du génie et M. Demorgny, délégué de la Résidence supérieure.

Une commission technique va procéder à l'examen des projets et rendra sa décision avant le 23 octobre courant.

---

PAUL DOUMER,  
SITUATION DE L'INDOCHINE  
(1897-1901)

PREMIÈRE SECTION. — Hanoi-Ninh-binh  
(Longueur : 117 kilomètres)

Tabliers métalliques des petits ponts de 30 mètres et au-dessous.

Société des Ponts et travaux en fer, adjudicataire

Les tabliers ont été approvisionnés à pied d'œuvre dans les délais impartis par le cahier des charges. Le montage de ces tabliers est très avancé et sera terminé en mars 1902.

III. — LIGNE DE TOURANE A HUÉ ET QUANG-TRI  
(Longueur : 175 kilomètres)

PREMIÈRE SECTION. — Tourane-Hué  
(Longueur : 104 kilomètres)

Grands ponts métalliques et fourniture des tabliers des petits ponts

Travaux adjugés en octobre 1901 en faveur de la Société des Ponts et Travaux en fer.  
Montant des dépenses approuvées : 2.800.000 francs.

---

*Anatole, Victor MARS AUX, administrateur délégué*

Né à Compiègne (Oise), le 21 septembre 1845.

Fils de Charles Victor Marsaux, planteur des forêts de la Couronne, et de Victoire Uranie Signez.

Marié à Marie Adèle Delaporte, sœur aînée de Leopold (ci-dessus).

Ingénieur E.C.P., 1868.

Chef de bureau des études (nov. 1868), fondé de pouvoir, administrateur délégué (1882), puis administrateur-directeur (1892) de la Société des ponts et travaux en fer.

Dômes du palais des Beaux-Arts et des Arts libéraux à l'expo universelle de Paris 1889 ;

Pont sur la Seine entre Ivry et Charenton, avec piles et culées fondées à l'air comprimé ;

Pont sur la Siagne avec palées métalliques sur ligne Draguignan-Grasse ;

Pont routier et ferroviaire sur le Var, à Manda, pour la ligne Grasse-Nice ;

Pont en acier sur la Loire, à Gien, pour la ligne Bourges-Gien ;

Pont-aqueduc en acier sur la Seine, à Argenteuil, pour le service de l'assainissement d'Achères ;

Pont routier et ferroviaire en acier sur le Tech, à Reynès, pour la ligne Elne-Arles-sur-Tech (Pyr.-Or.) ;

Pour l'Exposition universelle de Paris 1900 : charpente de la partie de la grande nef et des galeries latérales (côté Seine) du Grand Palais des beaux-Arts ; charpentes de la partie des galeries (côté Seine) et dômes contigus au palais du Génie civil et au palais des Fils et tissus pour les palais de l'Éducation et de la Métallurgie au Champ-de-Mars ,

Reconstruction du pont sur l'Èbre, à Castejon (ligne Pampelune-Saragosse),

Charpente de la gare centrale de Rome (Italie).

Ouvrages métalliques de la ligne Blida-Berrouaghia

Ouvrages métalliques de la ligne Porto-Rico-Ponce (Antilles)

Tour métallique du phare de Poulou-Canton (Annam).

Entreprises générales des chemins de fer : Béni-Amran-El-Mizan ; Ménerville-Tizi-Ouzou ; Saïgon-Mytho ; La Sierra de Carthagène.

Entreprise générale du percement de l'isthme de Corinthe.

Administrateur de la Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises (Saïgon-Mytho).

Chevalier de la Légion d'honneur du 12 avril 1900 :

Décédé à Paris, le 25 janvier 1906.

Hanoï

*(Annuaire général de l'Indochine française, 1901, II-874)*

Société des Ponts en fer : Marsaux, représentant.

Auguste GAULTIER  
ingénieur de la Société des ponts et travaux en fer en Indochine  
(1903-1914)

Né à Lavarande (Alger), le 8 septembre 1868.

Fils d'Auguste Gaultier, employé aux chemins de fer, et de Caroline Marie Montalan.

Marié avec Mélanie Graillat (1882-1934) dont trois fils.

Remarié avec Alima Bent Caddour Béthouil, divorcé à Perrégaux, le 23 février 1901.  
Dont Raphaël Eugène (1895-1915).

Remarié à Tourane, le 10 mars 1906, avec Marguerite Eugénie Ponton. Divorcé à Alger, le 20 juillet 1916.

Remarié avec Jeanne Suzanne Cécile Petauton (Oran, 18 juin 1895-Pisseloup, Haute-Marne, 16 avril 1986). Dont :

— Lucie Hélène Rose (Bougie, 7 août 1918-Paris Xe, 30 janvier 2020) ép. Robert Villeneuve ;

— Raphaël (Alger, 18 oct. 1919-Libourne, 21 mai 2002), engagé dans les Forces navales françaises libres ;

— Hélène Renée Jeanne (Ténès, 30 juin 1922-Pisseloup, 4 juillet 2012) : Mariée, à Tamatave (Madagascar), avec Robert Rene Louis Bouvet (1923-1997). Professeur d'histoire-géographie.

---

Engagé volontaire aux chasseurs d'Afrique à Blida (1887-1889).

