Mise en ligne : 27 avril 2024.
Dernière modification : 8 mai 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

ENTREPRISES BOUSSIRON, Paris (1899-1969)

Simon Jean Boussiron, fondateur

Né à Perpignan, le 11 avril 1873.
Fils de Jean Louis Boussiron et d'Eulalie Toueille.
Marié à Alexandrine Marie Louise Bras. Dont :
Jeanne (1908-1922)[Mme Jacques Fougerolle : ci-dessous].

Ingénieur Arts et Métiers, Aix-en-Provence.

Ouvrier ajusteur aux Aciéries de la Marine à Saint-Chamond (1891-1892).

Dessinateur aux Fonderies de Chartres (1892-1893), puis aux Éts Eiffel à Levallois-Perret (1893-1896).

Ingénieur en chef des études à la Société de constructions métalliques vasco-belge (1896-1898), puis à la Société pour les constructions en ciment armé (1898-1899).

Fondateur de sa maison en mai 1899 avec un autre Quadzarts Antoine Garric : Simon & Garric.

Construction d'un pont béton armé sur le Tarn à Montauban.

Couverture en béton armé d'une partie du canal Saint-Martin à Paris (1906).

Hangars pour avions du Bourget-Dugny, de Bron, Reims et Karouba (Bizerte).

Administrateur du Grand Garage de l'Europe, Paris, 11, rue Boursault (S.A., 1929) ;

PDG des Éts Valette et Garreau, à Vichy : mécanique.

Œuvres : Règles de calcul du béton armé (1900).

Publicité
(*Le Ciment*, décembre 1899)

———————

12 octobre
(*Archives commerciales de la France*, 16 octobre 1901)

Paris. — Dissolution. -—31 août 1901. — Société A. MOLLET et BOUSSIRON, expl. du brevet de ciment armé Boussiron, 16, Milton. — Liquid. M. Boussiron qui reprend la propriété exclusive de son brevet. — 31 août 1901. — *Petites Affiches*.

———————

Formations de sociétés
(*Le Ciment*, décembre 1901)

Paris. Formation de la Société en nom collectif Boussiron et Garric, expl. du brevet de ciment armé système Boussiron, 16, rue Milton. — Durée 20 ans. — Cap. : 30.000 fr. Acte du 7 octobre.

———————

12 octobre
(*Archives commerciales de la France*, 7 février 1903)

Paris. — Formation. — Société BOUSSIRON, GARRIC et E. GROSSARD, travaux publics, 72, Église. — 31.000 fr. — 3 fév. 1903. — *Loi*.

———————

5 février
(*Archives commerciales de la France*, 18 janvier 1905)

BOUSSIRON et GARRIC, expl d'un brevet de ciment armé, système Boussiron, 16, Milton. — Liquid. M. Boussiron.— 10 janv. 1905. — *Petites Affiches*.

———————

19 mars
(*Archives commerciales de la France*, 21 mars 1908)

Paris. — Formation. — Société en nom collectif H. JAUJARD et BOUSSIRON, terrassements voie et ballastage, 16, Milton. — 1 an. — 10.000 fr. —28 fév. 1908. — *Affiches parisiennes*.

———————

LA GRÈVE DES TERRASSIERS DU RÉSEAU DE L'OUEST
(*Le Journal*, 17 mai 1911)

Aucun incident grave n'a marqué, hier, la grève des terrassiers et poseurs de la voie de l'Ouest-État. Aux abords du pont Cardinet, à la gare en construction des Batignolles et le long de la voie ferrée, la troupe, les gardes municipaux et la police parisienne continuaient le service d'ordre de la veille.

Nous avons pu nous entretenir avec MM. Jaujard et Boussiron, à qui sont confiés les travaux suspendus actuellement par la grève. Ils nous ont fait la déclaration suivante :

— Depuis un mois, déjà, nous pressentions le mouvement. Vous savez que, pour le terrassement, le prix de série est de 0 fr. 70 l'heure et de 0 fr. 90 pour le ballastage. D'accord avec le syndicat des terrassiers, il avait été convenu que l'heure faite serait payée à 0 fr. 85, puisque nous conduisons, simultanément, les deux ordres de travaux.

Sans crier gare, il prend, aujourd'hui, fantaisie au syndicat de réclamer 0 fr. 90 et cela, au mépris de nos conventions. Il en résulterait, pour notre entreprise, si nous accordions ces conditions, une surcharge de 250.000 francs environ. La direction des chemins de fer de l'État ne voulant pas, de son côté, supporter cette augmentation de dépenses, nous résolûmes de repousser ces prétentions inacceptables.

Comme nos ouvriers se proposaient de travailler quand même, quittes à exiger, à la fin de la semaine, les 0 fr. 90 en question, nous fûmes dans l'obligation de les licencier.

Le conflit en est là. Hier matin, à six heures, un groupe de 150 terrassiers se présenta sur les chantiers de la gare des Batignolles pour reprendre le travail. Il fut immédiatement dispersé.

Un meeting a été tenu, dans la matinée, à la Bourse du Travail de Clichy. La grève menace de prendre une tournure violente à partir de jeudi, si les entrepreneurs embauchent ce jour-là, comme ils en ont l'intention, des ouvriers non syndiqués pour continuer leurs travaux.

-———————

LA GRÈVE SUR L'OUEST-ÉTAT
(*Le Voltaire*, 26 mai 1911)

La grève des terrassiers de l'entreprise Jaujard et Boussiron, occupés aux travaux nécessités par la construction de la nouvelle gare des Batignolles, est loin d'être terminée, comme on le supposait.

89 ouvriers seulement ont travaillé ce matin au lieu de 327 hier. Les syndicalistes ont réussi à débaucher un très grand nombre de leurs camarades, et l'on redoute une nouvelle manifestation. M. Lépine a décidé que le service d'ordre des premiers jours serait réorganisé par M. Munier, officier de paix du 17e arrondissement, avec le concours de la Garde républicaine et de la troupe.

-———————

INCIDENT DE GRÈVE À RUEIL
(*Le Petit Parisien*, 3 juin 1911)

Au moment où, hier matin, se faisait la relève des gendarmes à la ballastière de Rueil où travaillent les équipes de la maison Jaujard et Boussiron, des terrassiers, à la tête desquels se trouvaient deux militants, envahirent le chantier.

Une bagarre éclata au cours de laquelle des coups de revolver furent tirés, sans que personne fût atteint.

———————

AUX CHANTIERS DE L'OUEST-ÉTAT

———————

Bagarre sanglante entre jaunes et rouges
(*Le Siècle*, 13 juin 1911)

La porte de la Chapelle, qui avait vu le 1er juin une rixe sanglante entre terrassiers grévistes et non grévistes, a été, ce matin, le théâtre d'une bagarre où, de nouveau, le sang a coulé.

Cette rixe .est un écho de la grève des chantiers Jaujard et Bouissiron, à la gare des Batignolles. On sait que, dans cette entreprise, les 500 cégétistes qui avaient cessé le travail ont été remplacés par autant d'ouvriers appartenant tous au syndicat de la Liberté du Travail.

Les révoqués ont juré de se venger. Le 1er juin, ils attaquaient les « jaunes » qui, sans méfiance, arrivaient par petits groupes de la Plaine-Saint-Denis, où ils habitaient presque tous, pour prendre le train à la gare de La Chapelle-Saint-Denis-Ceinture. Ce jour-là, du côté des non grévistes, il y avait cinq blessés, et le commissaire de police du quartier de la Goutte-d'Or, chargé de l'enquête, avait dû, faute de preuves, relaxer tous les coupables présumés.

Samedi dernier, les agresseurs tentèrent de rééditer leur petite plaisanterie, et se heurtèrent à une résistance inattendue. Les « jaunes », tous armés, et marchant par bandes de vingt, menacèrent de leurs revolvers quiconque les frapperait.

Malheureusement il y eut, hier matin, de neuf heures à midi, au manège Saint-Paul, une grandie réunion organisée par la C.G.T. et les faits que nous venons de rappeler furent évoques par tous les orateurs qui reprochèrent aux grévistes « leur inqualifiable lâcheté ».

Ceux-ci profitèrent des conseils qui leur étaient ainsi donnés.

LA BAGARRE

Ce matin, dès cinq heures, 120 terrassiers armés de matraques et de pierres se trouvèrent à la porte de la Chapelle, où il n'y avait pas un seul .gardien de la paix.

Un groupe de 13 terrassiers de l'entreprise Jaujard et Boussiron qui venaient de la plaine Saint-Denis, se virent barrer le passage. Tous étaient armés : le contremaître d'un fusil Lefaucheux à deux coups, son sous-chef d'équipe d'une canne-fusil, quatre hommes de revolvers contenus dans des étuis passés en bandoulière et les autres de revolvers placés dans les poches des vestons.

Un ouvrier réussit à gagner la gare de la Chapelle-Saint-Denis-Ceinture pour essayer de faire prévenir télégraphiquement ou téléphoniquement la préfecture de police.

Il se heurta à un inexplicable refus.

Ses camarades, pendant ce temps, avaient réussi à gagner la passerelle qui donne accès à la voie ferrée dans la direction de Courcelles-Ceinture. De là, ils tinrent en respect leurs adversaires qui les criblèrent de coups de pierres.

