Publié le 25 avril 2024.
Dernière modification : 27 mai 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

ENTREPRISES BOUSSIRON, Paris
SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DES ÉTABLISSEMENTS BOUSSIRON (1933)
SOCIÉTÉ NORD-AFRICAINE DES ENTREPRISES BOUSSIRON (1939)
Chantiers algériens

Conseil municipal de Constantine
(*La Dépêche de Constantine*, 20 janvier 1910)

.....

Deuxième conduite d'eau. — Projet de construction de cinq réservoirs en ciment armé. — M. le maire expose que la commission spéciale instituée en vue de l'examen des projets présentés parles entrepreneurs admis à prendre part au concours pour la construction de cinq réservoirs .en ciment armé, s'est réunie à la mairie le 17 décembre dernier.

Les concurrents étaient au nombre de sept, savoir :

MM.

1° Meley*, d'Alger, représentant de la maison Pelnard et Lossier, de Paris (Montant du forfait : 114.500 fr.).

.....

7° Blatt Marius, représentant de la maison Boussiron, de Paris (Montant du forfait : 116.930 fr.).

.....

Le conseil ratifie le choix de sa commission et autorise le maire à passer avec M. Meley un marché de gré à gré.

.....

Sociétés ou entrepreneurs admis à prendre part au concours ouvert pour la construction des immeubles de la gare maritime du môle Al-Djefna à Alger
(*Travaux*, 4 avril 1925)

Société algérienne de constructions industrielles et travaux d'art, 9, rue Jules-Ferry, Alger.

Établissements Fourré et Rhodes, 9, rue Fortuny, Paris (17e).

Entreprise Coopérative Française, 60, rue Saint-Lazare, Paris (9e).

Société de construction de chemins de fer et de travaux publics (anciens établissements Paindavoine et Collignon), 11 *bis*, rue Boissy-d'Anglas, Paris.

Société des Grands Travaux Algériens, 9, rue Charras, Alger.

Société Parisienne d'Entreprises, 4, bd Maréchal-Bosquet, Alger.

René Dumoulin, ingénieur. Entreprise générale d'études et de travaux pour la France et l'Etranger, 8, avenue Alphonse-XIII, Paris-Passy.

Société anonyme Charles Rabut et Cie, 14, rue de l'Abbé-de-l'Épée, Paris (5e).

Bétons armés Hennebique, 6, rue Édouard-Cat, Alger.
Henry Lossier, 1, boulevard Thiers, Argenteuil (Seine-et-Oise).
Boussiron, 10, boulevard des Batignolles, Paris (17e).
Etablissements Haour Frères, 1, avenue Niel, Paris.
Marcellin Grégori, 5, rue de Metz, Alger.
Schneider et Cie, 42, rue d'Anjou, Paris (8e).
Société Méridionale de Travaux, 16, rue Frédéric-Chevillon, Marseille.
Carrière, 22, rue Haxo, Marseille.
Léon Monnoyer et fils, 10, rue de Turbigo, Paris (1er).
Entreprise générale Léon Grosse, Aix-les-Bains (Savoie).
E. et B. Vidal, entrepreneurs, El-Diar, Alger.
Vaccaro, entrepreneur, Bougie.
Société de Travaux en France et à l'Etranger, 9, rue Christophe-Colomb, Paris (8e).
Société des Grands Travaux de Marseille, 16, boulevard Notre-Dame, Marseille.
Société anonyme des anciens établissements Zublin et Cie, 23 et 25, rue Finkmatt, Strasbourg (Bas-Rhin).
Société Africaine de Travaux, 28, boulevard Carnot, Alger.

———————

Échos
(*Travaux*, 23 janvier 1926)

Ateliers et dépôts P.-L.-M. d'Oran. — Nous apprenons avec plaisir que les Établissements S. Boussiron, 10, boulevard des Batignolles, Paris, constructeurs spécialistes des grands ouvrages en béton armé et de bâtiments à toitures voûtées (système breveté), viennent d'être déclarés adjudicataires, sur appel d'offres, des travaux de construction des ateliers et dépôts de la Cie P.-L.-M., à Oran, travaux s'élevant à la somme de 1.400.000 francs.

Tous nos. compliments à l'Entreprise S. Boussiron, bien connue à Paris.

———————

Résultats d'adjudications
Service spécial du journal *LES TRAVAUX*
(*Travaux*, 19 février 1927)

ALGER

ALGER. — Concours pour la construction et couverture des ateliers de l'Institut industriel et pratique du Hamma.

MM. Durafour, d'Alger, et Corao, de Maison-Carrée, 2.070.000 francs, adjudicataires.

Primes accordées à MM. Boussiron, de Paris, 5.000 fr. ; Lehalle, 4.500 fr. ; Société Algérienne de Travaux Publics et Béton Armé, 4.000 fr. ; Onténiente et Giner, 3.000 fr. (tous d'Alger) ; Cerlini, d'Hussein-Dey, 2.000 fr. ; Entreprise Maurin, d'Oran. 1.500 fr.

———————

René Joseph Aimé FARON,
administrateur-directeur
des filiales algérienne et marocaine des Entreprises Boussiron

Né à Beure (Doubs), le 1er août 1877 *.

Fils de Jules François Faron (1841-1914) et de Marie Léonie Couteret (1848-1913).

Marié avec Suzanne Mathilde Blanc Dont :

René Marcel Albert (Trouville, 18 juin 1918-Paris XVIe, 18 janvier 2016), ingénieur des Arts et Métiers, croix de guerre avec palme, marié à Saint-Eugène (Algérie), le 1er septembre 1947, avec *Madeleine*, Marie, Claudine Bouchard (Alger, 12 avril 1922-Boulogne-Billancourt, 30 janvier 2013).

———————

Ingénieur des Arts et Métiers, Châlons (1893).

Engagé volontaire pour 4 ans le 18 oct. 1897.

Conducteur des ponts et chaussées à Tizi-Ouzou (1902), puis à Alger (1907).

Officier d'Académie comme ingénieur-directeur des travaux du pont de Sidi-Rached (avril 1912).

Passé au service des Entreprises Boussiron.

Vice-président de l'association des ingénieurs Arts et Métiers de l'Afrique du Nord.

Officiers de l'instruction publique (*JORF*, 2 février 1948) : services rendus aux œuvres postscolaires.

* Acte de naissance transmis par Gérard O'Connell.

Pont en ciment armé sur le Mazafran
(*Travaux*, 28 janvier 1928)

À la suite du concours ouvert pour la construction du pont en ciment armé sur le Mazafran, route Nationale no 11 d'Alger à Mostaganem. M. Boussiron, ingénieur-constructeur, 10, boulevard des Batignolles, à Paris, a été désigné comme adjudicataire.

M. S. Boussiron est représenté en Algérie par M. FARON René, ingénieur, 17, rue Richelieu, à Alger.

———————

OFFRES D'EMPLOIS
(*La Dépêche algérienne*, 3 mai 1928)

ON EMBAUCHE charpentiers à l'Entreprise BOUSSIRON du pont sur le Mazafran, à Zéralda.

———————

ALGER
FONTAINE-DU-GÉNIE

(*La Dépêche algérienne*, 16 janvier 1929)

Notre pont. — L'entreprise Boussiron a presque terminé le pont, qui est une merveille d'art et de bon goût. Ce sera le plus beau pont de la région et nous devons cela à la bonne et intelligente direction de M. Bahaud [Bahnaud] et au courage de tous ses ouvriers, que nous félicitons. C'est un très beau but de promenade pour les personnes qui ne l'ont pas vu.

———————

Établissements Boussiron
(*La Journée industrielle*, 17 avril 1929)

Il vient d'être constitué sous cette dénomination une société anonyme qui a son siège à Paris, 10, boulevard des Batignolles.

Elle a pour objet l'étude et l'exécution de tous travaux en béton armé. Le capital est de 1 million, en actions de 500 fr., sur lesquelles 1.200 ont été allouées à M. Simon Boussiron, à Paris, 10, boulevard des Batignolles.

Les premiers administrateurs sont : Louis-Auguste Boussiron [1], à Alger, rue Jean-Macé ; Jacques-Philippe Fougerolle, à Paris, avenue Victor-Hugo, 140, et Simon-Jean Boussiron.

———————

Tribunal de Blida

———————

AUDIENCE CORRECTIONNELLE
du 5 avril 1929
(*Le Tell*, 24 avril 1929)

— Le sieur Bahnaud Joseph, chef de l'entreprise Boussiron, chargé de la reconstruction des culées du pont de l'Oued Rech, près de Gouraya, était déféré au tribunal correctionnel sous la prévention d'homicide par imprudence dans les circonstances suivantes :

Le 14 janvier dernier, vers 9 ou 10 heures du soir, le sieur Jaloux Charles revenait de Gouraya et se dirigeait, en suivant la route nationale nº 11. vers la roulotte qu'il habite avec sa famille, lorsque, arrivé à l'entrée du pont de l'oued Rech, où des fouilles sont entreprises en vue de l'élargissement des culées de ce pont, il buta sans doute sur des matériaux de construction et tomba sur une culée où il se fractura le crâne. La mort fut instantanée.

La nuit était très obscure et les travaux n'étaient pas éclairés par des feux réglementaires. Des constatations faites par la gendarmerie de Gouraya, il a été établi que les matériaux de construction n'empiétaient pas sur la route, mais que, cependant, l'accident ne se serait pas produit si ces matériaux avaient été éclairés.

Le tribunal a relaxé Bahnaud, la faute du défaut d'éclairage ne pouvant être retenue puisque l'accident s'est produit du côté opposé à ceux où ils étaient déposés et que la victime est tombée dans une excavation faite en dehors de la route.

———————

[1] *Louis* Auguste Boussiron (Perpignan, 23 nov. 1880) : fils de Jean-Louis Boussiron et de Berthe Justine Louise Villaroge. Demi-frère de Simon Boussiron (1873-1958). Entrepreneur de travaux d'agrandissements à la poudrerie de Bergerac, puis à l'arsenal de Roanne (fév. 1917).

Tribunal de Blida

AUDIENCE CORRECTIONNELLE
du 26 novembre 1929
(*Le Tell*, 7 décembre 1929)

— Le 20 novembre dernier, vers 6 heures 30 du matin, entre Novi et Fontaine-du-Génie, sur la route nationale nº 11, une collision se produisait, dans un virage, entre deux camionnettes Citroën : l'une venant de Novi, appartenant à M. Bossiron [Boussiron], entrepreneur, et dans laquelle se trouvaient de nombreux ouvriers se rendant à leur travail, au pont de l'Oued Messelmoun, près de Gouraya, était conduite par le sieur Bahnaud Joseph, cimentier, au service de M. Boussiron ; l'autre camionnette était conduite par son propriétaire, le sieur Roussel Jean, entrepreneur de défoncement, qui revenait à Novi.

À la suite de cet accident, les sieurs Bahnaud Joseph, Bahnaud Eugène et Roussel Jean étaient assez sérieusement blessés ; les ouvriers Fouquereau Émile, Tessier Francis, Merlet Fernand, Mesbahi Braham ben Kaddour, Hamzi M'Hamed ben M'hamed n'étaient que légèrement blessés.

L'accident n'avait eu d'autres témoins que les deux inculpés et le jeune Bahnaud Eugène, qui était assis à côté de son frère Joseph. Les autres occupants de la camionnette conduite par Bahnaud, et qui était bâchée, n'avaient pu rien voir.