Ingénieur civil et entrepreneur de travaux publics.

Travaux au Zambèze (1896).

Travaux pour le compte de la Société des Ponts et travaux en fer en Espagne (1899-1902) et en Indochine (1903-1914).

Travaux à Ténès et à Orléansville (1934), en particulier, le dessèchement du lac Fetzara, près de Bône, et la ligne de chemin de fer de Djidjelli à Bizot.

---

Chevalier de la Légion d'honneur du 18 août 1950 (min. Intérieur) : ingénieur civil et entrepreneur de Travaux publics.

M. Gaultier est un résistant de la première heure. Au mois d'août 1940, un poste émetteur de T.S.F. venant de Londres a été installé dans sa villa d'Alger. À la même époque et jusqu'au débarquement, il a hébergé des gaullistes, leur servant au besoin d'agent de liaison et n'hésitant pas, le cas échéant, à financer leur évasion.

Des tracts de propagande tapés à la machine à son domicile étaient diffusés par les membres de sa famille. En août 1941, Raphaël Gaultier, avec le consentement de son père, a contracté un engagement dans les Forces navales françaises libres, d'où il est revenu décoré de la Médaille de la Résistance et de la Croix de Guerre.

Le général de Gaulle, avant sa venue à Alger, a félicité la famille Gaultier, pour le patriotisme dont elle avait fait preuve.

---

Décédé à Pisseloup, le 4 avril 1966.

Allocation de primes  
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 mai 1903)

Il est alloué, en dehors du projet approuvé, une prime de 2.000 francs à MM. Schneider et Cie et une prime de 1.000 francs à la Société des Ponts et Travaux en fer pour les projets présentés par ces constructeurs à l'adjudication des ponts sur le Song caio à Phu-lo, et sur le Song-cong à Phu da-Phuc.

Si ces primes sont acceptées par les constructeurs, les projets présentés par eux deviendront la propriété de l'Administration.

---

Société des ingénieurs civils  
Les ingénieurs français à l'étranger depuis 1889  
Procès-verbal de la séance du 10 janvier 1905

Espagne

La Société des Ponts et Travaux en fer dont nos collègues MM. Marsaux, Petit, Delaporte et Gollier<sup>2</sup> sont les administrateurs, construit le chemin de fer de Las Blancas au Descargador dans la Sierra de Carthagène.

Roumanie.

La Société des Ponts et Travaux en fer fournit aux chemins de fer roumains soixante-trois tabliers métalliques et trois ponts-routes.

---

HAÏPHONG  
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 novembre 1905)

Liste de passagers arrivés par « [Gironde](#) » le 14 novembre 1905.

Venant de Tourane

MM. ... [Gaultier](#), dir. Société des ponts en fer...

---

Correspondance régionale  
(De nos correspondants particuliers)

---

Département d'Alger.  
(*La Dépêche algérienne*, 10 mars 1906)

Blida. — Hier soir, ont eu lieu, au milieu d'une affluence considérable, les obsèques de M. Sauvaget, ingénieur en chef de la [ligne de Blida à Berrouaghia](#), décédé subitement à l'âge de 64 ans.

.....

---

<sup>2</sup> Charles Gollier : successeur de Germain Petit à la présidence. Voir encadré ci-dessous.

Parmi les notabilités remarquées dans le cortège, citons : ... Prudon, ingénieur de la Société des ponts et travaux en fer, un des collaborateurs actifs du défunt dans la construction de la ligne de Blida à Berrouaghia...

---

## PROFIL

---

Anatole Marsaux  
(*La Justice*, 31 mars 1906)

Puisqu'on a appelé notre époque « l'époque du fer », il faut convenir qu'Anatole Marsaux n'a pas peu contribué à lui faire mériter ce titre. Le nom d'Anatole Marsaux est bien connu, même par delà les frontières et par delà les mers ; et il n'est pas aussi un Parisien avisé qui ignore sa physionomie et ne s'honore d'être à même de savoir quelle haute personnalité il rencontre si, par hasard, il le croise au passage. De moyenne stature, vif, d'une promptitude d'action méthodique, un front vaste, un regard de fine perspicacité, tout un visage d'énergie qu'adoucissent la barbe et la moustache givrées par l'automne de la jeunesse, il donne l'impression d'une volonté consciente d'elle-même et d'une force d'initiative réfléchie et confiante.

Ingénieur érudit, sorti de cette École centrale qui nous valut déjà tant de célébrités, il se spécialisa tout de suite. Au lieu d'éparpiller ses efforts, comme beaucoup de ses confrères, il les dirigea vers un seul but. Il ne s'est point dispersé, il s'est concentré selon la formule de M. Carnegie ; et l'œuvre à laquelle il s'est consacré est la « Société anonyme des Ponts et travaux en fer », C'était alors la maison Joret et C<sup>ie</sup>, déjà d'un puissant renom parmi les entreprises de constructions métalliques. Son mérite personnel, son activité, la sûreté de sa science l'en firent choisir plus tard comme fondé de pouvoirs : puis, quand la maison devint la société actuelle, il en fut désigné comme administrateur délégué et enfin comme directeur-administrateur.