LES BLESSÉS

À bout de patience, le contremaître épaula son Lefaucheux et fit feu deux fois. Un gréviste fut atteint au genou droit et un autre à la face. Ils furent emportés par leurs compagnons, et il a été impossible de retrouver leurs traces.

La surexcitation est très vive parmi les « jaunes » et les « rouges », et il faut s'attendre à des incidents de plus en plus violents.

Terrassiers sabrés par la police et arrêtés
(*L'Humanité*, 29 juin 1911)

Huit heures trois quarts ; de la porte d'Asnières, une colonne de terrassiers grévistes se met en branle pour sa promenade quotidienne.

Elle se dirige vers Levallois par le boulevard Victor-Hugo. Soudain, à la hauteur de la rue du Bois, deux cents individus en uniforme et armes gendarmes et agents, s'élancent sur les promeneurs, armés, eux, de pancartes réclamant la journée de huit heures et chantant l'*Internationale*.

La charge est terrible, les sabres frappent fort et la place reste aux assommeurs. Mais l'opération n'est pas terminée. Le sang n'a pas assez coulé.

Les policiers continuent leur chasse chez les marchands de vins de Clichy où les terrassiers ont coutume d'aller et les en délogent violemment.

Dans la rue, une. scène d'odieuse cruauté s'accomplit, sous l'œil terrorisé des habitants. Un ouvrier, nommé Viet, est terrassé ; deux agents le saisissent par les bras ; deux autres lui écartent les jambes tandis que, lâchement, un cinquième lui lance des coups de pied dans les parties et qu'un sixième le frappe de coups de sabre sur la tête.

Pantelant, le malheureux est traîné au poste et laisse sur son passage un long sillage de sang. C'est l'hôpital qu'il lui faudrait ; mais là, on constaterait les blessures dont il est meurtri et il ne le faut pas ; la police ne le veut .pas. Tant pis si sa victime en meurt.

Quinze autres arrestations sont opérées, dont celle d'un membre du conseil du syndicat des terrassiers.

Tous les camarades arrêtés ont été emprisonnés dans un wagon à bestiaux garé à Levallois et gardé, arme au poing, par la troupe.

À onze heures, à la descente de son échafaudage, un ouvrier maçon, que ce carnage avait indigné et qui l'avait dit tout haut, le matin, à neuf heures et demie, est arrêté et va rejoindre les autres prisonniers dans le wagon.

Tels furent les sanglants incidents qui jetèrent, hier matin, le plus vif émoi parmi la population de Clichy et de Levallois.

Les bandits de la police ont bien mérité de MM. Jaujard et Boussiron, pour le compte desquels ils assomment les honnêtes ouvriers. Mais tout se paie et ce n'est pas par ces procédés révoltants que les entrepreneurs de l'Ouest-État verront les vrais terrassiers, dont ils ont besoin, revenir sur leurs chantiers.

LES GRÈVES
(*Le Figaro*, 5 juillet 1911)

Les terrassiers des chantiers Jaujard et Boussiron,-entrepreneurs des travaux de l'Ouest-État, se sont réunis lundi soir à la Bourse du travail de Clichy, et ont décidé « par discipline syndicale » de faire cesser la grève qui durait depuis sept semaines.

À la Compagnie du Nord, où l'on procède au quadruplement des voies entre la plaine Saint-Denis et Aulnay-sous-Bois, de nouvelles rixes ont éclaté entre « indépendants » qui travaillent et « syndicalistes » qui font grève. À la gare de Blanc-Mesnil, les soldats au 120e ayant tiré des coups de fusil en l'air pour donner l'éveil, les gendarmes sont ac courus et les syndicalistes ont pris la fuite.

———————

UN ÉCHAFAUDAGE S'EFFONDRE

———————

ON RELÈVE UN MORT ET CINQ BLESSÉS

(*L'Ouest-Éclair*, 5 décembre 1911)

Paris, 4 décembre. — Un grave accident s'est produit vers une heure et demie, au pont de la rue Cardinet, aux Batignolles, où des travaux sont en cours pour la réparation de la voûte. Six ouvriers étaient sur l'échafaudage, lorsque l'un des madriers formant le plancher sur lequel ils se trouvaient céda.

Les malheureux tombèrent d'une hauteur de 10 mètres environ : des ouvriers des chantiers voisins se portèrent à leur secours et les relevèrent mais déjà, l'un d'eux était mort, il avait été tué sur le coup. C'est un nommé Eugène Ricada, 33 ans, demeurant 125, rue Cardinet. Les autres ont reçu des soins dans une pharmacie et ont été transportés ensuite à leur domicile. Quatre d'entre eux sont d'origine italienne ; ils sont blessés moins grièvement que le cinquième, Louis Mouchin, 32 ans, manœuvre, demeurant 125, rue Cardinet, dont l'état inspire de vives inquiétudes.

Il y aurait eu sabotage

Il y a lieu de rapprocher de cet accident le fait suivant : une douzaine de « rouges » de l'entreprise Kesler et Gaillard ont été congédiés samedi dernier. En s'éloignant, ils proférèrent des menaces à l'égard des autres ouvriers du chantier, des « indépendants » pour la plupart. Or les six ouvriers qui ont été victimes de l'accident sont justement des indépendants dont plusieurs ont été embauchés ce matin même. C'est ainsi que l'ouvrier tué, Ricada, et le plus grièvement atteint, Mouchin, étaient encore la semaine dernière à l'entreprise Jaujard et Boussiron qu'ils n'ont quittée que parce que le travail manquait.

———————

LE BANQUET DE LA « LIBERTÉ DU TRAVAIL »

(*Le Petit Bleu de Paris*, 3 janvier 1912)

La « Liberté du travail », Union fédérale travailleurs antirévolutionnaires deFrance, réunissait, hier, dans un restaurant de la rue Béranger, ses plus fervents collaborateurs.

Une cinquantaine de chefs de chantier, contremaîtres, représentant plus de dix mille travailleurs de toutes les industries et corporations du bâtiment, étaient présents. Les chefs de grosses industries avaient tenu à se faire représenter à cette fête, parmi lesquels : MM. Morillon, Corvol et Cie, Farges, de la maison Jaujard et Boussiron, les Sablières de la Seine, la Société d'extraction Leloup, etc. M. Allembert, président de l'Union, était à la table d'honneur, ainsi que M. Léger, secrétaire général.

Durant tout le repas, une cordiale sympathie n'a cessé de se manifester entre représentants ouvriers et patrons, et c'est d'un heureux présage pour la réalisation des projets chers à la « Liberté du travail ».

Une intéressante matinée artistique, à laquelle assistaient un millier d'unionistes, a terminé cette première fête du travail libre.

———————

5 juillet
(*Archives commerciales de la France*, 9 juillet 1912)

Paris. — Dissolution.—30 juin 1912.— Soc. H. JAUJARD et BOUSSIRON, terrassement, voie et ballastage, 81, Rome. — Liquid. M. Boussiron. — 28 fév. 1912. — *Petites Affiches*.

———————

LES GRÈVES

———

Dans le bâtiment
(*La Petite République*, 3 août 1913)

Les grévistes cimentiers de l'entreprise Boussiron, réunis salle Prévost, après avoir entendu le rapport de la délégation qui s'est rendue auprès du patron, ont décidé de continuer la lutte et d'avertir les charpentiers que les ouvriers du chantier de Colombes sont en grève.

———————

TRIBUNAL CORRECTIONNEL

———

Coup de couteau
(*Journal de Roanne*, 15 avril 1917)

Les Espagnols, qui sont légion dans les chantiers de l'Arsenal, ont le coup de couteau facile.

Une altercation avait éclaté le 24 mars dernier, dans une cantine de l'entreprise Boussiron entre ouvriers français et espagnols. Ces derniers avaient tiré leurs couteaux quand le chef de chantier M... s'interposa entre les belligérants. Dans la mêlée, un Espagnol, nommé Sudupe Francisco, lui enfonça son couteau dans le ventre. La blessure, fort heureusement, ne fut pas grave. Sudupe se défend en alléguant que c'est lui qui a. reçu un coup de couteau, mais qu'il n'en a pas donné. Il est condamné à 4 mois de prison.

———————

Faits divers locaux
(*Journal de Roanne*, 6 mai 1917)

Chute mortelle.

Un accident mortel est arrivé, l'autre soir, sur les chantiers de l'arsenal. Un ouvrier cimentier de l'entreprise Boussiron, nomme Chambru Julien, 6 ans, rue de la Loire, 22, est tombé d'un échafaudage, d'une hauteur de 6 mètres. Relevé gravement blessé, le

malheureux a été transporté à l'hospice, où en dépit des soins prodigués, il est mort peu après.

Tombé d'un échafaudage.

Le nommé Lapendry, 51 ans, cimentier à l'entreprise Boussiron, à l'arsenal, est tombé d'un échafaudage d'une hauteur de 8 m. 50. Il s'est brisé le maxillaire inférieur et plusieurs dents.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL

Vol de fil de fer.

Un espagnol, nommé Jaca Constancio, ouvrier à l'entreprise Boussiron, à l'arsenal, alléché par la promesse d'un litre dont il serait récompensé n'hésitait pas à voler un rouleau de fils de fer, quand il fut surpris par un gardien. Il est condamné à un mois de prison.

———————

Faits divers locaux
(*Journal de Roanne*, 20 mai 1917)

Trois chutes dont deux mortelles.