L'enquête ayant établi qu'il y avait eu faute commune des deux conducteurs, le tribunal de paix de Cherchell, statuant correctionnellement, condamnait Bahnaud Joseph à 15 Jours d'emprisonnement avec sursis et 100 francs d'amende, et Roussel Jean à 16 fr. d'amende avec sursis.

Les demandes en dommages et intérêts formulées tant par Bahnaud que par Roussel étaient rejetées. Sur appel des inculpés le tribunal a entièrement adopté les motifs des premiers juges et confirmé la décision entreprise.

De plus, le tribunal a rejeté comme Irrecevable l'Intervention en dommages et intérêts de M. Boussiron, entrepreneur, patron de Bahnaud, et la Compagnie d'assurances « La Participation », cette intervention s'étant d'une part produite tardivement en appel seulement, et d'autre part, parce que l'action ayant été en l'espèce Introduite par la victime, son employé, il était sans droit pour le faire en qualité de chef d'entreprise.

FLUP.

Blida
LE CENTRE D'AVIATION DE BLIDA
(*Les Ailes*, 15 mai 1930)

Le premier bâtiment du premier Groupe d'Aviation d'Afrique, au centre de Blida, a été inauguré en petit comité le 4 mai. Ce centre comporte un bâtiment de troupe, un pavillon du chef de corps, ainsi qu'un vaste hangar attenant à un terrain d'atterrissage de 100 hectares. Les constructions, d'un très heureux style mauresque, ont été conçues par les capitaines Mattei et Le Calvez et réalisées par M. Joseph Bahnaud. Outre ces personnes et la municipalité de Blida, on a remarqué, lors de l'inauguration, MM. Rose, Marghella, Amblard, Piovanocci, etc.

Un ouvrier est coincé entre deux wagons et succombe

(*L'Écho d'Alger*, 8 septembre 1930)

Perrégaux, 7 septembre (de notre correspondant particulier). — Hier matin 6 courant, vers 9 h. 20, le nommé Moulay Hamed ben Hachem, ouvrier manœuvre aux chantiers Boussiron, était occupé à pousser des wagons chargés de matériaux devant servir à la construction du nouveau pont du P.-L.-M. Surpris entre une rame de wagons, il a été coincé entre deux tampons. Aux cris poussés par la victime, ses camarades accoururent et le dégagèrent.

Le docteur Carrère fut mandé en toute hâte, mais malgré tous les soins dévoués Moulay Hamed décédait quelques instants après.

M. le juge de paix M. Tourbiez, accompagné de son greffier, M. Ben Sussan, a ouvert une information.

———————

ALGER
MAISON-CARRÉE
(*La Dépêche algérienne*, *L'Écho d'Alger*, 15 octobre 1930)

Les travaux de déviation de la rue de France, dans le voisinage de la rampe d'accès au passage supérieur sur voies P.-L.-M., actuellement en construction — Entreprise Boussiron — nécessiteront la coupure de cette rue pendant les nuits du 15 au 16 et du 16 au 17 octobre.

———————

APRÈS LES INONDATIONS DE 1927-1928

———————

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

.....

Le 25 novembre 1927, une pluie torrentielle s'abattait sur un quadrilatère qui avait pour sommets Alger, Arzew, Mascara et Orléansville. Le premier jour, la hauteur d'eau tombée dépassait déjà les maxima constatés jusqu'alors dans ces régions où la pluviométrie ne dépasse pas en général annuellement six cents millimètres.

Un déboisement imprudent avait dépouillé les coteaux et les montagnes de l'armature qui maintenait la terre adhérente au rocher, et divisait le flot ruisselant tout en l'empêchant de s'écouler en un torrent impétueux.

Cette eau qui tombait sans arrêt dévalait par toutes les pentes et se dirigeait vers le thalweg le plus voisin.

Celui-ci, hier simple dépression de terrain, devenait une rivière qui corrodait les berges, affouillait le lit et entraînait tout sur son passage.

Dans les oueds, la hauteur d'eau montait suivant une progression trop rapide, le courant augmentait et la rivière devenait un fleuve. Nous n'étions encore que le 25 novembre à midi. La pluie tombait toujours avec la même violence. L'érosion du sol se poursuivait par mille petits ruisseaux pour chaque pente, et les arbres dont les racines avaient été mises à nu par cette action érosive des eaux, s'effondraient et étaient bien vite entraînés vers la rivière. Le courant les charriait alors tels des fétus de paille et au pont prochain ils étaient arrêtés.

Là, ils servaient de grille à laquelle s'accrochaient toutes les épaves que la rivière transportait sans arrêt.

Bien vite cette grille formait barrage, l'eau montait, mais son mouvement de remous affouillait une des culées de l'ouvrage, une brèche se produisait dans le remblai ou une excavation sous les fondations, et le pont était finalement emporté.

Ailleurs, la route, voisine d'une rivière, dont elle n'était protégée que par quelques épis, avait sa plate-forme léchée par les eaux, la terre se dissolvait et la chaussée s'effondrait. Les fossés des routes, bien vite comblés par l'humus et les apports de toute sorte que charriaient les eaux, étaient insuffisants et la chaussée devenait un torrent.

La culture de la vigne, pratiquée sur tous les coteaux du littoral, avait procuré l'abondance et la richesse aux colons de ces régions. Mais si le rangement des plants suivant les lignes de plus grande pente facilitait les façons culturales, il permettait par contre aux eaux de s'écouler sans difficulté par le sillon qui séparait deux rangées.

Ces eaux entraînaient la terre, la répandaient sur la route à flanc de coteau et celle-ci ne tardait pas à se recouvrir d'une épaisse couche de boue.

Les canaux d'irrigation, très souvent accrochés aux pentes, étaient envasés, ou emportés par l'éboulement du talus, ou enfin détruits par la crue de la rivière lorsqu'ils étaient trop près de son lit.

Les barrages de dérivation n'avaient pas résisté longtemps ou bien avaient été recouverts par les apports.

Le mascaret, si impressionnant soit-il par son bruit et la hauteur de la lame d'eau, n'était rien à côté de la crue qui surgissait inopinément dans chaque thalweg et à plus forte raison dans les grands oueds. Ceux-ci, à l'eau limoneuse, prenaient l'aspect d'une véritable mer et les vagues de leur courant allaient s'épanouir dans les plaines riveraines, très loin en arrière des berges.

Les dernières lueurs du jour commençaient à s'estomper et, déjà, des télégrammes parvenaient, annonçant des interruptions de circulation sur les différentes routes. La pluie continuait avec la même intensité et s'acharnait dans son œuvre de destruction tel un bourreau sur sa victime.

Cependant ce n'était encore que le prélude d'une dévastation plus effrayante :

À onze heures du matin, un barrage-réservoir [celui de Perrégaux] s'effondrait sous le poids des eaux, inondant des localités, dévastant les plaines qu'il avait reçu mission de fertiliser, mais heureusement, grâce au personnel chargé de sa surveillance, épargnant les vies humaines.

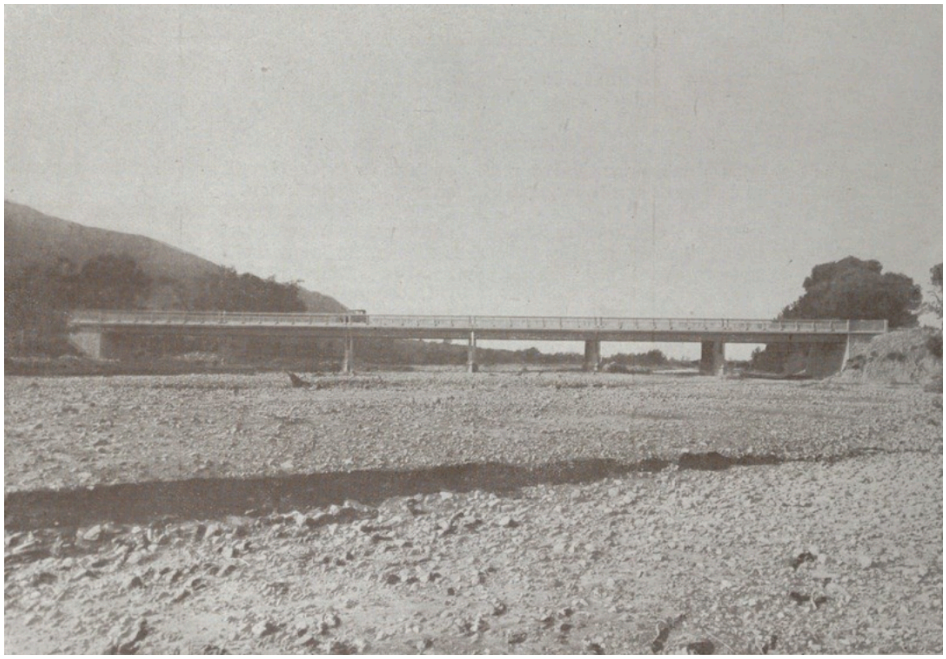
Enfin, à onze heures du soir, alors que tous reposaient dans la plus grande quiétude, un ruisseau canalisé dans la traversée de Mostaganem, afin de servir d'égout collecteur, s'obstruait ; l'eau montait, puis submergeait la place publique aménagée au-dessus de cet égout. Le remblai, d'abord délavé par les eaux, était rapidement raviné, puis emporté, en même temps que l'égout éclatait.

Quelques instants avaient suffi pour provoquer l'écroulement des maisons construites en bordure de cette place et du ravin.

Le 27 au matin, la pluie était moins violente, mais, dès l'aube, les reconnaissances partaient de tous les centres des régions sinistrées pour mesurer l'importance des dégâts et en faire en quelque sorte l'inventaire.

La liste établie le 27 était déjà longue, mais elle devait s'augmenter encore jusqu'au 15 janvier, la pluie s'étant bien rarement arrêtée pendant cette période.

……



Route nationale, nº 11. — Pont sur l'oued Messelmoun.

[1140] Heureusement, dès les beaux jours, la réfection des ouvrages commençait. On ne pouvait encore songer, en effet, en février, à faire des fouilles en rivière. Mais, à la fin mars 1928, les grands ouvra- [1141] ges étaient répartis entre les entreprises susceptibles de les exécuter dans le minimum de temps et avec le maximum de garanties.

Le grand pont de l'Oued Masselmoun était confié à M. Boussiron, entrepreneur. Cet. ouvrage, en béton armé, est à six travées indépendantes. Il est du type dit à poutres à caisson, avec porte-à-faux extérieurs supportant les trottoirs. L'ouvrage mesure quatre-vingt-quinze mètres de longueur. Sa coupe transversale donne une chaussée de six mètres encadrée de deux trottoirs d'un mètre chacun.

La hauteur d'eau sous le tablier pourra atteindre cinq mètres.

Route nationale, nº 11. — Pont sur l'oued Messelmoun.
Détail des piles et aspect du dessous du tablier.

Sur l'Oued Sebt, l'ouvrage n'avait pas été attaqué ; l'eau, dans un coude de la rivière, à quelque distance du pont, avait creusé la berge et le flot s'était répandu dans la plaine. Mais cet ouvrage, offrant une largeur de chaussée trop étroite, a été élargi par des encorbellements supportés par des tirants en béton encastrés dans le corps de l'ouvrage. Celui-ci a, comme coupe transversale, les mêmes caractéristiques que le pont de l'Oued Messelmoun dont il est voisin.

.....

[1150]
CHEMINS DE FER

Ligne d'Alger à Oran. — Établissement de la passerelle provisoire sur l'Habra.

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.