Et, de fait, Anatole Marsaux a été et est toujours l'âme active de la société. Il a étudié, combiné, ordonné tous les travaux qu'elle a entrepris ; il y a participé effectivement. Et ces travaux sont considérables, autant par leur nombre que par leur grandeur ; ils ont été exécutés un peu partout, dans l'ancien comme dans le nouveau continent. Ce sont des ponts hardis, des phares, des canaux, des théâtres, des halles, des magasins, qui sont comme des témoignages et des monuments de la suprématie de notre industrie nationale.

Du reste, Anatole Marsaux a contribué sans cesse à affermir notre prépondérance sur ce point. Il l'a fait en économiste avisé quand il était président de la Chambre syndicale des charpentés en fer ; et il continue toujours comme membre de la chambre de commerce de Paris.

Anatole Marsaux est chevalier de la Légion d'honneur.

Anatole Mauret.

---

Liste des électeurs de la Chambre mixte de commerce et d'agriculture  
de l'Annam pour l'année 1908  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1908, p. 504-507)

	NOMS ET PRÉNOMS	PROFESSIONS	DOMICILE
84	Gaultier, Auguste	Repr. Soc. des ponts en fer	Tourane

TOURANE  
La fête nationale  
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juillet 1906)

Tir aux pigeons  
De 8 h. à 9 h. Courses de voitures.  
1<sup>er</sup> prix : M. D. et R. (équipage de M. Boissié)  
2<sup>e</sup> prix : M. Gaultier, société des Ponts en fer.  
3<sup>e</sup> prix : M. Boissel, T. P

Une petite objection à ce sujet aux organisateurs. Pourquoi n'avoir pas réglementé les allures ? Il est en dehors de tous principes de voir des tilburys et autres voitures attelés de chevaux lancés au galop de charge ; c'est une fantaisie sportive qui constitue une faute hippique notoire.

---

ANNAM  
(Eugène Jung, ancien vice-résident de France au Tonkin,  
*L'Avenir économique de nos colonies*, Flammarion, Paris, 1908)

[93] La Société des Ponts en fer (anciennement H. Joret), a construit des phares et les grands ponts de Tourane et Hué.

---

De Tlemcen au Maroc  
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 octobre 1908)



Le grand viaduc de l'oued Afai

Nous arrivons ensuite au quatrième tunnel du tronçon et au magnifique pont lancé sur l'oued Afair par la Compagnie des ponts en fer et dont nos lecteurs pourront apprécier l'importance et la légèreté par les clichés que nous donnons.

---

MADAGASCAR  
LES PONTS DU CHEMIN DE FER  
(*Les Annales coloniales*, 24 novembre 1910)

Le 20 octobre, a eu lieu à Tananarive le concours pour les onze ponts du chemin de fer de Brickaville à Tamatave. Les différentes maisons qui ont envoyé à la Direction des Travaux publics leurs soumissions sont :

Société des ponts et travaux en fer, Paris, représentée par M. [Émile] Allain.

...

---

MÉTALLURGIE  
Groupement de consommateurs de produits métallurgiques  
(*La Journée industrielle*, 24 septembre 1919)

Nous avons annoncé, hier, la formation de cette société dont le siège social est à Paris, 59, avenue Hoche.

Voici la liste complète des participants du groupement :

Société des Ponts et travaux en fer

[Ce groupement est à l'origine de l'Union des consommateurs de produits métallurgiques qui racheté l'usine Thyssen d'Hagondange.]

---

MÉCANIQUE — OUTILLAGE  
Société des Ponts et travaux en fer  
(*La Journée industrielle*, 8 novembre 1919)

Les usines de Montataire continuent leur fabrication de charpentes et de ponts métalliques. La majorité de la main-d'œuvre d'avant-guerre est rentrée, mais les difficultés d'approvisionnement en matières premières sont considérables, malgré la proximité de forges. Celles-ci demandant un délai de quatre mois pour livrer, comme les prix ne sont garantis que jusqu'à fin décembre, il en résulte que la livraison ne peut se faire qu'à des prix inconnus.

En septembre dernier, un fort tonnage a pu être expédié, mais actuellement les ateliers et les cours des usines sont encombrés de produits finis dont l'envoi par chemin de fer ne peut plus être fait depuis le 1<sup>er</sup> octobre, date à laquelle la gare de Creil a été fermée. Elle n'a pas encore été rouvert un seul jour depuis.

Heureusement que parmi les commandes reçues on compte de nombreux ponts métalliques destinés à la réfection des voies ferrées de la Compagnie du Nord. Comme bien on pense, en effet, cette Compagnie trouve le moyen de s'octroyer des wagons pour le transport à pied d'œuvre de son matériel.

---

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES  
Société des Ponts et travaux en fer  
(*La Journée industrielle*, 16 février 1921)

Cette société, dont le siège est 93, rue Taitbout, à Paris, augmente actuellement dans ses ateliers de Montataire, ses moyens de bardage par l'installation de nouveaux ponts roulants. Un chemin de roulement longitudinal de près de 200 m. est placé et desservi par plusieurs ponts de diverses puissances. Un chemin de roulement transversal est en construction.