Lundi soir, vers 2 heures, le nommé Perrazi Louis, 47 ans, ouvrier cimentier à l'arsenal, entreprise Boussiron, est tombé d'un échafaudage, d'une hauteur de 7 mètres.

Transporté à l'hôpital il y est mort peu après.

Le matin, un autre ouvrier, de nationalité étrangère, dont nous ignorons le nom, a fait également une chute de 18 mètres et s'est tué sur le coup.

Le jeune Pafignot, 18 ans, est tombé aussi d'un échafaudage et s'est gravement contusionné. Son état, un moment désespéré, s'est sérieusement amélioré. Il est soigné à l'hôpital.

Les poivrots.

Le nommé M... Joseph, italien, 64 ans, manœuvre, 2, rue Brison, qui était manifestement ivre, mercredi soir, vers 17 heures et demie, rue Nationale, et causait du trouble sur la voie publique, a été conduit au poste de police par un gardien de la paix.

Le nommé D... V... Aurebis. sujet espagnol, 30 ans, manœuvre entreprise Boussiron. à l'arsenal et logeant dans une cantine, s'est présenté dimanche soir, vers 21 heures 45. à l'entrée du cinéma Pathé, manifestement ivre et insista pour entrer. Les gardiens de la paix de service l'ont conduit au poste de police.

———————

Faits divers locaux
(*Journal de Roanne*, 1er juillet 1917)

Chute mortelle.

Vendredi soir de la semaine dernière, un prisonnier allemand, Woller Ludivig, 37 ans. occupé à l'arsenal, entreprise Boussiron, est tombé d'une voûte, d'une hauteur de 10 mètres, et s'est tué sur le coup. Ses funérailles ont eu lieu dimanche matin.

———————

Tué par un madrier

(*Mémorial de la Loire et de la Haute-Loire*, 11 juillet 1917)

Roanne, 10 juillet. — Les accidents graves se succèdent dans les chantiers de l'arsenal. La nuit dernière, vers 10 heures, un madrier posé sur un échafaudage, en équilibre instable, est tombé sur deux ouvriers de l'entreprise Boussiron, d'une hauteur de dix mètres. Ces deux blessés ont été transportes à l'infirmerie de Tord-Boyaux, où l'un d'eux a succombé en arrivant ; il se nomme Foche Christophe. Le second, nommé Hol Antoine, est dans un état grave.

———————

TRIBUNAL CORRECTIONNEL

———————

Un voleur de cigares.
(*Journal de Roanne*, 29 juillet 1917)

Un jeune chef de chantier de l'arsenal, à l'entreprise Boussiron, nommé Aubry, tout récemment réformé après une blessure grave et de beaux états de service qui lui ont valu la médaille militaire et la croix de guerre, n'est malheureusement pas aussi bon citoyen que bon soldat. Le délit qui lui est reproché est celui-ci : Un jour qu'il était employé à la réception des marchandises pour l'arsenal, il détourna dans un wagon un colis destiné à la régie et qui contenait des cigares de luxe. Il fit ensuite le généreux et distribua largement à ses camarades les cigares volés. Le Tribunal, eu égard à ses bons antécédents, lui inflige la peine minimum de un mois de prison.

———————

Faits divers locaux
(*Journal de Roanne*, 12 août 1917)

Tombé d'un échafaudage.

Un ouvrier de l'arsenal, entreprise Boussiron, Darmet Claude, est tombé d'un échafaudage et s'est fracturé l'épaule gauche. Il a été transporté à l'hôpital.

———————

TRIBUNAL CORRECTIONNEL
(*Journal de Roanne*, 19 août 1917)

Coup de caillou.

Galure Raymond, 20 ans, manœuvre à l'entreprise Boussiron, à l'arsenal, a lancé un caillou à la figure de son chef d'équipe M. D... pour une observation que lui faisait celui-ci. Il est condamné à 15 jours de prison.

———————

Faits divers locaux
(*Journal de Roanne*, 2 septembre 1917)

Un violent.

M^me^ Loire, épicière et tenancière d'une buvette, 7, rue des Moulins, a porté plainte contre le nommé Ivérardi François, 58 ans, maçon à l'entreprise Boussiron. lequel, mercredi soir, vers 7 heures, étant en état d'ivresse, s'est présenté à son établissement

pour se faire servir à boire ; sur le refus de la tenancière, il l'aurait saisie par le cou en lui mettant les doigts dans la bouche pour l'empêcher de crier.

……

Accidents du travail.

Maloron Gustave. 17 ans, cimentier à l'entreprise Boussiron, en échafaudant pour boiser une corniche, est tombé dans le vide et s'est fracturé l'avant-bras gauche.

……

TRIBUNAL CORRECTIONNEL

Vols d'essence.

Certains individus, à qui leur profession favorisait certaines indélicatesses, ont profité de ce que l'essence était rationnée et se trouvait très difficilement pour en voler à leurs patrons et la revendre en suite à bon prix. C'est ainsi que le jeune D..., chauffeur au service de M. P…, détourna plusieurs bidons qu'il vendit à son complice, le jeune R..., garçon d'hôtel qui se chargeait de pourvoir aux besoins d'automobilistes à court d'essence. Le nommé D... Eugène qui fut chauffeur à l'entreprise Boussiron, usa du même procédé ainsi que le nommé J..., son successeur à ladite entreprise. Le Tribunal condamne D... à un an de prison ; J..., à 6 mois ; les jeunes B..., à 6 mois et D..., à trois mois. Le nommé D... qui avait aussi acheté de l'essence au garçon d'hôtel, sans savoir l'origine frauduleuse de l'essence, est acquitté.

———————

ARRONDISSEMENT DE ROANNE
(*Mémorial de la Loire et de la Haute-Loire*, 29 août 1917)

Tentative d'escroquerie. — Trois ouvriers de l'entreprise Boussiron, les nommés G., P. et R., qui se faisaient payer par le caissier de l'entreprise des acomptes d'après des cartes falsifiées ont été arrêtés. Ils seront poursuivis pour faux en écritures, vol et complicité.

———————

Faits divers locaux
(*Journal de Roanne*, 9 septembre 1917)

Accidents à l'Arsenal.

Le nommé Gallardo Aurélio, sujet espagnol, manœuvre à l'entreprise Boussiron, est tombé d'un échafaudage d'une hauteur de 4 mètres et s'est fait, dans sa chute, des contusions multiples. Il a été transporté à l'hôpital mixte de Roanne.

Le nommé Franchi Luigi, 42 ans, sujet italien, cimentier à l'entreprise Picketty, est tombé d'une hauteur de 5 m. 50 en se servant d'une corde pour descendre d'un échafaudage. Malgré la commotion qu'il a ressentie, cet ouvrier a pu se rendre seul à son domicile, rue des Acacias.

———————

Faits divers locaux
(*Journal de Roanne*, 16 septembre 1917)

Chute.

Le nommé Arnaud Michel, 56 ans, charpentier à l'entreprise Boussiron, à l'Arsenal, était en train de couvrir un baraquement avec du carton bitumé, lorsque, glissant sur le carton, il est tombé d'une hauteur de trois mètres. Il s'est fait dans sa chute des contusions multiples.

———————

Faits divers locaux
(*Journal de Roanne*, 2 décembre 1917)

Coup de couteau.

Le nommé Thivint Jean, 28 ans, débardeur, a été, dans la nuit de samedi à dimanche, assailli, rue Détournée, par deux Espagnols. L'un d'eux l'a frappé d'un coup de couteau. La victime a été transportée à l'hôpital.

Ses deux agresseurs ont été arrêtés : Pasabon Antoine, 27 ans, et Santos Bartolomé, 30 ans, tous deux ouvriers à l'arsenal, entreprise Boussiron.

……

Coups et blessures.

Les nommés Bernard Jacques, 20 ans, dit « 15 grammes », mobilisé à l'entreprise Boussiron, comme manœuvre, et Adel Paul, 19 ans, manœuvre à la même entreprise, ont été arrêtés mercredi soir sous l'inculpation de coups et blessures sur le nommé Othuman [*sic : Othman ?*] ben Nadj, sujet tunisien. Adel est, de plus, inculpé de violences et rébellion envers un agent.

———————

Faits divers locaux
(*Journal de Roanne*, 16 décembre 1917)

Un noyé.

Lundi matin. le nommé Lamure André, 51 ans, menuisier à l'arsenal, entreprise Boussiron, a été trouve noyé dans l'écluse du canal. M. le Commissaire de police du 2e arrondissement a fait les constatations d'usage. De l'enquête ouverte, il résulte que cette noyade est purement accidentelle.

Espagnol irascible.

Comme il emportait un sac qui ne lui appartenait pas, l'Espagnol Bataler, de l'entreprise Boussiron, s'entendit interpeller par son patron. Il lui répondit par des menaces de mort. Bataler qui ne comparait pas, est condamné par défaut à un mois de prison.

———————

TULLE
(*L'Auvergnat de Paris*, 15 juin 1918)

— Lundi, M. Pierre Géraudie, mobilisé à l'entreprise Boussiron, fut renversé par un wagon Decauville qui lui brisa la jambe gauche.