Le nouveau pont en cours de construction est établi pour une voie unique et pour une route de six mètres de largeur de chaussée, avec un trottoir d'un mètre du côté de la voie ferrée et un trottoir d'un mètre cinquante du côté extérieur. La route et la voie ferrée seront séparées par un garde-corps en béton armé plein.

L'ouvrage comporte deux parties :

1° Le viaduc proprement dit de quatre-vingts mètres d'ouverture libre totale à tablier à voie supérieure, constitué par une poutre de hauteur variable à trois travées solidaires, dont une travée centrale de quarante-deux mètres soixante de portée et quarante mètres d'ouverture libre, et deux travées latérales de vingt-deux mètres de portée et vingt mètres d'ouverture libre. Le tablier repose par l'intermédiaire d'appareils d'appui et de dilatation en acier, sur deux piles en rivières et sur deux culées ; chaque pile et chaque culée sont établies sur un caisson creux en béton armé fondé à la cote (19,00).

2° Le viaduc d'accès, côté Alger, de soixante mètres d'ouverture libre, à tablier à voie supérieure constitué par une poutre droite à trois travées solidaires de vingt mètres

d'ouverture libre, reposant par l'intermédiaire d'appareils de dilatation sur deux piles, et fixé sur une culée à l'extrémité, côté Alger ; les piles et la culée du viaduc d'accès sont fondées sur des pieux en béton armé dont les têtes sont noyées dans une dalle de trois mètres d'épaisseur arasée à la cote (34,00).

3° Les murs en retour, côté Alger et côté Oran, également en béton armé.

Cette description sommaire donne un aperçu de l'ouvrage dont l'exécution ne coûtera pas moins de neuf millions.

C'est le plus important des ouvrages reconstruits après le sinistre.

……

[1151] L'Entreprise Boussiron a été chargée, par marché de gré à gré, passé après concours, de la reconstruction des ateliers de Perrégaux. Les travaux sont commencés. Dès l'achèvement des bâtiments, les ateliers seront équipés avec un matériel moderne.

———————

ALGER
RÉGHAIA
(*La Dépêche algérienne*, 1er mai 1931)
(*L'Écho d'Alger*, 7 mai 1931)

Le nouveau pont. — Un magnifique pont a été construit sur la Réghaïa, aux lieu et place du pont étroit, si dangereux, et où un grand nombre d'accidents sont survenus.

La route nationale no 5 a été élargie et fortement relevée sur les deux rives.

Le conseil municipal, dans sa séance du 15 avril, au nom de la population et des nombreux usagers de la route, a voté des félicitations et des remerciements à l'administration des ponts et chaussées et à l'entreprise Boussiron, chargée des travaux, et qui a réussi à édifier ce bel ouvrage, sans aucune interruption de la circulation.

———————

ALGER
ORLÉANSVILLE
(*La Dépêche algérienne*, 22 décembre 1931)
(*Le Journal général des travaux publics et du bâtiment*, 25 décembre 1931)

Reconstruction du pont. — Le préfet vient de faire connaître à M. Mallarmé, que la commission instituée pour examiner les projets de reconstruction du pont d'Orléansville à La Ferme, a adopté le projet d'un pont en ciment armé présenté par les Établissements Boussiron, de Paris.

Cette proposition a été soumise à l'approbation du gouverneur général.

———————

AVIS DE DÉCÈS
(*La Dépêche de Constantine*, 11 février 1932)

Mme veuve Fernand Hautot et ses enfants ;
Mme veuve Georges Hautot ;
Mme veuve Hassoun et ses enfants ;
Mme et M. Jagoudel et leurs enfants ;
Mme et M. Gudin et Jours enfants ;
Mme et M. Edward Jautot, d Mger ;

Mme et M. Gaston Hautot et leurs enfants ;
Mme et M. Capitaine et leur enfant, de Luteaud ;
Mme et M. F. Hautot et leur enfant, d'Alger.
Mme et M. H. Hautot de Toulon et leurs enfants ;
Mme et M. Joseph Muracciole et leur enfant ;
Le directeur et le personnel des Établissements Boussiron
Les familles parentes, alliées et amies,

ont la douleur de faire part de la perte cruelle qu'elles viennent d'éprouver en la personne de

monsieur HAUTOT Fernand,

leur époux, fils, gendre, frère, beau-frère, neveu, cousin, allié et ami, décédé accidentellement à Constantine le 10 février 1932 à l'âge de 23 ans et vous prient d'assister à ses obsèques qui auront lieu aujourd'hui a quinze heures trente.

Réunion à l'Hôpital civil. La famille ne reçoit pas

———————

LE CONSEIL SUPÉRIEUR DE CHEMINS DE FER VISITE LE RÉSEAU P.-L.-M.- ALGERIEN À SIDI-BEL-ABBÈS ET À ORAN

(De notre envoyé spécial)
(*Le Petit Oranais*, 20 mai 1932)

.....

À SIDI-BEL-ABBÈS

Visite de la gare et des ateliers

Arrivés à Sidi-bel-Abbès à 7 h. 50, le Conseil supérieur, sous la conduite du distingué directeur du réseau des Chemins de fer P.L.M., assisté de M. Ducluzeau. ingénieur du réseau, commence sa tournée d'inspection des travaux de la gare et des ateliers :

Allongement du pont de Tessalah ; Ateliers de voitures et de wagons ; Chantier de renforcement des attelages (travail à la chaîne) ; magasin, huilerie, dépôt de machines, anciens ateliers ; Cours de débords ; Halle des messageries ; Nouvelle gare (bâtiment en béton armé) ; Abris parapluies en béton armé.

Ces travaux et améliorations en cours sont considérables, ils sont effectués par l'entreprise Boussiron, dont le directeur, M. Faron, est parmi les visiteurs.

Tout le matériel-wagon de la Cie P.L.M., sera réparé dans les nouveaux ateliers, tandis que les machines le seront à Alger.

Tous ces bâtiments sont construits en ciment armé, larges clairs, aérés. Tout y est disposé pour que l'ouvrier ait tout à portée de la main et que les trépidations dues aux moteurs, soient réduites au minimum.

Une notice générale contenant des plans nous est remise qui permet de suivre avec un plus grand fruit les explications données par nos érudits et courtois cicerones.

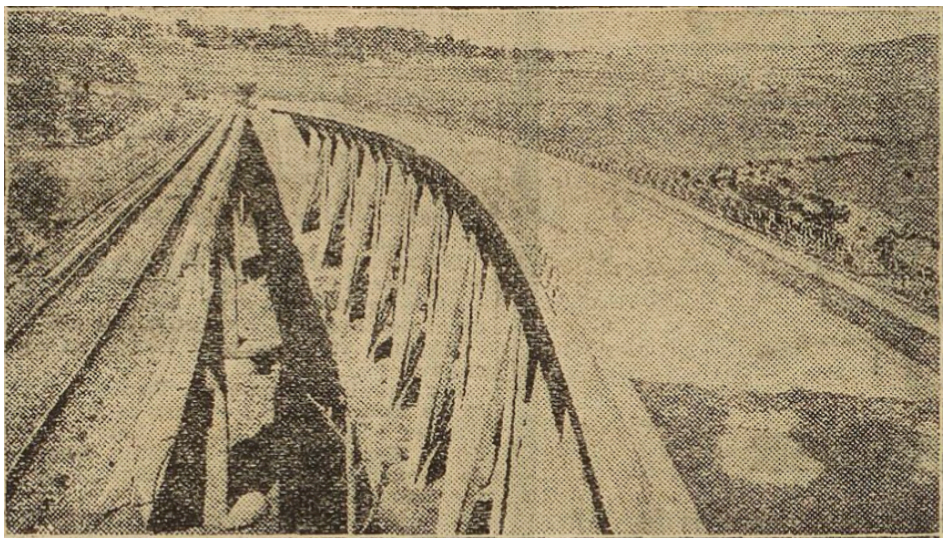
Les ateliers disposent d'un faisceau de voies d'entrée, sortie, remisage et classement, dont l'origine part du pont de Tessalah, côté Sainte-Barbe-du-Tlélat. Toutes ces voies aboutissent à un charriot transbordeur électrique, sans fosse, de 10 mètres. Au nord ouest de ce faisceau est situé le parc aux essieux montés, desservi par une grue fixe à plateau, de dix tonnes de puissance.

———————

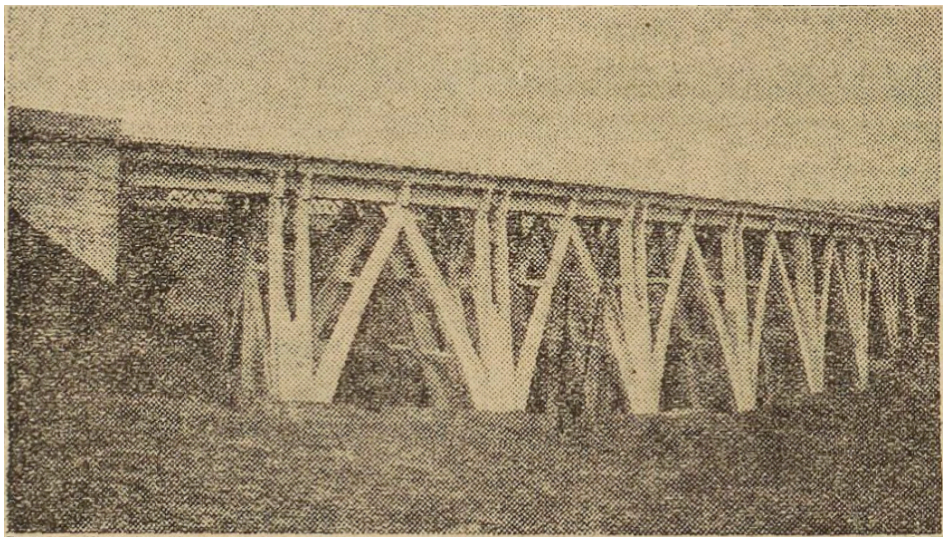
Les grands travaux des C.F.A.E.

LE PONT DE CHEMIN DE FER DE BIL-BRAGUETZ

(*La Dépêche de Constantine*, 7 novembre 1932)



Vue des deux viaducs



Le nouveau viaduc vu de profil

Le Chemin de fer, ce magnifique outil économique a rendu à la collectivité les immenses services qu'elle attendait de lui. Mais, des transformations, des modifications incessantes doivent y être apportées. Le chemin de fer, qui était un progrès, doit suivre la marche du progrès, sa situation générale doit être presque chaque jour améliorée. C'est ce que l'administration des Chemins de fer algériens de l'État a compris et c'est la tâche délicate qu'elle poursuit sans arrêt. Nous en avons comme preuve les importants travaux qui sont en cours d'exécution, qui viennent d'être terminés ou qui vont l'être

très prochainement. L'étude détaillée en serait beaucoup trop longue, aussi nous contenterons nous de signaler les plus importants, effectués dans notre arrondissement.

Nous ne reviendrons pas sur la grandiose transformation des Ateliers de Sidi Mabrouk que nos lecteurs connaissent déjà, ateliers qui font de notre faubourg une véritable cité ouvrière, la plus importante de l'Afrique du Nord.

Mais, à proximité, d'autres travaux méritent aussi de retenir l'attention, notamment la variante de la voie à la traversée de l'Oued Bil Braguetz, entre les gares du Kroubs et de l'Hippodrome et la construction d'un viaduc à deux voies sur ledit Oued. En effet, la section de ligne Kroubs-Constantine, sur laquelle ce pont est situé est une de celles où la circulation des trains est la plus intense. C'est pour cette raison qu'il avait été admis, dès 1925, que la double voie devait être envisagée sur cette section. Ce projet, disons le de suite, est en cours de construction et même près d'être achevé. C'est aussi pour cela que le nouveau viaduc comporte deux voies.