Les Ponts et travaux en fer exécutent de fortes commandes pour la Cie du Chemin de fer du Nord et pour les Chemins de fer de l'État, en particulier des ponts métalliques. Ils construisent également des portes d'écluse (pour le service de la navigation [et divers travaux pour l'Algérie et le Maroc](#)).

Leur production normale est de 6.000 à 7.000 tonnes de charpentes, mais à l'heure actuelle, par suite d'un ralentissement d'activité dû à une grève récente et au débauchage d'un certain nombre d'ouvriers, cette production ne dépasse guère 4.500 tonnes. Ils occupent 250 ouvriers environ contre 350 avant la guerre.

Sept maisons ouvrières ont été édifiées près de l'usine et actuellement des vestiaires-lavabos et un réfectoire sont en construction.

---

Les ponts métalliques de la ligne Vinh-Tân-Ap  
par H. C. [Cucherousset]  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 mars 1923)

Les ponts métalliques de la ligne Vinh-Tân-Ap viennent enfin d'être adjugés, après de longs délais, et l'on peut maintenant prévoir que cette ligné de 92 km. dont la construction a commencé en 1914. pourra être mise en exploitation vers la fin de 1924.

Les ponts en question sont les suivants :

1° - Pont du Sông-Ca — de 424 m. 86 en sept travées.

2° - Pont du Ngah-Sàu — de 247 m. 95 en trois travées de 62 m. 10 et une de 62 m. 70.

3° - Pont de Hoa-Duyêt — de 131 m. en 3 travées.

4° - Pont de Ba-Duc — de 98 m. 58 en une travée de 52 m. 38 et 2 de 23,90.

5° - Pont du Ngan-No — 50 m

6° - Pont du Ngan-Tiêm — 49 m-82.

7° - Pont du Rao-Boi.

Le travail a été adjugé à la **Société des Ponts et Travaux en fer**, de Paris, pour 570.000 p. au taux de 6 fr. Ce prix est inférieur de 260.000 p. aux prévisions d'il y a deux ans.

---

#### ADJUDICATIONS

(*La Journée industrielle*, 27 mai 1923)

Morlaix, 25 mai. — Le conseil général du Finistère a voté les fonds nécessaires pour l'établissement de deux ponts, celui de Térénez sur l'Aulne, et celui de la Corde, sur la Peuzé.

Les travaux d'édification du pont de Térénez sont déjà commencés et deux piles hautes de 70 mètres se dressent en face du Faou. L'installation du tablier métallique, qui permettra le raccordement des deux piles de maçonnerie au-dessus de la rivière, commencera prochainement.

Un concours a été ouvert pour la construction de cette dernière partie du pont et l'examen des postulants a permis l'admission des firmes suivantes : Chantiers et ateliers de la Gironde, 3, rue de Montalivet, Paris ; Société des Ponts et travaux en fer, 93, rue Taitbout, Paris ; Compagnie de Fives-Lille, 7, rue de Montalivet, Paris ; Arnodin, à Châteauneuf-sur-Loire ; Forges et Chantiers de la Méditerranée ; Backer, cours de la Liberté, Lyon ; Marion et Cie, à Bellegarde,

Le pont de la Corde doit comprendre une chaussée de 4 m. 50 de largeur, avec, de chaque côté, un trottoir de 0 m. 60 et un garde-corps d'au moins un mètre. Un chenal de 30 mètres de largeur sera réservé vers le milieu de la rivière pour la grande navigation. La hauteur laissée libre à cet endroit ne sera pas inférieure à 11 mètres au-dessus des pleines mers.

La liste des constructeurs admis à concourir vient d'être arrêtée de la façon suivante : pour les travaux en béton armé : MM. Limousin et Cie, 149, boulevard Haussmann, Paris ; Paris, Ducos et Bernard, Établissements Joseph Paris, à Nantes-Chantenay (Loire-Inférieure) ; Société des Grands Travaux en Béton Armé, 25, rue de Courcelles, Paris ; S. Boussiron, ingénieur constructeur, 10, boulevard des Batignolles, Paris.

Pour l'ossature métallique : Établissements Daydé (Ateliers de Construction de Creil), 6 bis, rue Auber, Paris ; Société des Ponts et travaux en fer, 93, rue Taitbout, Paris ; Ateliers Moisant-Laurent-Savey, 20, boulevard de Vaugirard, Paris ; Chantiers et ateliers de la Gironde, 3, rue de Montalivet, Paris ; Paris, Ducos et Bernard, Établissements Joseph Paris, Nantes.

---

#### ADJUDICATIONS

Résultats  
(*La Journée industrielle*, 6 juin 1923)

Paris. Chemins de fer de l'État. — 1<sup>er</sup> juin. — Gare de Sotteville. — Aménagement d'un atelier dans le bâtiment n° 12 pour la réparation des équipements électriques des voitures, 31.623 fr. 50. Adj. : Pelet, chemin du Madrillet, à Saint-Étienne-du-Rouvray. Rabais, 6 %. — Gare de Paris-Saint-Lazare : Surélévation du bâtiment central entre les portes 6 et 25 Incluses. Aménagements intérieurs. Peinture des étages, 81.055 fr. Adj. : M. Normand, 74, rue Orfila, Paris. Rabais, 13 %. — Gare de Poissy : Reconstruction et élargissement à 8 m. du viaduc du Bac, franchissant le boulevard du Port dans la traversée de Poissy. Tabliers métalliques. 133.490 fr. Adj. : Société des Ponts et travaux en fer, 93, rue Taitbout, Paris. Rabais, 23 %. — Gare d'Evreux-Embranchement : Remise en état de la couverture du dépôt, 39.844 fr. Adj. : Déguise, à Argenteuil. Rabais, 23 %.