———————

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE ROANNE SE DÉFEND

(*La Journée industrielle*, 4 février 1919)

Un exemple de la bonne administration de l'Arsenal

Tout ne se passait pas de la façon la plus correcte dans le plus beau des arsenaux du monde, si l'on en juge, par l'histoire suivante :

Un certain Marcel Détreit, qui fut naguère chef d'équipe aux travaux du ciment dans l'entreprise Boussiron, à l'arsenal de Roanne, vient de comparaître devant le tribunal correctionnel de cette ville. Il est inculpé d'avoir escroqué une somme de 6.758 francs à l'aide de manœuvres frauduleuses. Les faits reprochés ont été commis de juin à décembre 1918.

Voici comment opérait Détreit. Ayant à présenter les heures de travail effectuées sur les cartes d'ouvriers travaillant sous ses ordres, il gardait les cartes d'ouvriers qui avaient quitté l'entreprise et il leur marquait des journées. Comme c'était lui qui recevait les sommes dues comme salaires pour les répartir entre les ayant droit, il lui était donc facile de s'approprier le produit des journées fictives qu'il avait pointées. Cette manœuvre fut découverte parce que Détreit continuait à faire figurer parmi les ouvriers un poilu qui n'avait travaillé que pendant le temps de sa permission.

Détreit a reconnu les faits qui lui sont reprochés, mais il a prétendu pour son excuse qu'il n'a fait qu'agir comme M. Boussiron lui-même. Les faits qu'il reproche à son ancien patron sont-ils exacts ? Les témoins l'ont entendu dire, mais ne sauraient l'affirmer. Cependant, il faut retenir de la déposition de M. Mons, « le bras droit » de M. Boussiron, que certaines pratiques ont eu cours qui laissent au moins perplexes.

M. Mons a, en effet, reconnu que lorsque M. Boussiron exécutait des travaux en régie pour le compte de l'État, il décomptait ainsi les journées d'ouvriers : si huit hommes avaient été employés dix heures par jour, il comptait 10 hommes à 10 heures, soit une différence de 20 heures par jour. Cela se faisait, ajoute M. Mons, avec l'agrément des surveillants de l'État et ce surcroît d'heures était .admis comme prix de location du matériel ou comme rémunération supplémentaire pour la rapide exécution du travail.

Ce qui paraît évident, c'est que les calculs fictifs de l'entrepreneur ont suggéré à Détreit l'intention d'en faire autant pour son propre bénéfice.

M. le procureur de la République a réclamé une peine sévère contre Détreit que défendit ensuite très habilement Me Sérol.

Le tribunal a accordé à Détreit des circonstances atténuantes, étant donné sa conduite militaire — il est réformé no 1 — et l'a condamné à 4 mois de prison et 100 francs d'amende.

———————

NIÈVRE

(*La Dépêche du Berry*, 24 juin 1920)

NEVERS. — Nouvel accident mortel aux ateliers Boussiron. — Un ouvrier espagnol de l'entreprise Boussiron, le nommé Emilio Betato, âgé de 30 ans, travaillait à un échafaudage. Alors qu'il était dans un monte-charge, un des câbles se rompit et le malheureux tomba sur le sol.

Betato, qui est célibataire, fut conduit à l'hôpital.

Malgré les soins qui lui furent donnés, il expira le lendemain matin.

———————

NIÈVRE

(*La Dépêche du Berry*, 19 novembre 1920)

NEVERS. — Bagarre entre Portugais. — Depuis plusieurs mois, de nombreux Portugais sont employés comme manœuvres ou terrassiers à l'entreprise Boussiron, à la Bonne-Dame, près Nevers.

On n'aurait qu'à se louer de leurs services, déclarent certains chefs de services, si, chez eux, il régnait un esprit de bonne camaraderie.

Au contraire, loin de s'accorder, les scènes de pugilat sont fréquentes et il y a souvent lieu d'intervenir pour les empêcher de se battre.

Au cours de l'avant-dernière nuit, vers 1 heure et demie du matin, alors que Manuel Marquès, 46 ans, manœuvre et son fils, âgé de 21 ans, dormaient tous les deux dans le même lit, deux de leurs compatriotes firent irruption dans la baraque. Marquès fut violemment secoué par Alvez., âgé de 32 ans, terrassier à l'entreprise, qui lui demanda sur un ton menaçant: « Ton fils a trouvé mon portefeuille contenant 1.000 francs ! Rends-moi le ou ?... » Marquès maugréa, il lui répondit négativement tout en lui faisant observer que son fils n'était pas un voleur.

Alvez devint furieux, il saisit un manche de pioche qui se trouvait dans un coin de la baraque et en frappa Marquès à coups redoublés. Marquès fils se leva pour défendre son père et la bagarre reprit de plus belle. Le nommé Olivarez, qui accompagnait Alvez frappa Marquès père de plusieurs coups de pied sur la figure. Celui-ci fut assommé à demi.

Grâce à l'intervention de M. Raoul Baradat, chef de service et de plusieurs ouvriers de l'entreprise, la bagarre, qui allait devenir encore plus violente, prit fin.

M. le docteur Martin fut appelé pour prodiguer des soins aux blessés. M. Marquès père a plusieurs côtes de la région thoracique fracturées et son fils est blessé et contusionné sur diverses parties du corps. M. le docteur Martin les fit transporter à l'hôpital de Nevers.

La gendarmerie avisée, a ouvert une enquête. Les deux agresseurs Alvez et Olivarez, qui ont quitté le chantier hier matin, sont activement recherchés.

———————

NIÈVRE
(*La Dépêche du Berry*, 25 mars 1920)

NEVERS. — Entre Algériens et Portugais. — Avant-hier, vers six heures du soir, les nommés Gaspard Antonie, 39 ans, et Edouard Fernandez, 49 ans, sujets portugais, charpentiers à l'entreprise Boussiron, à Vauzelles, ont été attaqués par un groupe d'Algériens dans la rue Faidherbe.

Au cours de la rixe, Antonie était terrassé et roué de coups par les Algériens. Il fut relevé dans un état pitoyable, il portait une plaie béante au cuir chevelu d'où le sang s'échappait abondamment.

Son état ne paraît pas grave.

———————

LES TRAVAUX DE LA COMPAGNIE DU NORD*
à Longueau
(*Le Progrès de la Somme*, 6 décembre 1921)

……

Les transformations de le gare de Longueau

Ainsi qu'on nous le faisait remarquer, la gare de Longueau est appelée, dans l'avenir, à prendre un développement qu'elle n'a jamais connu. C'est dans cette prévision que la

Compagnie du Nord procède actuellement à d'heureuses transformations qui, disons-le de suite, sont en harmonie avec les progrès réalisés dans l'outillage moderne. On doit lui en savoir gré. En effet, l'application de la loi de huit heures oblige la Compagnie à prendre des dispositions qui permettent à son personnel de produire tout autant qu'autrefois, en travaillant moins de temps. Pour y arriver, il fallait rompre avec des méthodes de travail désuètes et surannées. C'est ce qu'elle a fait. Elle le pouvait d'autant plus facilement qu'elle dispose des capitaux nécessaires. Les deux installations que nous allons citer.. répondent donc à ce double but : gagner du temps et économiser du personnel.

Au premier plan se place le grand atelier destiné à la réparation des machines. Il mesure environ 85 mètres de long sur une largeur de 36. Il a été construit en béton par l'entreprise Boussiron, 10, boulevard des Batignolles, à Paris. Commencé seulement au début de l'année, sa construction a pu être menée rapidement, en raison du sol consistant sur lequel il a été édifié. Sa mise en service aura lieu très prochainement.

Le nouvel atelier est pourvu d'un outillage tout à fait moderne : tours, raboteuses, fraiseuses, scies, etc., le tout actionné par l'électricité ; marteau-pilon à air comprimé, forges, etc. Au-dessus de tout ce matériel, sont installés trois ponts roulants capables d'enlever les pièces les plus lourdes. Éclairé à l'électricité, cet atelier est également pourvu du chauffage central. Des fosses de grandes dimensions permettent de réparer les locomotives les plus puissantes.

Le Toboggan

Jusqu'à présent, l'approvisionnement des locomotives en combustible demandait un certain temps, qui s'éternisait encore quand les voies étaient encombrées. Très prochainement, il se fera dans des conditions bien plus rapides et aussi plus pratiques, sans main-d'œuvre, grâce au « Toboggan », véritable merveille de l'outillage moderne, dont nous allons dire quelques mots.

Il a été également édifié en béton par l'entreprise Boussiron. Sa construction ne se fit pas sans quelques difficultés. Le toboggan est, en effet, situé à proximité des voies Paris-Lille, et il fallut prendre certaines dispositions pour conserver à celles-ci toute leur solidité. Pour cela, on dut procéder notamment à un étayage très complet et, de ce fait, la circulation des trains ne se ressentit aucunement du voisinage de ces travaux.

Mais une autre difficulté, non moins sérieuse, attendait l'entreprise. Pour les fondations qui exigeaient une profondeur de neuf mètres, on dût, vu la présence de l'eau, employer tout un système ris protection dont sa chargea l'entreprise Devaux. En outre, jour et nuit, sans relâche, deux pompes puissantes épuisèrent les nappes d'eau pour permettre aux ouvriers de travailler.

Si, aujourd'hui, le toboggan n'est pas encore prêt à fonctionner, ce qui ne saurait plus tarder, toute la partie en béton est terminée. C'est une tour qui atteint 25 mètres de hauteur, au-dessus du sol, sous Laquelle la locomotive viendra se placer.