LE PROJET

Plusieurs solutions avaient été envisagées pour le remplacement de l'ancien viaduc. Mais le dernier établi seul, qui comportait la construction d'un ouvrage en maçonnerie, à deux voies, composé de sept arches de 15 mètres d'ouverture, fut approuvé par l'administration supérieure le 19 novembre 1926.

Cependant, l'insuffisance des crédits alloués durant la période de 1926 à 1929 n'en permit pas l'exécution et ce n'est qu'en 1930 que la réalisation fut sérieusement envisagée.

Pour différentes raisons d'ordre technique et financier, le Réseau procéda à une nouvelle mise au concours pour l'étude et la construction de ce viaduc en laissant aux concurrents, acceptés au préalable, le choix des matériaux et des dispositions techniques.

Le concours eut lieu le 10 janvier 1931. Ce fut le projet présenté par les établissements Boussiron, de Paris, qui fut retenu. Il comportait la construction d'un ouvrage entièrement en béton armé pour le prix forfaitaire de 2.369.610 francs. Les travaux, commencés à la fin septembre 1931, ont été terminés un peu moins d'un an après, en septembre dernier.

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

L'ancien viaduc de l'Oued Bil Braguetz était constitué par un tablier métallique en fer, à quatre travées solidaires, reposant sur trois piles et deux culées. Sa longueur totale était de 114 mètres.

Le nouveau, plus imposant par ses dimensions et son esthétique, a une ouverture entre culées de 137 m. 20. Il comporte sept travées de 18 m. 50 et deux travées de rives de 10 m. 85, toutes indépendantes. Les travées sont séparées par un joint de dilatation placé au droit des palées. Celles-ci sont constituées par deux rangées transversales de trois piliers, réunis par des voiles transversaux et longitudinaux. En outre, chaque travée comporte un hourdis sous ballast en forme de caisson, reposant sur quatre poutres rectilignes placées au droit des rails des voies. Ces poutres prennent appui, à leurs extrémités sur une des rangées de piliers de chaque palée adjacente ; elles sont supportées en leur milieu par deux contrefiches inclinées en sens opposé et encastrées à leur base dans les socles des palées voisines. Les culées sont constituées par un mur de front et deux murs de retour ,en béton armé, reliés entre eux par un système d'entretoises et de contrefiches, pour résister à la poussée des terres. Enfin, l'ouvrage, entièrement en courbe de 350 mètres de rayon, a 161 mètres 20 de longueur totale et 20 mètres de hauteur au dessus du point le plus bas du lit de l'Oued.

Ajoutons que les fondations, en gros béton, ont été descendues jusqu'au schiste rocheux et que l'accès est ouvert par deux importants remblais. Le coût total de 5.000.000 prouvera amplement l'importance des travaux.

LA MISE EN SERVICE

Le viaduc, avons nous dit plus haut, est complètement achevé depuis deux mois. Il devrait entrer en service l'année prochaine au moment où la pose de la double voie sera elle aussi terminée. Cependant, il est probable que les trains y passeront avant la fin de cette année, c'est à dire bientôt.

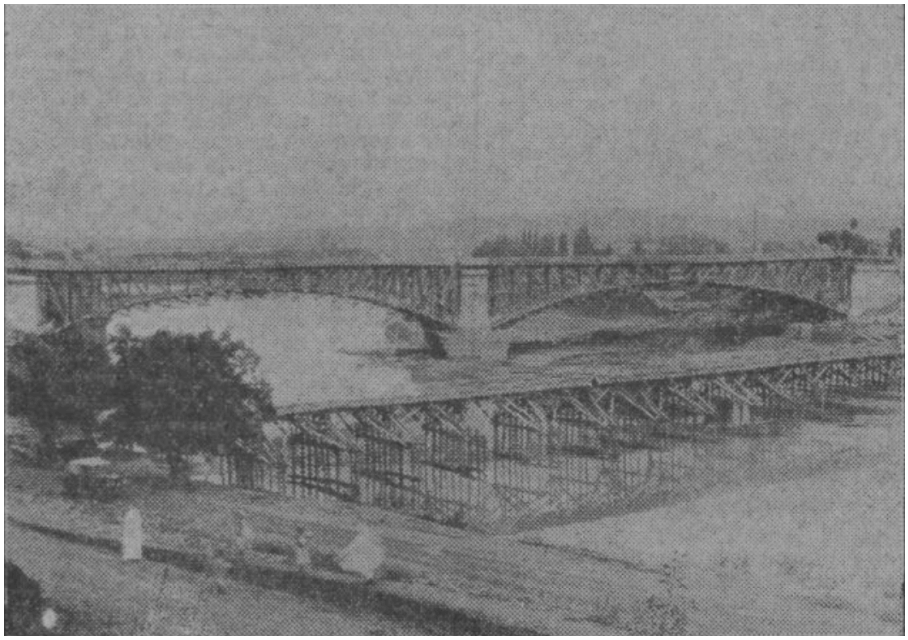
Voici atteinte une étape importante dans le vaste programme des C.F.A.E. pour rendre par des améliorations sensibles dans tous les domaines, sa viabilité à la voie, développer le trafic et, surtout, satisfaire les plus exigeants de leurs usagers. Les autres ne tarderont pas à suivre et notre réseau n'aura plus rien à envier aux réseaux voisins.

Henry GAIROARD.

LES GRANDS CHANTIERS NORD-AFRICAINS

LE NOUVEAU PONT D'ORLÉANSVILLE

(*L'Écho d'Alger*, 25 janvier 1933)



L'état actuel du nouveau pont d'Orléansville (Modern'Photo).

Ce pont franchit l'Oued-Chéliff pour permettre l'accès de la route nationale de Ténès à Orléansville. L'ancien pont, dont les culées et la pile étaient construits en maçonnerie et les hauts entièrement en métal, a été mis hors service au cours de la crue exceptionnelle de décembre 1930.

Cet accident, causé par l'affouillement du pied de la pile sous l'effet du courant violent, était dû au non emploi, à l'époque de sa construction, des caissons à air comprimé propres à permettre un terrassement suffisamment profond dans des terrains sablonneux et imbibés d'eau en tous temps. En fait, la pile en question ne descendait pas à plus de 4 ou 5 mètres au dessous du niveau d'été ordinaire, reposant ensuite sur un plateau supporté par des pilotis, ouvrant ainsi une porte facile à l'affouillement dans la période des forts courants. Le dégarnissage de son pied a entraîné un glissement de ce soutien et une importante inclinaison en amont, d'où brisure des arcs et du tablier

métallique qui étaient néanmoins restés suspendus, quoique dans une situation impraticable.

Nouveau pont. — Pour remplacer cet ouvrage défaillant, on a jeté, dès février 1932, les fondements d'un nouveau pont placé parallèlement au premier et, en quelque sorte, à la même place (22 mètres de plus en amont d'axe en axe). Cet ouvrage nouveau a été conçu de façon à offrir une tenue définitive et une robustesse assurée, en tenant compte des enseignements plus complets de l'hydraulique algérienne et des progrès acquis dans l'état de la construction en béton armé, tout en procurant des qualités de circulation notoirement plus importantes.

D'une longueur à peu près égale à celle du premier (120 mètres entre les parements inférieurs des culées), son ouverture comprend deux arches de 57 m. 50 d'écartement chacune, et une pile médiane de 5 mètres d'épaisseur à la base. Sa chaussée présente une largeur de 7 m 50 (pour 4 m 75 à l'ancien pont), avec un trottoir de 1 m 50 Chaque bord (pour 0 m. 75 à l'ancien).

La hauteur de la chaussée au-dessus de l'étiage d'été est de 13 m 50, et la largeur hors encorbellement à la partie supérieure de 11 m. 40.

Chaque culée a 10 mètres de large à la base comptés dans le sens du fleuve.

Construction. — Le nouveau pont, à l'exception du garde-fou supérieur qui est en fer ouvragé, est exclusivement bâti en béton (pour les piles et les deux culées) et en béton armé pour les hauts (arcs, tablier, trottoirs), la chaussée étant elle-même en caillasse cimentée.

La pile médiane et la culée rive droite reposant sur les sables aqueux du lit du fleuve, ont été foncées au moyen de caissons à air comprimé ; leurs pieds convenablement empâtés chacun dans une dalle armée, reposent à des profondeurs respectives de 17 mètres et 15 mètres au-dessous de l'étiage d'été, soit à plus de 10 mètres au-dessous du thalweg chiffres qui, d'après les spécialistes de l'étude des cours d'eau d'Algérie, paraissent largement suffisants pour exclure toute crainte d'affouillement futur du lit du fleuve jusqu'à ce niveau.

La culée de la rive gauche, placée en terrain plus consistant contre la falaise qui prolonge la ville de ce côté, a été fouillée à ciel ouvert et à une profondeur moins grande de 7 mètres au-dessous du niveau le plus bas du fleuve.

Entre ces trois solides soutiens, dont la robustesse est au-dessus de toute discussion, repose un ensemble de 12 arcs en béton armé, six en travers de chaque arche, qui sont destinés à supporter le tablier et la chaussée.

Ces arcs ne sont pas rigides dans leur longueur, mais scindés chacun en deux demi-arcs, liés aux clefs aux points d'appui sur leurs culées respectives et sur la pile, par des articulations, espèces de rotules constituées par le roulement de deux surfaces en béton, l'une plane, l'autre sphérique. Le tablier, lui-même coupé en autant de tronçons que les arcs, est indépendant de la pile et des culées, et il repose sur chacun des demi-arcs par l'intermédiaire d'une rangée de légères colonnettes quadrangulaires en béton armé, de 20 cm de côté.

L'exécution définitive présentera, à en pas douter, un ensemble d'une élégance certaine, allié à des conditions remarquables de souplesse et de solidité Détails caractéristiques de la construction.— À l'heure actuelle, où les supports, piles et culées sont seules définitivement terminés et où l'on est en pleine élaboration de la construction des hauts, les photographies de l'ouvrage donnent à l'œil non averti une impression de terminaison définitive. Cela est dû à la présence de l'échafaudage en bois destiné à rendre possible cette construction.

À l'inverse des échafaudages ordinaires, massifs et attachés au sol, présentant un enchevêtrement informe de madriers, le constructeur a conçu ici un ensemble qui épouse complètement le dessin du pont définitif et qui est lui-même un pont en bois complet, jeté entre culées et pile, sans autre espèce de soutien que le coincement opéré par sa forme en voûte sur les points d'appui des extrémités : cet auxiliaire de la

construction, lui aussi très élégant, tant au point de vue visuel que mécanique, et qui, à notre connaissance, est tenté ici pour la première fois, disparaîtra donc quand les arcs en béton seront achevés définitivement, sans altérer dans son ensemble la forme presque complète que revêt l'ouvrage actuellement.

Constructeur. — Les plans et devis du nouveau pont ont été étudiés et mis au point par les établissements S. Boussiron, de Paris, qui en sont aussi les constructeurs.