---

COMMISSION PERMANENTE  
DU CONSEIL DE GOUVERNEMENT DE L'INDOCHINE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 octobre 1923)

Projet d'avenant au marché le passé 28 février 1923 avec la Société des Ponts et travaux en fer pour la fourniture d'une travée métallique de 20 m.

---

## Charles Marie Ernest GOLLIER, président

Né à Montargis, le 22 juillet 1858.

Fils d'Ernest Hippolyte Gollier, pharmacien et maire de Montargis, et de Louise Espérance Marie Abraham.

---

Ingénieur E.C.P.

Ingénieur (1882), administrateur (1902), puis administrateur délégué (1906) de la Société des ponts et travaux en fer.

Principaux travaux avant 1914 :

- France :

une partie du Grand Palais des Beaux-Arts, aux Champs-Élysées, pour l'Exposition universelle de 1900 ;

le viaduc de Serrouville de 210 m. d'ouverture (Chemins de fer de l'Est) ;

les viaducs de Bernécourt et Flirey de 65 m. d'ouverture, et celui de Bouillonville de 132 m d'ouverture (ligne Thiaucourt- Toul) ;

l'élargissement des ponts-route de Puteaux et Neuilly, sur la Seine ;

le nouveau viaduc d'Asnières sur la SEINE, pour les Chemins de fer de l'État.

- Algérie :

Entreprise générale des lignes Ménerville-Palestro et Batna-Biskra ;

Les grands viaducs sur l'Oued Tralimet, Ouaame et Tafna sur la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc (Cie de l'Ouest-Algérien) ;

Le grand pont de 300 m. sur l'Oued Djiddi (ligne de Biskra à Touggourt) ;

Bateaux-porte du port d'Alger...

- aux colonies :

Phare de Poulo-Canton (Annam) ;

Entreprise générale des grands ponts de la ligne de Tourane à Hué (Annam).

Bateaux-porte de Fort-de-France (Martinique) ;

Mur du quai à [Hongay](#) (Tonkin).

- à l'étranger :

Entreprise générale du chemin de fer minier de Los Blancos au Descargador (Sierra de Carthagène, Espagne) ;

Pont de 200 m. d'ouverture sur la rivière de Berlad (ligne Berlad-Vaslui), en Roumanie ;

Pont sur le Rio San Salvador, en Uruguay.

---

Administrateur de la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault,

et de la [Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises](#).

Commissaire aux comptes des Charbonnages de Pobédénko (1910),

---

Chevalier de la Légion d'honneur du 12 août 1914.

LE CHEMIN DE FER DE DALAT  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 août 1925)

[...] Le matériel du Vinh-Dôngha peut être prêté pour quelques mois aux vieilles lignes parce que les travaux de construction ont été menés avec une désespérante lenteur. Là aussi, nous espérons que de bonnes amendes et retenues frapperont ceux qui auront retardé le résultat final, en particulier la Société des Ponts en fer.

---

*Annuaire industriel*, 1925 :

PONTS ET TRAVAUX EN FER (Soc. des), 93, r. Taitbout, Paris, 9<sup>e</sup>. T. Trudaine 32-78. Ad. t. Ponfer-Paris. Soc. an. cap. 2.000.000 fr. Adm. : Prés. : G. Petit ; adm.-direct. : Ch. Gollier ; adm. délégué, Ch. Prudon ; adm. : F. Frédureau <sup>3</sup>, H. Louvard <sup>4</sup>, E. Prudon. Ateliers de construction à Montataire (Oise), reliés par embranchement particulier à la gare de Creil.

Constructions métalliques, entreprises générales de travaux publics, ponts routes, ponts chemins de fer, portes d'écluses, charpentes, caissons de fondation, batardeaux réservoirs, pylônes métalliques, matériel de ports et de chemins de fer. Travaux de fondations à l'air comprimé. Maçonneries et terrassements. (13-4173).

---

ADMINISTRATEURS DE SOCIÉTÉS  
(*Annuaire industriel*, 1925)

Gollier (Charles), 56, r. de La-Rochefoucauld, Paris, 9<sup>e</sup>. — Administrateur-directeur de la Société des ponts et travaux en fer. Administrateur de la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault.

Louvard (Henri), 154, bd Haussmann, Paris, 8<sup>e</sup>. — Administrateur de la Société des ponts et travaux en fer, 93, r. Taitbout, Paris.

---

Ingénieurs et ingénieurs-conseils  
(*Annuaire industriel*, 1925)

Hudelet (Charles) <sup>5</sup>, chev. Lég. honn., 4, r. Henri-Joret, Montataire, Oise. E. C. P. Attaché aux ateliers de construction de la Société des Ponts et travaux en fer à Montataire, Oise. (Constructions métalliques.)