Elle renferme un mécanisme fort ingénieux, à l'aide duquel s'opère le mélange des charbons de diverses provenances, nécessaires aux locomotives. Le charbon est amené aux soutes par des wagons spéciaux, dont une vingtaine stationnent actuellement à Longueau. De là, nul automatiquement, le charbon est envoyé au haut de l'édifice d'où il descend dans un réservoir à quatre compartimente qui peut contenir une provision pour dix wagons. La combustible est ensuite déversé mécaniquement dans le tender. Le chargement de la machine s'effectue ainsi en très peu de temps. Le toboggan est également distribué pour approvisionner en briquettes.

L'installation nouvelle marquera donc, à tous les points de vue, un progrès considérable sur les méthodes actuelles de travail. Il n'y aura plus de stationnements sur les voies, plus d'encombrement des lignes. De l'avis des personnes compétentes, son fonctionnement réalisera une économie considérable de temps et de personnel.

Le dépôt du Longueau étant appelé à prendre une grande importance, la Compagnie ne veut pas être prise au dépourvu. C'est ainsi qu'elle a agrandi et modifié une partie de ses installations. Nous citerons par exemple : la lampisterie, le magasin de dépôt pour le matériel nécessaire aux machines, le vaste local destiné à la distribution des huiles de graissage, etc. Les bureaux situés à proximité du dépôt des locomotives ont également subi des transformations. L'ancienne rotonde, devenue depuis longtemps trop exiguë, pour abriter certaines machines, a été agrandie.

Afin de pouvoir distribuer le chauffage central dans toutes les parties du dépôt, l'entreprise Boussiron a construit une centrale thermique qui renferme deux puissantes chaudières. Au centre du dépôt, elle a aussi édifié une sous-station électrique, transformatrice de l'énergie et distributive du courant, dont I'installation se poursuit actuellement.

D'ici quelques semaines, cette même maison commencera la construction de la nouvelle rotonde qui se trouvera sur l'emplacement de l'ancienne usine à gaz. Déjà, depuis la mise en service du nouveau pont tournant dont nous avons donné les caractéristiques, cet endroit sert de dépôt aux locomotives.

Pour le personnel

Voilà pour le côté technique. Mais la Compagnie a voulu aussi que son personnel profitât de ses intelligentes initiatives. À son intention, elle a fait construire, par l'entreprise Boussiron, dans l'ancien parc du château de Longueau, deux groupes de bâtiments, pourvus de l'électricité et du chauffage central. Ils comportent des salles de lecture, fumoirs, salles de bains. Ils serviront de dortoirs ; l'un peut contenir 140 lits, l'autre la moitié.

Mais quand nous disons dortoirs, il ne faut pas entendre par là une salle ou deux, où s'aligneront de nombreux lits, mais 210 chambres bien distinctes avec tout le confort désirable. Ces dortoirs-là, les vieux mécaniciens les ont toujours ignorés. Faute de mieux, ils devaient sommeiller, car il était impossible d'y reposer tranquillement, dans un dortoir commun où se succédaient les allées et venues. Cet inconvénient et bien d'autres encore n'existeront pas dans les deux dortoirs spéciaux, répondant à toutes les lois de l'hygiène, qui s'élèvent à présent près du château et dont l'installation n'est pas encore tout à fait terminée.

Quant au château, son intérieur a subi de nombreuses transformations. Son rez-de-chaussée servira d'infirmerie pour les agents de la Compagnie. On se propose également d'y installer des bureaux.

———————————

LES TRAVAUX DE LA COMPAGNIE DU NORD À LONGUEAU
(*Le Progrès de la Somme*, 29 avril 1922)

……

Ne quittons pas la gare sans dire que l'entreprise Boussiron construit en ce moment la nouvelle rotonde. On sait qu'elle s'élèvera sur l'emplacement de l'ancienne usine à gaz. Édifiée sur un sol suffisamment solide qui a dispensé l'entrepreneur de recourir à des fondations spéciales, la nouvelle rotonde sera terminée dans le courant de l'année. Elle complétera la série des importantes installations créées par la Compagnie et dont nous avons déjà parlé.

———————

Règle à calcul des constructions en béton armé
Système Riegler

(*Travaux*, 29 juillet 1922)

En usage dans les bureaux suivants
FRANCE ET SES COLONIES
Maison Boussiron, 10, bd des Batignolles, Paris.

———————————

ARRONDISSEMENT DE ROMORANTIN
(*L'Écho du Centre*, 20 juillet 1926)

LA FERTÉ-IMBAULT. — Rixe. — L'Italien Cesari Angelo, surveillant de nuit à l'entreprise Boussiron, ayant voulu interdire l'accès du chantier à un ouvrier portugais, ce dernier, aidé de quatre compatriotes, venus à sa rescousse, le roua de coups.

———————————

1928 (février) : Hangars pour avions à Karouba (Tunisie)

———————————

Une victoire des cimentiers
(*L'Humanité*, 8 août 1928)

Grâce à la ténacité des ouvriers et à la tactique employée par le syndicat unitaire des cimentiers, la maison Boussiron (chantier rue de Bercy) a été dans l'obligation de capituler.

Les garçons obtiennent donc une augmentation de salaire horaire de 0,50 et les compagnons 0,25, ce qui porte leurs salaires respectifs à 4,50 et 5,25.

Les camarades ayant compris, à la suite de cette victoire, que seules les organisations unitaires luttent pour la défense des intérêts du prolétariat, adhèrent tous au syndicat unitaire des cimentiers.

———————————

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.

———————————

[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). Médaille du travail : conducteur de travaux à l'Entreprise Boussiron, à Alger (*JORF*, 15 avril 1950).

ANGERS
Conseil municipal
(*Le Petit Courrier*, 4 décembre 1930)

……

Le renforcement du pont de la Haute-Chaîne. — Par délibération en date du 12 juin, le conseil approuve le dossier du concours dressé par les ingénieurs pour le renforcement du pont de la Haute-Chaîne.

Le 24 novembre, la Commission technique des eaux, a estimé qu'il y avait lieu de relever la soumission souscrite par la Société des Établissements Boussiron, de Paris.

Le conseil approuve donc le projet présenté en vue du renforcement et de l'aménagement des abords, et accepte la soumission des Établissements Boussiron, en date du 8 novembre 1930, dont le montant s'élève à 1.062.800 fr.

———————————

LES ESSAIS DE RÉSISTANCE DU PONT DE LA HAUTE-CHAÎNE
ONT PLEINEMENT RÉUSSI
(*Le Petit Courrier*, 25 mars 1932)

Les travaux d'élargissement et de consolidation du pont de la Haute-Chaîne viennent d'être terminés et jeudi étaient faites les épreuves de résistance.

Ces épreuves consistent essentiellement à faire supporter au pont, en son point le plus défavorable à la résistance un poids considérable, tel qu'on puisse dire que pratiquement jamais une pareille charge ne sera accumulée sur le pont au même moment.

Pour ce faire, les ingénieurs avaient fait disposer de chaque coté sur les trottoirs des sacs de sable sur toute la longueur.

Au point supposé de moindre résistance étaient groupés deux camions des Ponts et Chaussées et deux camions d'arrosage avec leurs tonnes De chaque coté, on avait entassé des sacs de sable, le tout d'un poids approximatif de 90 tonnes.

Des appareils enregistreurs Richard, placés vers chaque extrémité du pont, étaient chargés d'indiquer les fléchissements, s'il s'en produisait.

Dès le matin, des expériences de circulation furent faites, et l'après-midi vers 16 heures, quand la charge prévue fut complète, on put constater que les appareils n'enregistraient aucun fléchissement sensible.

C'était la preuve irréfutable de la complète solidité du pont.

Ces intéressantes expériences ont été été faites sous la direction de MM. Bouciron [*sic :* Boussiron], constructeur ; Renaud, ingénieur en chef ; Cardenat et Pousset, ingénieurs des Ponts et Chaussées.

……

———————————

ANGERS
LES ESSAIS DU PONT DE LA HAUTE-CHAÎNE
(*Le Petit Courrier*, 26 mars 1932)

Dans le compte rendu des essais du pont de la Haute-Chaîne, dont nous avons donné le détail hier, à nos lecteurs, une erreur de typographie nous a fait mettre Dupré au lieu de Dupic, nos lecteurs auront rectifié d'eux-mêmes.

La réfection et l'élargissement du pont de la Haute-Chaîne ont, en effet, été exécutés, suivant les plans dressés par la Société d'études pour la construction et la réparation des ouvrages métalliques, par l'entreprise Boussiron, de Paris, sous la direction de M. Renaud, ingénieur en chef ; Cadenat, ingénieur des Ponts-et-Chaussées et Dupic, ingénieur de la ville.

Le nouveau pont donnera, nous l'espérons. satisfaction à tous.

Ajoutons que dans la matinée, M. le préfet de Maine-et-Loire était venu se rendre compte de l'état des travaux et des essais poursuivis par les ingénieurs.

Ainsi que nous l'avons annoncé, le pont de la Haute-Chaîne, élargi et renforcé, sera livré définitivement à la circulation, le 10 avril prochain.

———————————

Le pont de Cavaillon, le plus grand pont suspendu de France, est terminé
(*La Journée industrielle*, 9 juin 1932 et nombreux autres quotidiens)

Le pont de Cavaillon, sur la Durance, vient d'être terminé.