Cette maison, spécialisée, entre autres, dans la création de ce genre d'ouvrage, a déjà affirmé sa maîtrise par l'exécution de ponts de diverses importances, tant en France qu'en Algérie, tous plus ou moins remarquables par l'originalité et la hardiesse de leur conception :

Ponts de Conflans, sur l'Oise ; d'Agré, à Avignon ; du Teil ; de Cavaillon. etc., en France ;

Ponts du Mazafran, de Perrégaux, de Constantine, de la Chiffa, de Bouronmi, de la Réghaïa, de Maison-Carrée, etc., en Algérie

De pareils résultats ont fortement consolidé une réputation de tout premier ordre, notamment en ce qui concerne le sérieux avec lequel cette maison procède dans l'exécution de ses travaux, ayant pour règle de donner le pas, avant tout souci de rendement commercial, aux nécessités de la sécurité que doivent présenter les constructions de ce genre.

Et d'ici mai prochain sans doute, les habitants d'Orléansville pourront circuler sur ce bel ouvrage d'art dont la silhouette élégante et légère rehaussera la plaisante perspective de cette vallée du Chéliff fuyant vers l'ouest.

Mezian Oussedik.

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DES ÉTABLISSEMENTS BOUSSIRON

Ministère des finances.

Sociétés françaises.
(*JORF*, 8 décembre 1933)

La Société anonyme algérienne des établissements Boussiron, ayant son siège à Alger, est, à partir du 29 novembre 1933 abonnée au timbre pour 1.000 actions, nº 1 à 1000, d'une valeur nominale de 500 fr., pour lesquelles elle a été dispensée de l'apposition matérielle de l'empreinte du timbre par une décision du directeur de l'enregistrement à Alger, en date du 1er décembre 1933.

SOCIÉTÉ DE PRÉAPPRENTISSAGE D'ALGER (ÉCOLES CHAUSY)

Rue Sadi-Carnot, rue Marengo, rue Rochambeau
(*L'Écho d'Alger*, 6 février 1934)

Assemblée générale

.....

M. A. Durafour*, ingénieur A. et M., présidait, ayant à ses côtés : MM. Dominique; Faron, ingénieur A. et M. ; Mazard, vice-présidents ; Goulesque, Paparelle, André Chaussy, secrétaires et trésoriers ; Brunel, ingénieur E.C.P., directeur de l'Air liquide* ;

Alfonsi, Blachère, Garros, Turner, Garcia, Clariond, auxquels s'étaient joints d'autres industriels de la place et le personnel dirigeant de l'œuvre.

La lecture du rapport moral de la société fut édifiante. 125 élèves européens ou indigènes suivent cette année les cours normaux des écoles et 472 élèves des écoles primaires ou des cours complémentaires sont assidus aux cours complémentaires du soir.

……

———————

Conseil municipal de Blida

———————

Séance du 25 mai 1934
(*Le Tell*, 30 mai 1934)

……

Construction d un marché de gros aux légumes. — Le maire expose le résultat des travaux de la commission nommée par le conseil, le 27 mars dernier, et à qui le soin délicat du choix du lauréat du concours pour la construction du marche de gros avait été confié.

Cette commission a, tout d'abord, désigné dans son sein une sous-commission composée uniquement de techniciens ayant à étudier en détail tous les projets présentés, afin de retenir le lot des meilleures offres.

Celles-ci retenues, un rapporteur, par un travail spécial sur chacun des concurrents, en a dressé une liste par ordre de mérite.

Un projet, expression rigoureuse des conditions imposées au cahier des charges, conçu dans des lignes sobres, cependant élégantes, au prix forfaitaire le plus bas de 748.000 francs, inférieur aux prévisions, a été retenu.

Il émane de la Société des Établissements Boussiron, de Paris, une des plus grosses firmes spécialisées dans les constructions en béton armé.

Le maire précisé que le prix forfaitaire est de 748.000 francs, dans le cadre du projet soumis et pour ce que la ville avait elle même exigé, c'est-à-dire sans logement de gardien ni sanitaire.

Mais, en raison de ce que les habitants du quartier où sera édifié le marché demandent avec insistance la création d'un bureau de postes, il est possible de leur donner toute satisfaction, l'administration y consentant, à condition qu'un local soit mis à sa disposition.

Il sera donc utile de grouper ces différents services dans le marché.

De plus, en vue d'aménager en jardin le terrain vague limitrophe de l'avenue de La Chiffa, reconstruire les pistes du jeu de boules, faire des égouts de jonction, etc., ce qui demandera, outre le prix forfaitaire, une inscription au budget à titre de somme à valoir, d'une somme de 152.000 francs est demandée.

Le conseil ratifie le choix des Établissements Boussiron et l'inscription d'une somme totale de 900.000 francs, y compris la somme à valoir.

Le maire déclare que, comme la plupart des membres du conseil, il aurait souhaité qu'un entrepreneur blidéen bénéficie de ces travaux très importants.

Cependant, pour ne pas localiser le concours, dans l'intérêt même de la commune et parce que, aussi, c’est la règle, puisqu'il est interdit même d'écarter des concurrents non français, appel a été fait à tous et, de ce fait, les Blidéens ont été primés.

Ne perdant pas de vue qu'il avait à sauvegarder les intérêts de ses mandants, certain d'avance d'être approuvé par le conseil, le maire a convoqué le représentant des Établissements Boussiron, choisis par la commission technique, en vue de connaître, au

cas où le choix serait ratifié par l'assemblée, la proportion dans laquelle serait utilisée la main-d'œuvre blidéenne et dans quelle proportion le commerce local va en bénéficier.

Le représentant des Établissements Boussiron a donné tous apaisements verbaux d'abord, et qu'il a, ensuite, confirmés par la lettre suivante dont le maire donne lecture.

« Alger, le 17 mai 1934.

« Monsieur le maire de la commune de Blida.

« Monsieur le Maire,

« J'ai l'honneur de confirmer ci-après les déclarations du 15 courant, relatives aux dispositions que prendra ma société pour l'exécution des travaux de Blida.

Lors de la construction du viaduc P.L.M de La Chiffa, nous avons recruté sur place, la main-d'œuvre indigène utilisée sur ce chantier. De plus, sur notre effectif d'ouvriers spécialisés, maçons, cimentiers, charpentiers-boiseurs, ferrailleurs, la part de personnel de cadre, venu de France, dont la proportion ne dépassait pas 25 % en nombre, les 75 % restants étaient des compagnons embauchés surtout à Blida. Quelques-uns de ces compagnons font encore, aujourd'hui partie du personnel de nos chantiers de Bougie et de Sidi-Mabrouk (près de Constantine).

Nous nous garderons bien de procéder différemment pour l'exécution des travaux de Blida, où notre installation se trouvera, au surplus, au cœur de la ville

Pour nos commandes de fournitures du viaduc de La Chiffa, nous nous sommes toujours adressés, de préférence aux négociants de Blida : ainsi M. Ripoll, quincaillier, pourra notamment en témoigner.

Notre intention est, en outre, déjà arrêtée, d'entrer dès que possible, en relations avec les entreprises locales, pour l'exécution des transports et des peintures, que nous devons obligatoirement sous-traiter.

« Veuillez agréer, etc...

« L'administrateur-directeur,

« Signé : FARON ».

Le conseil se déclare satisfait.

Il semble, en effet, que les ouvriers blidéens et le commerce local bénéficieront, dans la mesure la plus large, des travaux décidés par nos édiles.

Restauration de la halle aux tabacs. — La commission chargée d'examiner le projet de marché en gros avait aussi pour mission l'examen et le classement des projets présentés en vue de la restauration de la halle aux tabacs.

Elle a également retenu celui présenté par les Établissements Boussiron qui conserve aux bâtiments actuels leur aspect général (coupoles et ouvertures), ainsi que le dispositif intérieur.

La consolidation se fera par renforcement des poitrails intérieurement, et par poutre supérieure. Les boiseries seront remplacées par des menuiseries métalliques.

Le projet s'élève au prix forfaitaire de 432.000 francs, à laquelle il convient d'ajouter celle de 68.000 francs, à titre de somme à valoir.

Comme pour le marché de gros, les travaux, qui seront exécutés parallèlement ne dureront que 4 mois et demi et les deux bâtiments seront mis simultanément à la disposition de la ville, qui pourra ainsi en faire une réception et une inauguration dignes des efforts accomplis par le conseil pour l'aboutissement de ces projets.

Le conseil approuve le choix des Établissements Boussiron, vote le crédit total de 432.000 francs et donne tous pouvoirs au maire pour signer le marché de gré à gré avec la société intéressée.

Le maire se réjouit de cette décision. « C'est une question importante, sur le tapis depuis longtemps. Le bâtiment est de réelle valeur puisque, en l'état actuel, il est évalué à plus d'un million.

Aux demandes de démolition de certains, les techniciens ont répondu que, fait dans d'excellentes conditions, il devait être conservé.

Remis à neuf, le bâtiment va permettre non seulement de continuer les transactions de tabac, mais encore mieux, de les voir s'intensifier.

Nous y logerons également certains services, notamment le commissariat du 2e arrondissement, qui se- trouvera ainsi plus au centre du bas de la ville, dont vous avez pu, sur ce point, constater le merveilleux développement.

Et je tiens, en terminant sur ces questions, à vous rappeler les noms de personnalités éminentes faisant partie de la commission d'études des projets : MM. Darbeda, Bévia, Bettoli, Borel, Carcopino, auxquelles je vous demande de voter de vives félicitations et des remerciements pour leur collaboration précieuse et bénévole.

Je souligne également le nom de M. Carcopino, qui ne ménage ni ses peines, ni ses soucis, et qui, vous le savez, dans un geste généreux pour lequel nous lui devons un grand merci et une profonde reconnaissance, a renoncé à toute rémunération de la ville et nous apporte son concours si précieux, à titre gratuit.

« Enfin, M. Chassain, chef des travaux, apporte une collaboration efficace, car tous les projets qui vous sont soumis ont exigé de lui un grand effort et de longues études. »

———————

BÔNE
CONSEIL MUNICIPAL

———————

Compte-rendu sommaire de la séance du 16 juin 1934
(*L'Écho de Bougie*, 24 juin 1934)

.....

12. — Citernes supplémentaires : La maison Boussiron, adjudicataire, réclame une indemnité pour travaux imprévus. Un forfait étant intervenu à la suite d'un concours régulier, le conseil ne peut accepter cette requête.

Toutefois, pour tenir compte de l'activité et du travail satisfaisant de cette firme, une prime de 4.000 francs lui est accordée.

———————

L'ACTIVITÉ DES COMMUNES

———————

Décisions municipales
(*Le Journal général des travaux publics et du bâtiment*, 25 septembre 1934)

BLIDA. — Le conseil a décidé d'apporter une modification aux travaux en cours du marché de gros aux légumes.

Au lieu de remblayer les parties nord du marché, il a été jugé préférable d'y construire un sous-sol sous la moitié du marché. La dépense qui en résultera sera couverte par une disponibilité de 220.000 francs sur l'emprunt de 1.400.000 francs contracté pour la construction de l'ensemble des travaux (marché de gros et halle aux tabacs).

Les travaux seront confiés à l'Entreprise Boussiron. qui construit l'immeuble, et qui a fourni un projet complet et un devis estimatif s'élevant à 270.000 francs.

———————

CHANTIERS

ALGER

(*Le Journal général des travaux publics et du bâtiment*, 9 novembre 1934)

Boulevard Saint-Saëns. — Le garage « Panhard et Levassor » à l'angle du boulevard Saint-Saëns et de la rue Valentin est en cours de démolition. — À cet emplacement va être édifié un nouveau garage à un rez-de-chaussée et 3 étages auxquels les voitures accéderont par une rampe hélicoïdale. — Gros-œuvre : béton armé. — Travaux. commencés le 27 septembre dernier. — Propriétaires : Éts Panhard et Levassor. — Ingénieur du B. A. : M. Faron, directeur des Éts Boussiron. — Entreprise générale : Ets Boussiron, 17, rue Richelieu, Alger (T. : 13-07). — Sous-traitants : à désigner.