Sert (Maurice), chev. Lég. honn., immeuble Mathias, boulevard Gallieni, à Rabat, Maroc. E.C.P. Représentant, au Maroc, de la Société des ponts et travaux en fer, 93, rue Taitbout, Paris. (Constructions métalliques.)

Antérieurement : Au bureau d'études de la même société.

---

---

<sup>3</sup> Ferdinand Frédureau (1872-1949) : futur président. Voir encadré ci-dessous.

<sup>4</sup> Henri Louvard (1879-1943) : ingénieur E.C.P. Gendre de Germain Petit, son successeur comme président de la Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises (Saïgon-Mytho). Voir [encadré](#).

<sup>5</sup> Charles-Jules-Émile Hudelet : marié en 1921 avec Eugénie-Jeanne-Léontine Ronnot.

INONDATION  
(*Le Petit Parisien*, 7 janvier 1926)

À Montataire, la situation n'est pas moins grave. Refoulé par la crue de l'Oise, le Thérain a débordé à son tour. Les ateliers des ponts et constructions [*sic* : *Société des Ponts et travaux en fer*], les forges et l'usine Wallut [*machines agricoles*] ont dû fermer leurs portes. La rue Jean-Jaurès est couverte, sur un kilomètre, par cinquante centimètres d'eau. Le ravitaillement des habitants et leur transport se font au moyen de barques.

---

Les ponts pacotille du Vinh-Dôngha  
par BARBISIER  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 septembre 1926)

Il serait tout de même intéressant de déterminer les responsabilités au sujet du scandale des ponts de la section Vinh-Tân-Âp, du Vinh-Dôngha. S'il n'y avait que les ponts !!

D'abord, la ligne entière a été étudiée par des ingénieurs qui n'étaient pas du métier ou ne savaient pas tous leur métier de constructeurs de chemins de fer. Il y a une grande différence entre un chemin de fer et une route ou un canal. Or nous croyons savoir que l'inspection générale des T. P. continue à charger de l'étude des chemins de fer des ingénieurs non spécialisés, de sorte que les mêmes erreurs qui se sont produites pour le Vinh-Dôngha se reproduiront pour la ligne côtière.

On y envoie des ingénieurs qui n'ont jamais fait de chemin de fer, en particulier de jeunes polytechniciens qui n'ont jamais fait de leur vie d'études techniques (le nom de l'École polytechnique est en effet un leurre, cette école de hautes études mathématiques n'ayant rien de technique et donnant une formation intellectuelle plus propre par elle-même à former des astronomes que des ingénieurs). Un polytechnicien n'est utilisable qu'après plusieurs années d'apprentissage sous la direction de techniciens expérimentés.

C'est donc pure folie que d'en engager comme ingénieurs dans un pays neuf où ils ne se trouvent pas suffisamment encadrés de vieux praticiens. On le fait dans un esprit de camaraderie qui commence à coûter cher à l'Indochine.

Donc première faute, et qui continue : études faites en grande partie par des ingénieurs non spécialisés et par des apprentis sans connaissances techniques.

Les ponts, en particulier, ont été mal étudiés, à moins qu'on ait entendu ne faire que du chemin de fer d'intérêt local, du tramway sur route ; alors pourquoi a-t-on commandé du matériel lourd à grand rendement ?

Rappelons ici que ces ponts se composent — 1° d'une partie maçonnerie : fondations et piles, qui a été confiée à la [Société des Ateliers maritimes](#) de Haïphong. Ces piles n'ont, jusqu'à présent, inspiré ni doutes ni inquiétudes et la Société des Ateliers maritimes n'est pas mise en cause dans le scandale dont tout le monde parle aujourd'hui — 2° d'une partie métallique, qui a été adjugée à la [Société des Ponts en fer](#).

Cette adjudication, à un prix considérablement plus bas que ceux que faisaient des sociétés beaucoup plus réputées, est déjà une grosse faute. Il était impossible que cette maison ait pu, sans erreur dans ses calculs, faire des prix énormément plus bas grâce à un poids de métal beaucoup plus faible, que les prix et le poids prévus par les autres maisons, qui avaient, elles, une bien plus grande expérience et qui n'avaient entre elles que des différences normales.

La question est de savoir si les constructeurs se sont exactement conformés aux données qui leur étaient soumises.

Si, en effet, on ne leur a demandé que des ponts de tramways, le plus légers, le meilleur marché possible, les constructeurs peuvent dire : « Mais alors pourquoi y faire passer vos locomotives 300 (le type de toutes les nouvelles machines) et vos wagons de 20 tonnes ! » Il faudrait savoir aussi si les constructeurs ont ignoré les caractéristiques du matériel roulant et les vitesses qu'on se proposait de réaliser. S'ils les ont connues, il leur appartenait de vérifier les calculs qu'on leur soumettait et de refuser de faire le travail.