On sait que ce pont, entièrement métallique, est le plus grand pont suspendu de France. La Durance a, en effet, à l'endroit considéré, environ 300 mètres de largeur.

L'ouvrage est d'une seule portée de 308 mètres. Le tablier a une largeur de 8 mètres dont 5 m. 50 de chaussée. Trente-deux câbles de 10 centimètres de diamètre et longs de 450 mètres supportent ce tablier et l'accrochent à des culées formidables. Ils sont soutenus par des pylônes en ciment armé de 42 mètres de hauteur.

Les travaux ont duré deux ans.

———————————

(*Science et monde*, 21 juillet 1932)

TOUT POUR TOUS

SCIENCE ET MONDE

DES IDÉES, DES FAITS...

LE PONT DE CAVAILLON

LE PONT SUSPENDU LE PLUS LONG DE FRANCE VIENT D'ÊTRE ACHEVÉ SUR LA DURANCE, A CAVAILLON (Vaucluse). En 1928 fut fêté, à Tournon sur le Rhône, le centenaire de la construction du premier pont « suspendu » par l'ingénieur français Marc Seguin (le même qui inventa la chaudière tubulaire pour locomotives). Depuis cette époque, ce genre d'ouvrages d'art a connu une vogue justifiée, grâce à ses qualités de légèreté et de résistance. Un seul constructeur, Arnodin, ingénieur français, construisit ainsi en France et à l'étranger 246 ponts suspendus entre 1862 et 1924. C'était un succès. La technique du pont suspendu est d'ailleurs fort simple. Elle consiste, comme l'on sait, à lancer au-dessus de la rivière à franchir, des câbles solidement ancrés sur les rives, et supportés par des pylônes en maçonnerie ou métalliques. Ces câbles maintiennent suspendu le tablier. A cet égard, c'est le pont sur l'Hudson (*Voir Science et Monde* N° 47) reliant New-York à New-Jersey (Etats-Unis), qui détient le record du monde, avec sa gigantesque portée de 1.067 mètres, ses deux tabliers (l'un supportant 4 voies ferrées et l'autre une chaussée centrale de 12 m. 20 encadrée de deux chaussées latérales de 7 m. 30 avec trottoirs de 3 m. 50), avec ses pylônes de 200 mètres de haut, ses câbles d'un mètre de diamètre, et sa hauteur (65 mètres au-dessus du niveau du fleuve). Le pont de Cavaillon, bien que plus modeste, présente une portée unique en France de 308 mètres, et son tablier mesure 8 mètres de largeur. Les pylônes, de 50 mètres de haut, supportent 32 câbles de 217 fils (ayant chacun un diamètre de 4 mm. 67) et de 450 mètres de longueur. Ainsi, la Durance qui, souvent, n'occupe qu'une très faible partie de son large lit, ne rencontrera, en temps de crue, aucun obstacle à l'écoulement rapide de ses eaux tumultueuses. Le pont de Cavaillon peut subir la comparaison avec celui de Cologne à Mulheim sur le Rhin qui est le premier d'Europe. Ce dernier est composé de trois parties : d'une travée centrale de 315 mètres de long et de deux travées latérales de 91 m. 50 (à droite). Mais la particularité remarquable du pont de Cologne réside en ceci : ses câbles, supportés par des pylônes de 52 mètres, articulés à leur base, ne sont pas ancrés sur les rives, mais sont fixés aux extrémités des travées latérales du pont. Celles-ci seraient donc soulevées par la traction des câbles si un contrepoids en béton ne s'y opposait. Ainsi il a été complètement inutile de suspendre ces travées latérales aux câbles. Cette technique nouvelle dans l'établissement des ponts a permis de donner au pont de Cologne beaucoup plus de légèreté, tout en réalisant une grande résistance.

LE PONT DE COLOGNE

LE PONT SUSPENDU LE PLUS LONG DE FRANCE VIENT D'ÊTRE ACHEVÉ SUR LA DURANCE, A CAVAILLON (Vaucluse). En 1928 fut fêté, à Tournon sur le Rhône, le centenaire de la construction du premier pont « suspendu » par l'ingénieur français Marc Seguin (le même qui inventa la chaudière tubulaire pour locomotives), Depuis cette époque, ce genre d'ouvrages d'art a connu une vogue justifiée, grâce à ses qualités de légèreté et de résistance. Un seul constructeur, Arnodin, ingénieur français, construisit ainsi en France et à l'étranger 246 ponts suspendus entre 1862 et 1924. C'était un succès. La technique du pont suspendu est d'ailleurs fort simple. Elle consiste, comme l'on sait, à lancer au-dessus de la rivière à franchir, des câbles solidement ancrés sur les rives, et supportés par des pylônes en maçonnerie ou métalliques. Ces câbles maintiennent suspendu le tablier.

À cet égard, c'est le pont sur l'Hudson (Voir *Science et monde,* nº 27) reliant New-York à New-Jersey.(États-Unis), qui détient le record du monde, avec sa gigantesque portée de 1.067 mètres, ses deux tabliers (l'un supportant 4 voies ferrées et l'autre une chaussée centrale de 12 m. 20 encadrée de deux chaussées latérales de 7 m. 30 avec trottoirs de 3 m. 50), avec ses pylônes de 200 mètres de haut, ses câbles d'un mètre de diamètre, et sa hauteur (65 mètres au-dessus du niveau du fleuve).

Le pont de Cavaillon, bien que plus modeste, présente une portée unique en France de 308 mètres, et son tablier mesure 8 mètres de largeur. Les pylônes, de 50 mètres de haut, supportent 32 câbles de 217 fils (ayant chacun un diamètre de 4 mm. 67) et de 450 mètres de longueur. Ainsi, la Durance qui, souvent, n'occupe qu'une très faible partie de son large lit, ne rencontrera, en temps de crue, aucun obstacle à l'écoulement rapide de ses eaux tumultueuses.

Le pont de Cavaillon peut subir la comparaison avec celui de Cologne à Mulheim sur le Rhin qui est le premier d'Europe. Ce dernier est composé de trois parties : d'une travée centrale de 315 mètres de long et de deux travées latérales de 91 m. 50 (à droite). Mais la particularité remarquable du pont de Cologne réside en ceci : ses câbles, supportés par des pylônes de 52 mètres, articulés à leur base ne sont pas ancrés sur les rives, mais sont fixés aux extrémités des travers latérales du pont. Celles-ci seraient donc soulevées par la traction des câbles si un contrepoints en béton ne s'y opposait. Ainsi il a été complètement inutile de suspendre ces travers latérales aux câbles. Cette technique nouvelle dans l'établissement des ponts a permis de donner au pont de Cologne beaucoup plus de légèreté, tout en réalisant une grande résistance.

———————

UNE GRANDE RÉALISATION

———————

Ce qu'est le nouveau pont suspendu de Cavaillon
(*Le Radical du Vaucluse*, 3 septembre 1932)

C'est mercredi prochain que M. Daladier, ministre des Travaux publics, inaugurera officiellement le nouveau pont suspendu de Cavaillon dont les représentants des départements de Vaucluse et des Bouches-du-Rhône, lui feront remise, en tant que représentant de l'État.

Qu'est le nouveau pont de Cavaillon ?

C'est un des plus grands ponts suspendus de France : c'est une œuvre digne du génie de notre pays qui concilie à la fois la technique et l'esthétique. À ce titre, on peut le citer comme une œuvre d'art.

Le pont, entièrement métallique, est d'une seule portée de 308 mètres. Le tablier a 8 mètres de largeur dont 5 m. 60 de chaussée.

Trente-deux câbles de 10 centimètres et d'une longueur de 450 supportent le tablier, attachés à des culées monumentales et sont soutenus par des pylônes en ciment armé qui mesurent 42 mètres de hauteur. Il a été établi de façon à permettre le passage des convois les plus lourds.

Notons que des bas-reliefs allégoriques décorent le nouveau pont, dont l'exécution a été confiée a des prix de Rome.

Les plans avaient été confiés à M. Castel, architecte des Bouches-du-Rhône ; à M. Hugues, ingénieur en chef de Vaucluse, à M. Albert Hugues, son fils, ingénieur des Arts et Manufactures.

Le montant des travaux s'est élevé à la somme de dix millions et la construction fut réalisée par la Compagnie de Fives-Lille, en collaboration avec l'entreprise Boussiron.

Un peu d'histoire

Avant ce magnifique pont suspendu qui constitue un trait d'union particulièrement précieux entre notre département et les Bouches-du-Rhône, existait un pont suspendu à quatre arches.

Ce pont fut emporté deux fois par les eaux ; la première fois entre 1854 et 1856 ; la seconde fois après les inondations de 1885.

La reconstruction du pont fut alors décidée et confiée aux frères Arnodin, les spécialistes bien connus : pendant les travaux, les communications furent assurées par un bac installé dans la propriété Guende, à l'extrémité de la digue Sébastiani.

C'est le 25 novembre 1887 que le nouveau pont fut livré à la circulation : il était alors la propriété de la Compagnie concessionnaire Séguin qui, naturellement, percevait un droit de péage assez élevé pour l'époque.

On commençait, dans les milieux officiels, à parler d'un rachat de ce pont par les collectivités intéressées.

Les deux derniers représentants de la Compagnie Seguin furent MM. Chauvet et Antoine Daloux. Ce dernier fut, malgré ses fonctions, un fervent partisan du rachat.