———————

Bougie va être alimentée par 5.000 m³ d'eau par jour

(*L'Écho d'Alger*, 23 janvier 1935)

……

Bougie va recevoir plus de cinq mille mètres cubes d'eau par jour pour le plus grand bonheur de ses habitants, car où l'eau est en abondance, il y a de la vie. Plus de 12.000 mètres cubes pourront être logés dans les différents réservoirs, y compris celui de 2.000 mètres cubes construit l'an passé par les établissement Boussiron, d'Alger : les besoins des Bougiotes sont parés pour longtemps.

……

———————

Résultats d'adjudications

SERVICE VICINAL — TIZI-OUZOU

(*La Kabylie française*, 23 mars 1935)

Le 9 octobre 1934. — Concours ouvert le 17 avril 1934 pour la construction sur le chemin vicinal ordinaire n° 4 d'Azazga à Akbou d'un pont biais à 60 degrés, de 33 mètres d'ouverture linéaire minimum au passage de l'Oued Serdoun.

Établissements Quillery, 10-12, rue du Capitaine Ménard, Paris (15e) ; Entreprise de Travaux Publics et Hydrauliques C.B.M., 50, rue Daguerre, Alger ; Société algérienne de constructions industrielles et Travaux d'Art (S.A.C.I.T.A.), 9, rue Jules-Ferry, Alger ; Entreprise Perret Frères, 8 *bis*, rue Lacépède, Alger ; Entreprise Fourre et Rhodes, 10, rue Dupuch, Alger ; Entreprise Lepage, 17, rue Édouard-Choupot, Oran ; Société des Ponts et Travaux en Fer, 8, rue de Metz, Alger ; Entreprise Marcel Humbert, 20, rue Danton, Alger.

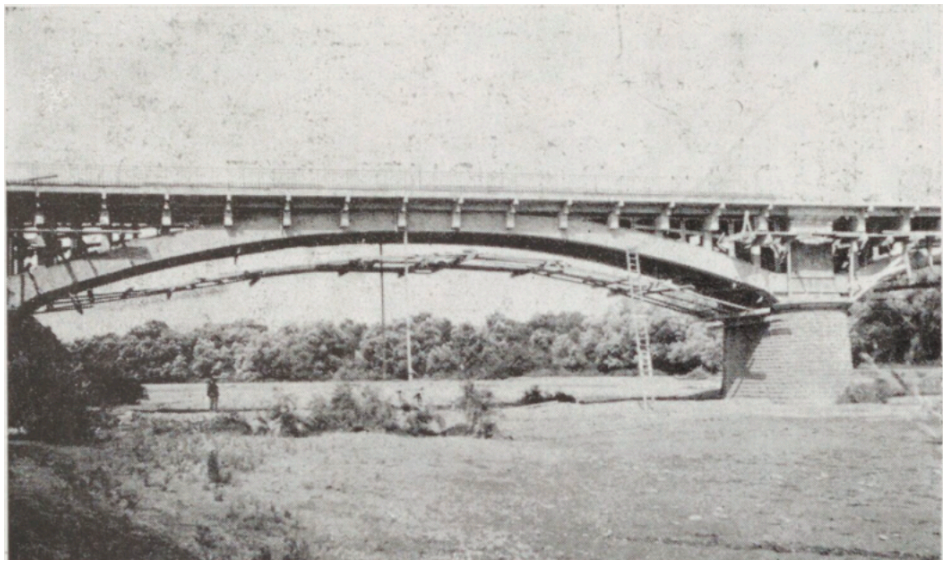
Société algérienne des Établissements Boussiron, 7, rue de Mulhouse, Alger, adjudicataire. Prix forfaitaire : 398.000 francs.

———————

Les épreuves de renforcement et d'élargissement
du pont sur l'Harrach à Maison-Carrée
(*Les Chantiers nord-africains*, juillet 1935)

Les 19 et 20 juillet 1935, ont eu lieu les épreuves de réception du renforcement et de l'élargissement du pont, du G. C. nº 14, sur l'Harrach, en présence de MM. Schweitzer, ingénieur principal, et Franchi, ingénieur du Service vicinal ; R. Faron, administrateur-directeur de la Société algérienne des Établissements Boussiron, 60, boulevard Saint-Saëns, à Alger.

L'ouvrage ancien, qui date de 1865, et présente une ouverture totale de 70 mètres, comprenait deux arcs en fonte de 35 mètres de portée chacun, et de 1/10e environ de surbaissement. Ces arcs étaient constitués par des voussoirs métalliques de 5 mètres de longueur assemblés par boulons. Les tympans réunissant le tablier et les arcs comprenaient des montants entretoisés à mi-hauteur par des traverses.



Vue d'une arche du pont

Des traces de fatigue des contreventements intérieurs et de quelques montants, avaient obligé le Service vicinal d'Alger, à réduire le tonnage des véhicules empruntant l'ouvrage.

La chaussée mesurait 4 m. 50 de largeur, et chacun des trottoirs 0 m. 70, soit au total une largeur utile de 5 m. 90.

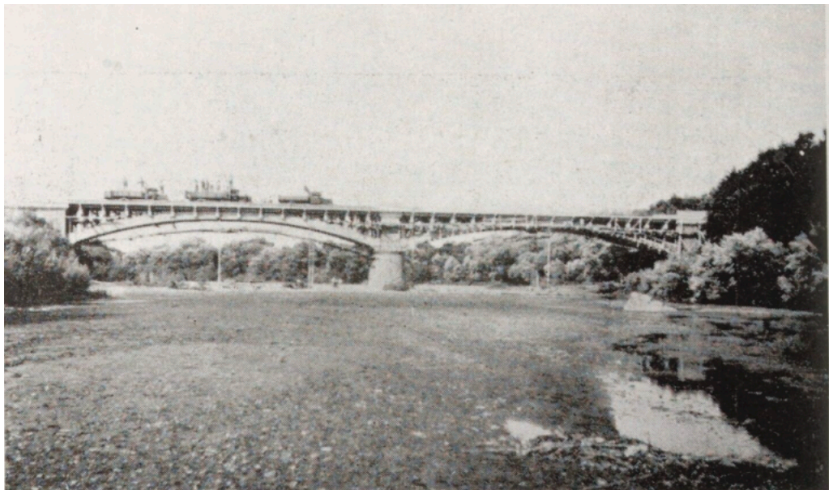
Les travaux exécutés ont porté cette largeur à 8 mètres, dont 6 mètres de chaussée et 1 mètre pour chacun des trottoirs.

De plus, le pont ancien a été mis en état de supporter les surcharges prescrites par la circulaire ministérielle des Travaux publics du 10 mai 1927, et la circulaire ministérielle de l'Intérieur du 26 mai 1931.

Les nouveaux arcs, en béton armé vibré, calculés sans tenir aucun compte de la résistance des arcs en fonte, épousent exactement la forme de ces derniers, auxquels ils ont été accolés de chaque côté de l'âme en fonte, après décapage de celle-ci.

La section des arcs est rectangulaire.

Les conditions d'équilibre ont été complètement modifiées : tandis que les arcs en fonte travaillaient comme pièces encastrées, les nouveaux arcs sont à deux articulations.



Vue d'ensemble de l'ouvrage renforcé

Pile médiane du pont et naissances des arcs.

Le tablier est constitué par des dalles en béton armé de 0 m. 20 d'épaisseur, reposant sur deux longerons espacés de 6 m. 20, et sur des pièces de pont espacées de 2 m. 50 d'axe en axe.

Les pièces de pont en fonte, dont la résistance était insuffisante, ont été noyées dans des poutres en béton armé, dont les armatures ont été prolongées en porte-à-faux en traversant les tympans en fonte percés de trous à cet effet.

Les tympans en fonte sont doublés, au droit des pièces de pont renforcées, de montants en béton armé pour transmettre les charges du tablier aux arcs.

Le contreventement est assuré par la raideur du tablier qui transporte les efforts dans les arcs par l'intermédiaire d'un panneau triangulé situé près des articulations de naissance.

La chaussée est constituée par un revêtement en béton de pierre cassée de 0,10 d'épaisseur.

Un garde-corps robuste borde les trottoirs.

Le délai prévu pour la transformation de l'ancien pont était de cinq mois ; celle-ci a été réalisée par l'entreprise en quatre mois et demi.

Après achèvement des épreuves, les articulations en béton des arcs ont été vérifiées avec soin. On n'a relevé aucune trace de fatigue.

Le 20 juillet, à 9 h. du matin, avant enlèvement des appareils et après déchargement des trottoirs, de nouvelles lectures ont été faites, qui ont montré que tous les ouvrages du pont avaient exactement repris leur position primitive.

———————

La construction d'un marché couvert à Bône
VINGT-QUATRE ENTREPRISES
SONT ADMISES À CONCOURIR
(*Le Journal général des travaux publics et du bâtiment*, 25 janvier 1936)

.....

Société algérienne des Établissements Boussiron, 60, bd St-Saëns, Alger.

———————

La Journée du Bâtiment
(*Le Journal général des travaux publics et du bâtiment*, 14 avril 1936)

LE RÔLE DE L'ARCHITECTE
par M. A. SEILLER, architecte E. D. B. A.

———————

LE RÔLE DE L'INGÉNIEUR
par M. FARON, ingénieur

———————

LE RÔLE DE L'ENTREPRENEUR
par M. WALIGORSKI, entrepreneur

Ces trois conférences, présidées par M. Marcel Lathuillière, commissaire général de l'Exposition de la Cité. Moderne, ont lieu ce soir, à 17 h. 30, au Foyer civique d'Alger.

Entrée libre (rue Raffi).

———————

On reconstruit le pont de l'avenue Loubet à Sidi-bel-Abbès
(*Le Journal général des travaux publics et du bâtiment*, 6 mars 1936)

Les travaux de canalisation de la Mekerra ont conduit l'Administration des Ponts et Chaussées à prévoir la reconstruction du pont de l'avenue Loubet.

À la suite d'un concours, les Établissements Boussiron qui, seuls, présentaient une solution permettant les travaux sans interruption de la circulation, ont été invités à exécuter le projet.

Le pont, en béton armé vibré, est formé de poutres droites reposant sur pieux Rodio résistant par adhérence. Il a une portée de 15.000 mètres, une largeur de 21 mètres : chaussée 10 mètres, trottoirs sur poutres 5 m. 50.

La dépense prévue est de 286.000 francs pour l'ouvrage seul et de 821.000 francs pour l'ouvrage et les accès.

Le pont est exécuté par moitié.

La première partie va être livrée à la circulation qui se fera sur la moitié de la chaussée et sur le trottoir, calculé à cet effet.

Les travaux, commencés le 1er novembre 1935, seront livrés fin mai 1936. Ils sont dirigés par M. Hamoniaux, ingénieur des Ponts et Chaussées, et par M. Henry, ingénieur des T.P.-E,, et surveillés-par M. Mercier, des Établissements Boussiron.

———————

ADJUDICATIONS
Concurrents admis
(*La Journée industrielle*, 3 mai 1936)

ALGÉRIE. — Constantine. Ponts et chaussées. — Avril. — Concours pour construction d'un dock-silo de manutention et de stockage de 220.000 qx au port de Philippeville. — Lot 1 fondations. — Lot 2 : bâtiments (génie civil). — Lot 3 : fourniture et installation du matériel.