Ils ne leur suffirait pas de répondre : « Mais les ingénieurs des T. P. les ont acceptés ces ponts, il y a deux ans ! »

Ceci est en effet très intéressant à noter mais ne réduit pas la responsabilité des constructeurs. Certes, il y a lieu de chercher qui sont les ingénieurs responsables de cette réception et de leur infliger les sanctions les plus sévères ; mais cela n'empêche nullement le recours de la Colonie contre les constructeurs. Or nous nous sommes laissé dire qu'au moment de la réception, les constructeurs se seraient aperçu de l'erreur et de certains effets qui se manifestaient déjà de cette erreur. Ils se seraient bien gardés s'en souffler mot, voyant que les gens des T. P. ne s'apercevaient de rien. Seulement, ayant d'autres ponts à construire, sur la ligne du Langbiang, ils auraient modifié leurs plans dans ce sens, et évité la bétise commise sur le Vinh-Dôngha. Voilà un fait d'une vérification facile. Nous nous contentons de la signaler aux experts. S'il se trouvait exact, il mettrait les constructeurs en assez mauvaise posture, car il démontrerait un certain manque de bonne foi.

Ce qui est certain, c'est que ces ponts, à première vue, paraissaient trop faibles, que l'accident du pont de Hoa-Duyêt aurait déjà dû attirer l'attention, que la faiblesse des ponts du sông Ca et du Ngan Sau a été depuis longtemps signalée à M. l'inspecteur général, que celui-ci, au lieu de faire refaire des essais sérieux, s'est contenté de hausser les épaules. Et cependant, toute une série d'autres malfaçons dans la construction de cette ligne (construction qui, nous ne cesserons de le rappeler, dure depuis douze ans) aurait dû, dès la fin de l'an dernier au plus tard, attirer l'attention sur la nécessité d'une révision complète.

Nous demandons donc que le gouvernement général, dût-il dépenser pour cela cinquante mille piastres de frais et honoraires, devrait engager le plus tôt possible en France une mission d'ingénieurs ayant une longue expérience de la construction des chemins de fer dans de grandes entreprises telles que Vitali ou autres, pour venir inspecter la ligne sur toute sa longueur entre Vinh et Đôngha et en vérifier les études et les travaux. Car l'on peut s'attendre à au moins autant de déboires de ce côté-là que de l'autre. M. Pouyane prétend ouvrir à l'exploitation au 1<sup>er</sup> janvier la ligne de Đôngha à Đônghoi, comme il prétendait ouvrir celle de Vinh à Phuc-Trach le 15 août dernier. Nous craignons que la même histoire ne se répète, sinon pour les ponts, du moins pour quelque autre erreur ou malfaçon.

Il serait bon de faire examiner par quelqu'un de compétent si la ligne est utilisable dès le 1<sup>er</sup> janvier, avant de dépenser 30.000 \$ pour faire descendre du Nord-Annam le matériel nécessaire.

En effet, et c'est encore une des merveilles réalisées par l'inspection générale en tant que maîtresse souveraine des chemins de fer, on s'y est pris si tard pour commander le matériel roulant que le matériel nécessaire au parcours Tourane-Dônghoi n'arrivera que beaucoup plus tard, au plus tôt au milieu de 1927 et que, pour pouvoir exploiter les cent kilomètres de Đôngha à Đônghoi, il faudra emprunter des locomotives, wagons et voitures au réseau Nord. Or la section intermédiaire du chemin de fer n'étant pas achevée, il faudra démonter ce matériel à Vinh, le charger à Bênthuy sur un vapeur qui le conduira à Tourane, le débarquer à Tourane et l'y remonter dans un atelier improvisé, total 30.000 \$ de frais environ.

Si ce n'est pas pour gagner réellement cinq ou six mois, mieux vaut alors attendre l'achèvement de la ligne entière, car le tronçon Đôngha-Dônghoi est loin de présenter autant d'intérêt que celui de Vinh à Tân-Áp. Donc avant d'engager cette dépense, il vaudrait mieux faire vérifier — par quelqu'un de compétent — la possibilité de mettre ce tronçon Đôngha-Dônghoi en exploitation cinq ou six mois et non pas cinq ou six semaines avant l'autre.

---

À VENDRE EN FIN DE TRAVAUX  
(*L'Ávenir du Tonkin*, 24 décembre 1927)

Matériel d'entreprise comprenant vérins 100 tonnes, crics, palans, forges portatives — câbles — cordages — boulons charpente et montage — rivets — fers — outillage divers — triqueballes pour transport de bois — lorry force 3 tonnes et plaque tournante pour voie 0,60 — Pontons métalliques démontrables — mouton 600 ka pour sonnette — bois d'échafaudages, madriers de lim — ferraille — etc. S'adresser Société des Ponts et Travaux en fer, Benthuy — Téléphone 13.

---

NÉCROLOGIE  
(*L'Écho de Paris*, 28 mars 1928)

On-annonce la mort, à Biarritz, de M. Léopold Delaporte, ingénieur E. C. P. Le service religieux aura lieu à Paris, le jeudi 29 mars, à Saint-Augustin, à 10 heures 30. De la part de M<sup>mes</sup> A. Marsaux, Julien Lavollée et Eug. Thivier, ses sœurs ; de M. Ory-Lavollée, avocat à la Cour, et M<sup>me</sup> Ory-Lavollée, ses neveu et nièce. Ni fleurs ni couronnes.