Les interventions se multiplièrent et, dès 1888, M. Mignon, industriel, conseiller municipal de Cavaillon, présentait à la séance du 24 juin un vœu tendant au rachat du pont.

Le 15 juillet suivant, M. Boussot, maire et conseiller général, présentait un projet au gouvernement et au conseil général : MM. Boussot, Liotier et Millet furent nommés membres de la commission interdépartementale.

MM. Pourquery de Boisserin et M. Jean Saint-Martin se disputèrent également l'honneur, dans les années qui suivirent, de s'être occupés de la question du rachat.

Mais ce n'est que le 7 septembre 1893 (?) que M. Guis, succédant à M. Boussot, obtenait du conseil général, après une brillante intervention, un vote définitif.

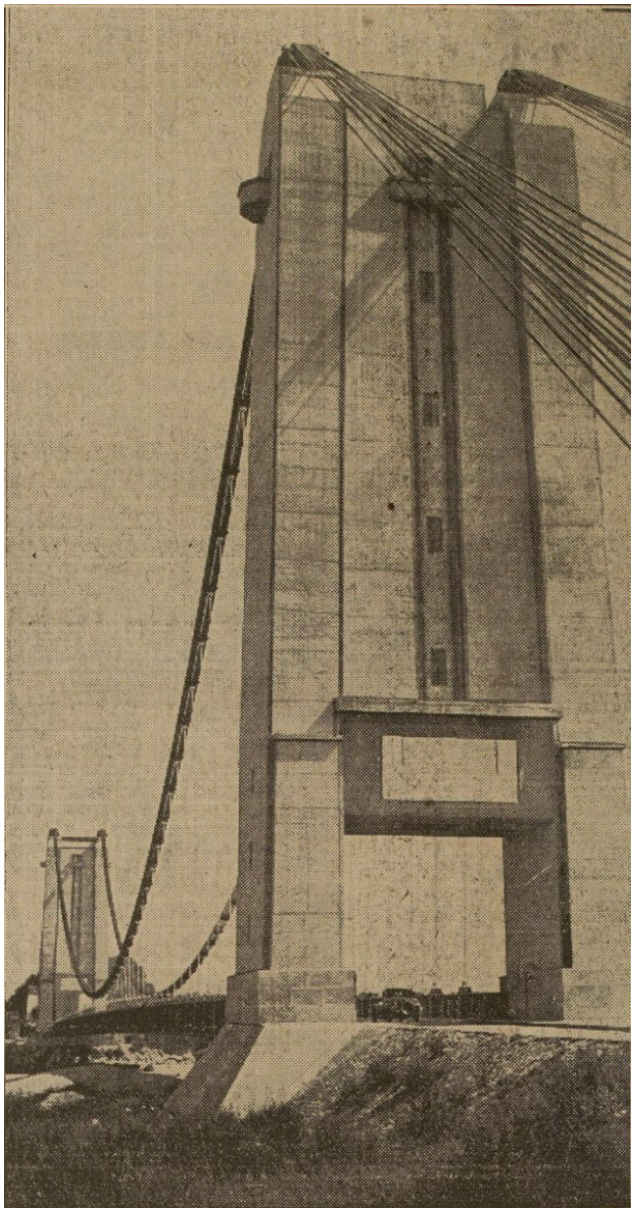
Le 6 mai 1894, le conseil municipal de Cavaillon acceptait le projet voté par le conseil général et décidait d'émettre un emprunt.

C'est donc, pour une large part, à l'activité intelligente de M. Guis, sympathique maire actuel de Cavaillon, que le Vaucluse doit le magnifique pont suspendu qui sera inauguré mercredi prochain.

……

———————

M. DALADIER INAUGURERA DEMAIN
UN NOUVEAU PONT SUR LA DURANCE
(*Excelsior*, 6 septembre 1932)



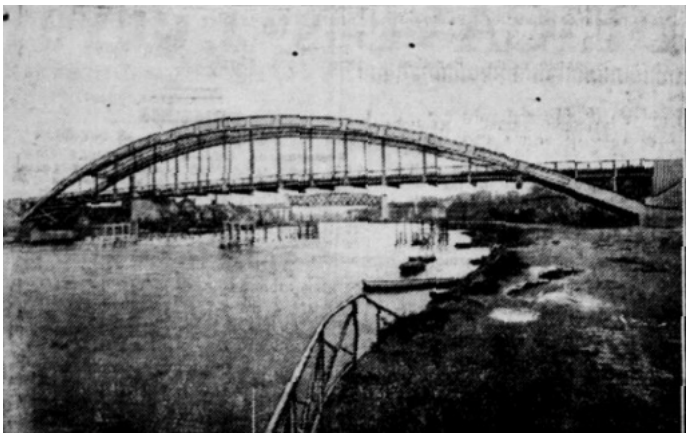
Une vue du pont suspendu de Cavaillon d'une portée de 300 mètres

———————

1933 : création de la Société algérienne des Établissements Boussiron
et de la Société marocaine des Établissements Boussiron

———————

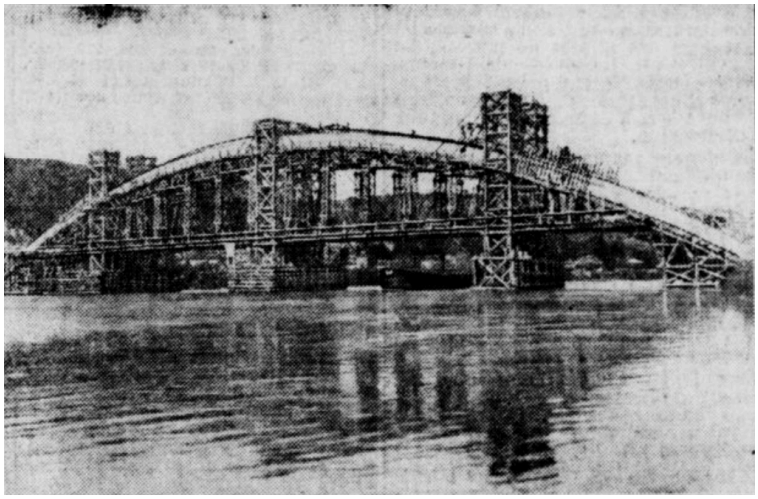
LES GRANDS PONTS EN BÉTON ARMÉ
Leurs progrès et leur avenir
(*La Journée industrielle*, 29 novembre 1934)



Pont de Conflans-Fin d'Oise
[détruit en 1940]

Le pont de Conflans-Fin d'Oise, construit en 1926 par la Maison S. Boussiron, a 195 mètres de portée. C'est un type remarquable d'arc en béton arme d'une grande légèreté puisque, pour une telle portée, les hauteurs de sections ne sont que de 1 m. 50 à la clé et de 1 mètre aux naissances. C'est un élancement qui n'avait encore jamais été atteint.

On remarquera aussi l'élégance du contreventement fait en treillis multiples de barres menues formant comme un plafond ajouré. Cette recherche a été inspirée par la volonté d'écarter cet effet de lourdeur que marquent à l'entrée de nombreux ponts les pièces imposantes, traverses et treillis, des grands panneaux de contreventement.



Pont de la Roche-Guyon
[détruit en 1940]

Un pont en béton armé, du même genre, mais plus important encore, puisque sa portée atteint 161 mètres, est celui qui vient d'être achevé sur la Seine à la Roche-Guyon, en remplacement d'un pont suspendu détruit pendant la guerre. Cet ouvrage a été exécuté par la Société des Établissements Boussiron. Semblable au premier comme dispositions générales, avec une longueur totale de 202 mètres et une flèche de seulement 23 mètres (représentant un surbaissement de 1/7), il a présenté d'intéressantes particularités en ce qui a trait à l'échafaudage.

Cette partie de la construction a fait l'objet d'observations très intéressantes en vue d'y trouver des enseignements pour des applications plus importantes ; enseignements précieux, car on sait que, pour les ouvrages en béton armé, ainsi que nous le disions plus haut, on ne pourra songer aux grandes portées compatibles avec la résistance du matériau qu'après avoir résolu la question des grands échafaudages.

Au pont de la Roche-Guyon, le cintre a été comprimé préalablement, de manière à supprimer la déformation due au serrage des assemblages. Sa rigidité a permis de supprimer les câbles d'équilibre que le constructeur avait disposés au sommet des pylônes du pont de Conflans-Fin d'Oise, pour résister aux efforts dissymétriques qui se produisent pendant le bétonnage ; de la sorte ont pu être éludées les complications obligeant à tronçonner le bétonnage pour charger symétriquement de part et d'autre de chacune des palées, et le travail a pu se faire sans se préoccuper du déséquilibre de chacune d'elles.

La photographie ci-contre montre les belles passes libres qui ont été laissées pour la navigation et les dispositions qui ont été prises pour que les étais du cintre soient assez espacés et n'offrent pas au vent une surface trop grande, la hauteur de 40 mètres au-dessus du fond de la rivière exigeant que les effets de balancement soient réduits au minimum.

Jacques Philippe Marie FOUGEROLLE, successeur de Simon Boussiron

Né à Tunis, le 2 juin 1902.

Fils de François *Xavier* Fougerolle (1864-1927), administrateur délégué de Fougerolle frères (BTP), et de Marie Angéline Josephine Rossignoli.