Concurrents admis :

……

Lot 2 : Société algérienne des Établissements Boussiron, 60, boulevard Saint-Saëns, Alger…

———————

SERVICE VICINAL

———————

COMMUNE DE CHERCHELL (Plein exercice)

———————

Chemin d'intérêt commun no 9, de Tipasa à Cherchell
TRAVAUX DE CONSTRUCTION
Entreprise : LA SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DES ÉTABLISSEMENTS BOUSSIRON
du 20 juillet 1936

———————

OCCUPATIONS TEMPORAIRES DE TERRAINS

———————

Arrêté autorisant l'occupation temporaire de terrains
(*Le Tell*, 28 novembre 1936)

Le Préfet du département d'Alger, officier de la Légion d'honneur ;

Vu le projet approuvé le 2 septembre 1936, pour l'exécution des travaux de construction d'un pont en béton armé de 40 mètres, au point 10 km 020, du chemin d'intérêt commun no 9, de Cherchell ;

……

CONSTANTINE

COOPÉRATIVE DU BLÉ DU DÉPARTEMENT DE CONSTANTINE.
Concours pour : 1er lot, Bâtiment et cellules.
(*Travaux*, 28 mai 1937)

Candidats admis

SACITA, boulevard Thiers, Alger ; Fourré et Rhodes, 10, rue Dupuch, Alger ; Grands Travaux de l'Est, 12, bd Baudin, Alger ; Paul Picquot, 40, bd St-Saëns, Alger ; Ets Boussiron, 60, bd St-Saëns, Alger ; Froment-Clavier, 17, rue Charras, Alger ; LENAC, 17, rue Charras, Alger ; Jean Salord, Philippeville ; SATPAN, Bizerte ; Génie civil et Travaux publics, Lens ; Furno Charles, Bône ; Société Theg, Oued-Csob (Constantine),

2e lot. Fourniture et mise en place d'une machinerie de 400 quintaux heure, et transformation et déplacement de la machinerie de 200 quintaux du dock de 100.000 quintaux existant.

Teiss-et-Rose Brault, Paris ; Ateliers de Penhouet [Penhoët], Paris ; Daverio, Marseille ; Neu, Lille ; Applevage, Alger ; Boubella et fils, St-Quentin ; Bukler frères, Paris ; Lafon et Cie, Tours.

Remise des plis chez M. Chanzy Henri, 6, rue Beaufort, avant le vendredi 11 juin à 11 heures.

Ouverture des plis au Gouvernement général de l'Algérie, le mardi 15 juin à 9 heures.

Mardi 25 mai 1937, 10 h.
Réadjudication éventuelle le mardi 8 juin 1937.

Adjudications
Service spécial des *Travaux nord-africains*
(*Travaux nord-africains*, 16 juin 1937)

Juin 1937

SERVICE VICINAL, ALGER. — Concours pour la construction de chemin V. O. no 13 d'El-Afroun à Bou-Medfa (C. M. des Braz).

Candidats admis

M. L. Mathome, 75, bd Saint-Saëns. Alger ; Soc. Fourré et Rhodes, 10, rue Dupuch. Alger ; MM. Béra et Tonini, Orléansville : Sté Anonyme des Entreprises Boussiron, 60, bd Saint-Saëns, Alger ; Sté Algérienne des Constructions Industrielles et Travaux d'Art, bd Thiers, Alger ; Sté des Grands Travaux de l'Est de Paris, 12, bd Baudin, Alger ; M. H. Bertout. 12, bd Baudin, Alger : M. Herzig, 16, rue Alsace-Lorraine.

Résultats d'adjudications
Service spécial des *Travaux nord-africains*
(*Travaux nord-africains*, 24 décembre 1937)

ORAN

Décembre 1937

PONTS ET CHAUSSÉES, ORAN. Concours pour la construction d'un pont en béton armé de 15 m. 50 de portée et de 8 m. de largeur entre parapets au passage de la Mékerra sur l'avenue Bretaudeau à Sidi-Bel-Abbès.

Candidats admis

Sté nord-africaine des Entreprises Boussiron, Alger ; M. Saurin, Tlemcen ; Entreprise nord-africaine de construction, Oran ; Cie algérienne du béton industriel, Oran ; M. Edmond Rigal, Oran ; SACITA, Alger ; MM. A. Liminana, Lamoricière ; Herzig. Oran ; M. Nugon, Aïn-Fékan ; Entreprise Le Page, Oran ; Manuel Rodenas, La Sénia ; V. Soler, Bel-Abbès ; Poquet, Oran ; G. Superchi, Bel-Abbès ; Anciens Ets Lang, Paris XV^{e}.

Date d'ouverture des plis : 2 mars 1938 à 10 heures.

———————

Mise en place rapide d'un pont en ciment armé
(*La Dépêche de Constantine*, 3 août 1938)

Orléansville, 3 août. — En vertu d'une circulaire ministérielle enjoignant aux Compagnies de chemins de fer d'avoir à remplacer les ponts anciens susceptibles de ne pouvoir supporter les poids lourds en service sur les voies ferrées, un pont en fer qui se trouvait sur l'oued Sly, près de Malakoff, a été aujourd'hui remplacé par un pont en ciment armé.

Ce pont, qui avait été confectionné aux côtés du premier, a été mis en place définitive entre deux trains, c'est-à-dire en moins de trois heures.

Dès 6 h. 30, après le premier passage du train venant de Relizane, une cinquantaine d'ouvriers marocains employés aux C.F.A. entreprennent le déplacement de la voie. Et dès que cette dernière est à la hauteur de l'emplacement définitif du nouveau pont, une vingtaine d'ouvriers de l'entreprise Boussiron, qui a confectionné l'ouvrage, se mettent à l'œuvre en vue de déplacer le pont. Et ce dernier, tiré par deux câbles d'acier à chacune de ses extrémités, lesdits câbles actionnés par quatre treuils, roule sur des billes éprouvées en acier de neuf centimètres de diamètre.

Et aussitôt, le pont ripe. Les ouvriers de la voie procèdent au ripage des rails.

À 10 h. 30, le train suivant empruntait le nouveau pont.

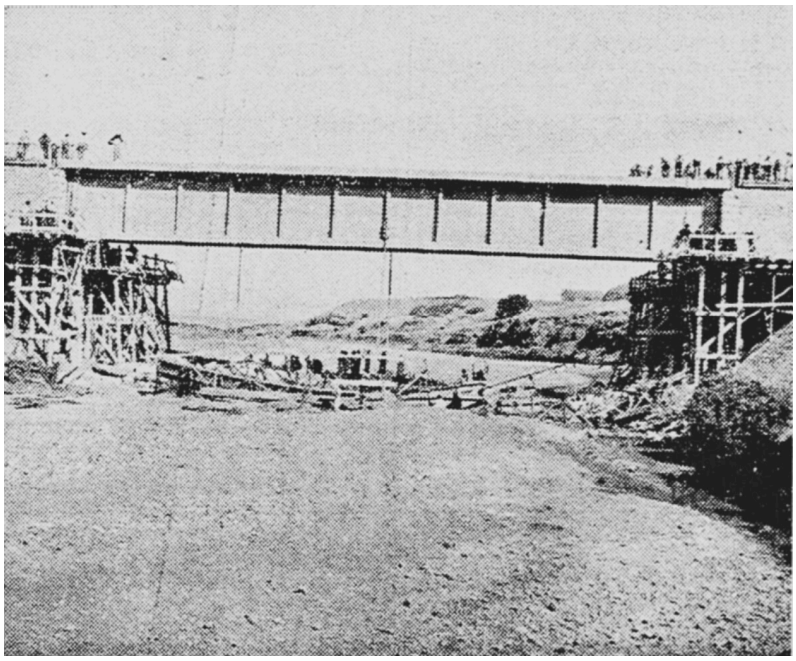
Ce travail remarquable a été exécuté dans un minimum de temps si l'on songe que cette masse d'acier et de ciment pèse 540 tonnes, est à poutres droites et a une portée de 35 mètres.

———————

Entre Orléansville et Relizane

Un pont en ciment armé est substitué à un pont métallique en moins de trois heures sur l'oued Sly

(*Travaux nord-africains*, 6 août 1938)



Le nouveau pont mis en place
(photo Cixous, Orléansville).

La délicate opération est effectuée entre le passage de deux trains par les soins de l'Entreprise Boussiron, d'Alger

Au matin du 3 août, un travail infiniment délicat et d'une importance considérable s'accomplit au-dessus de l'oued Sly, près de Malakoff, dans les circonstances suivantes : en stricte observation d'une circulaire ministérielle prescrivant aux compagnies de chemins de fer de remplacer par des neufs les ponts anciens et suspectés de ne pouvoir plus supporter de lourdes charges, il fut décidé de substituer un pont en ciment armé à un vieux pont métallique qui dominait l'oued Sly.

L'opération s'effectua en moins de trois heures, entre le passage de deux trains.

Le nouveau pont d'acier et de ciment, d'un poids de 540 tonnes, à poutres droites et d'une portée de 35 mètres, fut construit près de l'ancien.

À 6 h. 30, après le passage du train venant de Relizane, une cinquantaine d'employés indigènes des C.F.A. commencent les travaux de déplacement de la voie vers le nouveau pont. Ceci fait, les ouvriers de l'Entreprise Boussiron, à laquelle revient l'honneur d'avoir exécuté l'ouvrage, font mouvoir quatre treuils qui commandent des câbles d'acier fixés deux par deux à chaque extrémité du nouveau pont.

Celui-ci roule alors vers sa place définitive sur des billes éprouvées en acier de neuf centimètres de diamètre. Voici bientôt le dernier épisode de ce beau travail : le ripage du pont et des rails.

À 10 h. 30, le train suivant empruntait le nouveau pont.

Nous félicitons vivement du succès de ces travaux M. Locoanet, ingénieur chef des services de la voie ; M. Castelet, chef de section principal à Orléansville. et M. Forestier, directeur de l'Entreprise Boussiron, d'Alger.

———————

Ponts d'Algérie
par R. Maduniet
(*Travaux publics et bâtiment,* Alger, 22 février 1939)

.....

La Société algérienne des Établissements Boussiron a construit sur la Route Nationale nº 24 à la traversée de l'oued Daas (département de Constantine), un pont en béton armé de soixante mètres de portée, à arc encastré avec culées évidées et surélevées ; la hauteur libre au-dessus de l'étiage est de onze mètres vingt.

———————

SOCIÉTÉ NORD AFRICAINE DES ENTREPRISES BOUSSIRON

Résultats d'adjudications
(*Travaux publics et bâtiment,* Alger, 15 mars 1939)

10 mars 1939.

ORAN-AIR (Génie). — Construction d'un mess de sous-officiers.

1° lot. — Sté Coloniale d'entreprises et de constructions, 26 *bis*, rue Sadi Carnot, Alger, 4.198.000 fr. ; Sté Algérienne de Travaux Publics de l'Afrique du Nord, 17, rue Charras, Alger, 4.296.000 fr. ; L'Entreprise Nord Africaine de Constructions, Alger, 17, rue Charras, Alger, 4 millions 410.800 fr. ; Sté des Grands Travaux de Marseille, Alger, 4 millions 417.000 fr. ; Sté Nord Africaine des Entreprises Boussiron, 60, bd Saint-Saëns, Alger, 4.417.000 fr. ; M. Lopez Joachim, faubourg Beauséjour, Tlemcen, 4.620.000 fr.

Adjudication infructueuse.