---

APRÈS LES INONDATIONS DE 1927-1928

---

L'oeuvre de restauration accomplie li  
par l'Administration algérienne  
par H. DE ROSIÈRE, ingénieur T.P.E.  
(*Les Chantiers nord-africains*, décembre 1930, p. 1129-1156)

.....

[1150]  
CHEMINS DE FER



La grande artère d'Alger à Oran devait être rétablie en premier lieu. Tout d'abord la « Société des Ponts et Travaux en Fer » construisait, en amont du pont de Perrégaux détruit, une passerelle provisoire en métal. La voie était déviée pour se raccorder à cette passerelle encore utilisée à l'heure actuelle pour le franchissement de l'Oued Habra. Cette passerelle comporte cinq travées de vingt mètres. Mais sans perdre de temps, la reconstruction de l'ouvrage était mise au concours et l'Entreprise Boussiron était chargée de l'exécution de ces importants travaux.

.....  
Sur la ligne d'Oran à Kenadza, la Société des Ponts et Travaux en Fer a exécuté en 1928, près de Perrégaux, pour le franchissement de l'Oued Habra, un pont métallique à trois travées de quarante mètres chacune.

Trois autres tabliers métalliques de trente et quarante mètres ont également été construits par la Société des Ponts et Travaux en Fer sur cette même voie ferrée.

Quatre ponts métalliques de vingt-huit mètres de longueur ont été lancés sur la ligne d'Orléansville à Ténès pour permettre le franchissement de l'Oued Ouahrane et de l'Oued Allalah.

Le pont de la Guethna, sur la voie ferrée d'Oran à Kénadza, a été remplacé par un pont métallique [1151] à trois travées de vingt, trente-cinq et quarante mètres d'ouverture.

Deux tabliers métalliques de dix-huit et trente mètres de portée ont également été lancés aux abords de Péliissier, sur la ligne de Mostaganem à Relizane.

Enfin, sur la voie ferrée d'Uzès-le-Duc à Prévost-Paradol, deux ponts métalliques de quarante et cinquante mètres de portée sont en voie d'achèvement.

Tous ces ouvrages métalliques ont été construits par la Société des Ponts et Travaux en Fer.

Les fondations sont à l'air comprimé.

.....  
[1152] Enfin, sur la ligne de Sidi-bel-Abbès à Uzès-le-Duc, un travail particulièrement délicat a dû être entrepris au viaduc dit des « Trois Rivières ». Cet important ouvrage de deux cent six mètres quarante centimètres de longueur comporte treize arches. La pile n° 5 s'est abaissée de soixante-cinq centimètres au moment des inondations.

La Société des Ponts et Travaux en Fer a été chargée du relevage de cette pile et de la consolidation de l'ouvrage qui n'avait pas autrement été endommagé.

---

*Annuaire industriel*, 1935 et 1938 :

PONTS ET TRAVAUX EN FER (Soc. des), 93, r. Taitbout, Paris, 9<sup>e</sup>. T. Trudaine 32-78. Ad. t. Ponfer-Paris. Soc. an. cap. 2.000.000 fr. Conseil d'adm. : Prés. : M. Ch. Gollier ; adm.-direct. : M. Ch. Prudon, adm. délégué : M. F. Frédureau. Adm. : MM. H. Louvard, H. Pochon. — Ateliers à Montataire (Oise).

Constructions métalliques, entreprises générales de travaux publics (13-4173).

---

DEUILS  
(*Le Matin*, 4 juin 1943)

— On prie d'annoncer le décès de M. Henri Louvard, ingénieur E.C.P., lieutenant-colonel de réserve, officier de la Légion d'honneur, croix de guerre 1914-1918, survenu à Paris le 2 juin. Obsèques demain samedi, à 12 heures précises, église Saint-Ferdinand

des Ternes, où l'on se réunira. Ni fleurs ni couronnes. Le présent avis tient lieu d'invitation.

---

*Ferdinand* Stéphane FRÉDUREAU, président

Né à Paris IX<sup>e</sup>, le 20 mai 1872.

Fils de Jean-Baptiste Ferdinand Frédureau, ingénieur civil des mines, administrateur de la Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises (Saïgon-Mytho), et d'Athalie Marie Hérouard.

Marié, à Paris XVI<sup>e</sup>, le 2 décembre 1905, avec M<sup>lle</sup> Marie-Amélie-Louise-Adèle Potin, fille de M<sup>me</sup>, née Saint-Hérant.

Ingénieur civil

Administrateur des Chemins de fer d'intérêt local du département de l'Hérault (1924),

Membre de la section française de l'Association internationale des ponts et charpentes (1935).

Décédé à Paris XVII<sup>e</sup>, le 23 décembre 1949.

DEUILS

(*Le Figaro*, 29 décembre 1949)

— M<sup>me</sup> Delaunay Frédureau et sa famille ont la douleur de faire part du décès de M. Ferdinand FRÉDUREAU, ingénieur civil, président du conseil d'administration de la Société des Ponts et travaux en fer, des Chemins de fer de l'Hérault et des Colonies françaises, survenu le 23 décembre, 6, rue Meissonier, dans sa 78<sup>e</sup> année.

---

Suite :

1966. — Absorption par la Cie française d'entreprises métalliques (CFEM).