———————

J.O., 1er janvier-15 mai 1940
(*Journal des notaires et des avocats*, 1940, p. 438)

Entreprises Boussiron (Société nord-africaine des). — 1.000 actions, nº 1 à 1.000 de 500 fr.

———————

Comité professionnel du BTP institué par le Syndicat commercial algérien
(*Travaux nord-africains*, 4 juin 1942)

Forestier [2] (Entreprises Boussiron).

———————

[2] André Alphonse Forestier (La Rochelle, 7 mars 1916-Marly-la-Ville, 29 déc. 1990) : ingénieur des Arts et Métiers. Fondateur de la Société immobilière Boussiron (1953).

AVIS DE DÉCÈS
(*L'Écho d'Alger*, 20 juillet 1943)

La Société N.A. des Entreprises Boussiron et tout son personnel ont le regret de vous faite part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de leur ingénieur

André SARFATI,
ingénieur A. M.,
aspirant mécanicien,
disparu en mer

et de vous prier d'assister à la messe qui sera célébrée à son intention en l'église du Sacré-Cœur le mercredi 21 à 8 h. 30.

———————

Activité de l'Union des syndicats professionnels des Travaux Publics et du Bâtiment en Algérie
UN - AL - BA
(*Travaux publics et bâtiment,* Alger, 1er juillet 1944)

Au cours de la dernière réunion du comité directeur, son président, M. COCHARD, a informé ses collègues qu'il se voyait obligé de démissionner, la confiance du patronat algérien l'ayant appelé à la présidence de la Confédération du commerce et de l'industrie.

Le Comité, tout en regrettant ce départ, en a pris acte et a élu président M. FORESTIER, directeur de la Société nord-africaine des entreprises Boussiron.

Après avoir décidé de transférer le siège social dans les bureaux de la Caisse algérienne de congés payés, 2, boulevard Baudin, conformément à un accord qui avait été négocié avec cet organisme, le comité s'est entretenu des questions économiques actuellement en discussion et notamment celles du contrôle des prix et des salaires des travaux publics et du bâtiment.

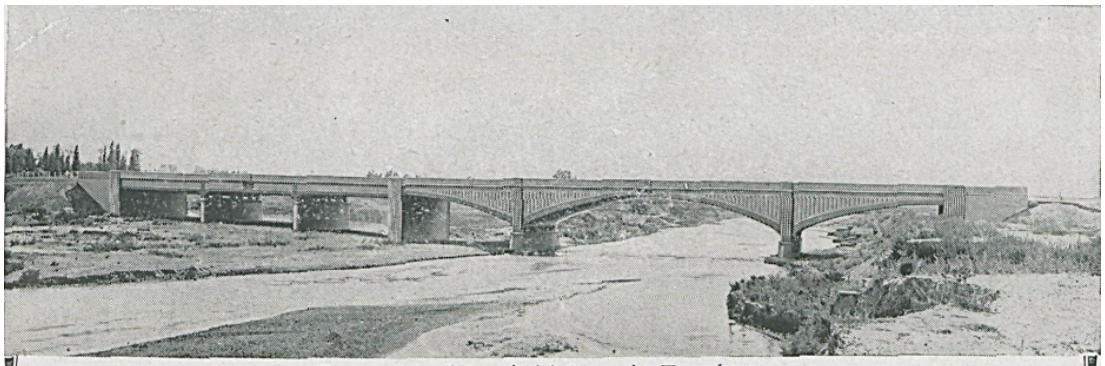
———————

MAISON-CARRÉE
(*Alger Républicain*, 23 août 1945)

Centre de propagande des syndicats (C.G.T.). — Les entreprises de bâtiments de travaux publics et de matériaux de construction dont les noms suivent : Lachize et Ivorra, Torelli, Altairac, Bernard frères, Boussiron (Oued Smar), Corrao, Ginestet, Pons et Colaruotolo, Vila, Vives, Warot et Zaragoza sont priées de passer au local du Centre, route de Rivet, demain et samedi, de 18 à 20 h., pour retirer bon ration de force mois d'août, en apportant la liste nominative des musulmans et des Européens en raison d'une attribution de denrées à base de porc.

———————

Publicité
(*Guide du bâtiment et des travaux publics : Algérie, Maroc, Tunisie*, 1949, p. 579)



Pont sur l'oued Habra à Perrégaux

SOCIÉTÉ DES ENTREPRISES | SOCIÉTÉ NORD-AFRICAINE DES ENTREPRISES

BOUSSIRON

Au capital de 9.000.000 de Frs | Au capital de 4.500.000 Frs

10, Boulevard des Batignolles, PARIS

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ

216, Avenue Félix Faure
LYON

10, Boulevard Dugommier
MARSEILLE

68, Rue Stanislas
NANCY

60, Boulevard Saint-Saëns
ALGER

68, Rue de Portugal
TUNIS

7, Rue Savorgnan de Brazza
CASABLANCA

Ingénieurs Arts et métiers
(*Guide du bâtiment et des travaux publics : Algérie, Maroc, Tunisie*, 1949)

COMMISSION
Présidents d'honneur et présidents honoraires:
FARON (René), Châlons (1893), ancien vice-président, officier d'Académie, médailles d'honneur coloniales et de la Mutualité, O + T.P.E. et I.C.F., administrateur, directeur Société Algérienne et Marocaine des Éts Boussiron, en retraite, dom. : 17, r. Richelieu, Alger. Tél. 323.07.

Médailles du travail
(*JORF*, 15 avril 1950, p. 343-344)
(*Alger Républicain*, 16 avril 1950)

ALGER
M. Boussiron (Louis), conducteur de travaux à l'Entreprise Boussiron, à Alger.

AEC 1951. — Boussiron (Société nord-africaine des Entreprises), 1, rue du Languedoc, Alger ; 68, rue du Portugal, Tunis. — Société anon., 12 millions de fr. — Trav. publics, béton armé (à Paris : 10, boulevard des Batignolles).

Congrès nord-africain des travaux publics et du bâtiment

Augmentation de capital
(*Travaux publics et bâtiment,* Alger, 21 avril 1951)

KERRATA
(*La Dépêche de Constantine*, 21 mai 1951)

ACCIDENT DU TRAVAIL. — Trois ouvriers musulmans de la société Boussiron, travaillant sur le pont de l'Oued-Berd, pris de vertige sans doute, ont fait une chute d'une quinzaine de mètres. Immédiatement transportés à Kerrata, ils ont reçu les soins du docteur Roumaingas. L'un d'entre eux, sérieusement blessé, a été dirigé sur l'hôpital régional de Sétif.

CONFÉDÉRATION GÉNÉRALE DU PATRONAT DE L'ALGÉRIE
(*Le Réveil économique*, 15 juin 1951)

Le président Pierre Guiauchain, qui assumait depuis bientôt trois ans la présidence de la Confédération générale du patronat de l'Algérie, ayant exprimé le désir de se retirer,

une réunion extraordinaire du conseil central confédéral s'est tenue au siège de la Confédération et a élu M. André Forestier, président de la confédération.

Nous lui adressons nos vives félicitations.

———————

NOUVELLES DU CONSTANTINOIS

KERRATA

Des ouvriers travaillent à 45 m de hauteur sur un madrier de 45 cm de largeur à l'entreprise Boussiron

(*Alger Républicain*, 11 mars 1952)

L'entreprise « Boussiron » ne respecte pas les lois sur la sécurité !

La « Boussiron » construit le pont de l'oued El-Berg.

Des ouvriers travaillent à 45 mètres de hauteur sur un madrier de 45 cm. de largeur. Aucune mesure de sécurité n'existe !

Qu'attendent les services responsables ? Peut-être la mort de quelques ouvriers pour faire respecter les mesures de sécurité.

———————

CONFERENCES

U.N.I.T.E.C.

(*Alger Républicain*, 11 avril 1952)

Le mercredi 16 avril 18 h, cinéma « Le Paris », rue Tancrède à Alger, sous l'égide du Groupement algérien de la société des ingénieurs civils de France, de l'Institut technique du bâtiment et des travaux publics d'Algérie et de l'Union des ingénieurs et techniciens français, M. Nicolas Esquillan, ingénieur ICF, directeur technique des Entreprises Boussiron, donnera une conférence sur « Les hangars en béton armé de 101 m. 50 de l'aéroport de Marignane », avec projection d'un film inédit sur l'exécution et le levage de la couverture et de vues fixes (noir et couleur).

Accès aux adhérents et aux membres de la société des amis de l'UNITEC sur présentation de leur carte.

Personnes intéressées invitées, retirer cartes invitation kiosque Dianoux, square Aristide-Briand, librairie universitaire, 58-60, rue Michelet, caisse du cinéma « Le Paris ».

———————

BARRAGE DE KERRATA

Riche bilan d'activité de nos candidats

AUX ÉLECTIONS DE DÉLÉGUÉS DU PERSONNEL QUI ONT LIEU JEUDI

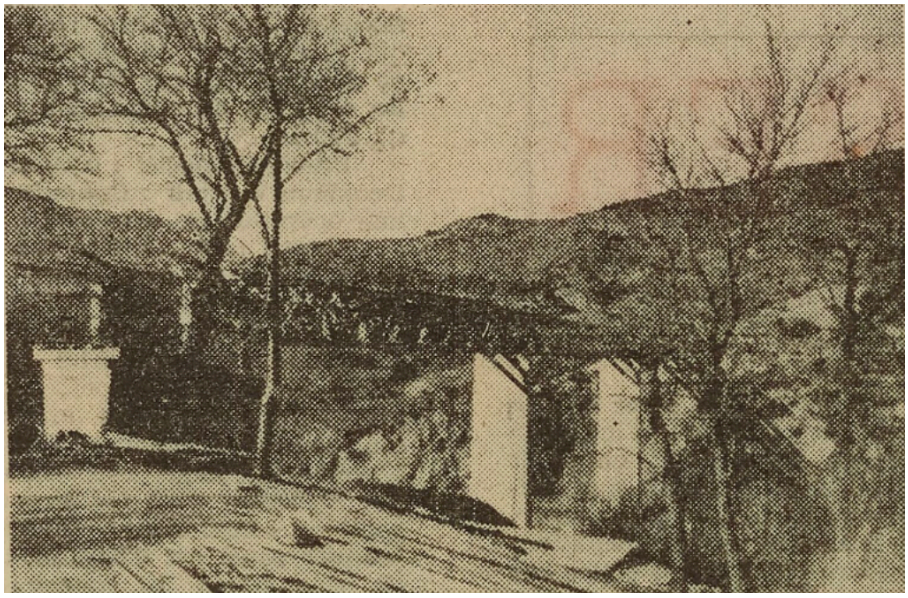
(*Alger Républicain*, 10 juin 1952)

Le pont du chantier Boussiron au barrage de Kerrata

Jeudi, les travailleurs des chantiers du barrage de Kerrata éliront leurs délégués du personnel. Comme l'année dernière, leurs suffrages se porteront sur les candidats CGT.

Ces derniers se présentent avec un riche bilan d'activité.

Ils ont pu faire obtenir une augmentation de 15 à 25 % des salaires — 100 kg de charbon par mois et par famille, plus de 10 kg par personne à charge — 20 kW d'électricité pour l'hiver.



Ils ont dénoncé inlassablement les injustices commises envers les ouvriers ; licenciements abusifs, retrait des primes de panier, de hauteur, de travaux sales, etc...

Beaucoup de choses restent à faire et pour cela, ils ont besoin de la confiance de tous. Leur activité jointe à la lutte indispensable des travailleurs leur permettra d'améliorer leurs conditions de vie et de travail.

———————