Marié à Paris XVIe, le 15 avril 1929, avec Jeanne-Louise Boussiron (fille de Simon).

Dont Solange, Philippe, Hélène.

Ingénieur ECP.

Administrateur de la Compagnie électrique de la Loire et du Centre (1931), en remplacement de son oncle Philippe, décédé.

Administrateur [1945] de l'Union électrique, à Saint-Claude (Jura), dont son père Xavier avait été administrateur et dont son cousin Lucien Bourrellis était vice-président.

de la Caisse générale de l'industrie et du bâtiment (CGIB),

de la Société d'application de la préfabrication à la construction d'immeubles, etc.

Président des Hôtels Splendide-Royal et Excelsior d'Aix-les-Bains.

Directeur de Valette et Garreau à Vichy (propriété de Simon Boussiron).

Membre du bureau du Centre national du patronat français (CNPF) à la Libération.

Chevalier de la Légion d'honneur du 5 mars 1947 : ci-dessous.

Officier de la Légion d'honneur du 17 mai 1951 : président chambre de commerce de Paris (depuis 1950).

Commandeur de la Légion d'honneur du 28 fév. 1956, parrainé par Simon Boussiron : ancien président de l'assemblée des présidents des chambre de commerce de France et de l'Union française.

Décédé à Paris-XVe, le 29 novembre 1965.

Étienne-Eugène-*Charles* PUJADE-RENAUD
directeur, puis administrateur des Entreprises Boussiron

Né à Lyon IIe, le 4 juin 1902.

Fils d'Abdon Étienne Férréol Pujade (1856-1904), greffier de justice, puis employé de commerce, et d'Eugénie Églantine Gerbier.

Autorisé à s'appeler Pujade-Renaud (1953).

Deux enfants :

— Claude Pujade-Renaud (Bizerte, le 25 février 1932) : romancière,

— et Jean-Marc Pujade-Renaud (Paris XVIIIe, 8 février 1936) : ingénieur de l'École supérieure de physique et de chimie de Paris.

———————

Polytechnicien.

Il effectue toute sa carrière au sein des Entreprises Boussiron en France, en Afrique du Nord et en Côte d'Ivoire, à commencer par la construction de hangars triples en béton armé pour hydravions à Karouba près Bizerte en 1932.

———————

Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 15 septembre 1939).

Décédé à Versailles, 2 juin 1992.

DANS LES SOCIÉTÉS
(*La Journée industrielle*, 5 juillet 1936)

Entreprises Boussiron. — Cette société anonyme nouvelle a pour objet l'étude et la réalisation de tous travaux publics ou particuliers. Le siège est à Paris. 10, boulevard des Batignolles. Le capital est fixé à 1 million en 2.000 actions de 500 fr., toutes émises contre espèces.

Les premiers administrateurs sont : MM. Simon-Jean Boussiron, ingénieur constructeur, à Paris, 10, boulevard des Batignolles ; Jacques Fougerolle, ingénieur à Paris, 132, rue de Longchamp ; et Charles Pujade-Renaud, à Paris, 12, square de Clignancourt.

———————————

Le lock-out des cimentiers de la porte Clignancourt
(*L'Humanité*, 14 février 1938)

L'entreprise Boussiron occupe, sur son chantier du passage souterrain de la Porte de Clignancourt, une soixantaine d'ouvriers cimentiers.

Il y a quelques jours, le conducteur des travaux interpellait le délégué du chantier, qui remplissait sa fonction, et se permettait de le frapper puis, devant la protestation des ouvriers, ordonnait, à 15 h. 30, l'arrêt du travail.

Le lendemain, les ouvriers se présentèrent à l'heure habituelle ; aucun chef ne vint pour les commander.

Depuis, le conflit se poursuit, Nous demandons à tous nos camarades, dans les chantiers, de faire bon accueil aux vendeurs de cartes de solidarité, pour aider les gars de chez Boussiron dans leur lutte. — Le secrétaire général.

———————————

EN QUELQUES LIGNES
(*Le Populaire*, 18 février 1938)

— Le syndicat des travailleurs de la pierre proteste contre le fait que l'entreprise Boussiron, adjudicataire du passage souterrain de la porte Clignancourt, a violé la loi interdisant l'emploi de sous-traitants ou de tâcherons.

———————————

Le conflit des cimentiers de l'entreprise Boussiron est terminé
(*Le Populaire*, 7 avril 1938)

Depuis plus de deux mois, les 60 ouvriers du chantier de la porte de Clignancourt étaient en lutte pour obtenir la réintégration du camarade Passemard, délégué de chantier.

Le conflit, qui fut porté à l'arbitrage, vient d'être résolu.

La sentence surarbitrale qui y a mis fin déclare que l'ouvrier Passemard sera repris le lundi 11 avril et que des élections auront lieu pour la nomination du délégué de chantier.

Dans ces conditions, le travail a repris, en accord avec le syndicat, le lundi 4 courant.

———————————

PONTS
RECONSTRUCTION DU « PONT DE LA COUDETTE » (Landes)
(*L'Usine*, 22 septembre 1938)

12 mars. — Mont-de-Marsan. — Service Vicinal. — Concours pour la reconstr. du pont de la Coudette, sur le gave de Pau, au passage du ch. v. de G. C. n° 29, de Saint-Paul-lès-Dax, à Sorde-l'Abbaye. (Toute latitude était laissée aux concurrents pour le choix du type à adopter (pont métallique, pont en béton armé, pont en maçonnerie, pont suspendu). — Adjudicataire : BOUSSIRON, 10, bd des Batignolles, Paris, 2.416.602 francs (béton armé). — L'entreprise Boussiron avait également soumis quatre autres projets avec variantes (voûte parabolique, etc.) aux prix respectifs de : 2.444.323 fr., 2.645.009, 2.673.730 et 2.756.157.

……

———————————

1939 : création des la Société nord-africaine des entreprises Boussiron

———————————

NOTE
concernant les services militaires de Jacques FOUGEROLLE,
et son attitude pendant la guerre 1939-1945 (mars 1947)
(Dossier de Légion d'honneur, p. 20-22]

À sa sortie de l'École centrale en 1925, M. Jacques Fougerolle fut, pendant six mois, élève officier de réserve à l'École militaire du génie à Versailles.

Promu ensuite sous-lieutenant, il fut affecté au 5e Régiment du Génie à Versailles, du printemps à l'automne 1926.

De 1927 à 1939, M. Fougerolle a effectué 4 périodes militaires et suivi régulièrement les cours de l'École de perfectionnement des officiers de réserve du Génie. Son activité et les travaux qu'il y accomplit lui valurent d'être décoré en 1936 de la Croix des services militaires volontaires.

Promu capitaine du Génie, il fut mobilisé le 2 septembre 1939 et commanda la 566e Compagnie de construction du Génie.

En janvier 1940, il fut (sans qu'il l'ait demandé) affecté spécial à la tête de son entreprise (les Entreprises Boussiron) pour exécution de travaux urgents de la Défense nationale.

Protection en béton des réservoirs de carburants de Notre-Dame-de-Gravenchon (Basse-Seine) et du Bec d'Ambès (Gironde)

Construction urgente d'une usine à Gannat en vue du repliement des usines d'aviation Caudron.

Construction de la poudrerie de Sainte-Livrade (Lot-&-Garonne)

*
* *

Démobilisé en juillet 1940, M. FOUGEROLLE replie son entreprise à Villeneuve-sur-Lot (Lot-&-Garonne) en évitant de travailler pour l'occupant et en se contentant de participer à des travaux de reconstruction française (S.N.C.F., Ponts et Chaussées).

Il n'eut jamais de contact avec les autorités d'occupation. Malgré cette attitude de refus, il réussit néanmoins à éviter le S.T.O. à son personnel. Grâce aux dispositions prises, certains éléments jeunes de l'entreprise purent se dissimuler dans la région du Lot-et-Garonne ou dans la Nièvre.

D'autre part, en juin 1942, il put effectuer un voyage aller et retour à Alger et prendre avec son directeur local, M. Forestier, les dispositions nécessaires en cas de coupure. Ces dispositions permirent à la Société nord-africaine des Entreprises Boussiron, dès le débarquement des Alliés de 1942, de se mettre à la disposition de ceux-ci : c'est ainsi que cette société participa activement à la reconstruction des voies de communication en Tunisie après la libération de ce dernier pays (1943-1944) et à des travaux à l'aérodrome de Salé.

*
* *

C'est en partie grâce à cette attitude que M. Fougerolle fut nommé par ses pairs, en 1944, président de la chambre syndicale des constructions en ciment armé de France et de l'Union française. À ce titre, il chargea un jury d'honneur d'examiner le comportement de ses ressortissants pendant l'occupation et notamment des membres du Comité de Direction de la Chambre syndicale. C'est ainsi que trois de ces membres furent priés de s'écarter de ce Comité.

*
* *

En résumé, soit par la ponctualité de ses services militaires, soit par son attitude de chef d'entreprise, puis de président de chambre syndicale, et cela malgré les circonstances difficiles et certaines pressions que, comme beaucoup d'industriels, il a dû

subir pendant la période de l'Occupation, M. Fougerolle a toujours conservé son attitude digne d'estime.

La meilleure preuve en fut qu'avant la reconstitution de la Centrale Patronale, il fut appelé par le général de GAULLE, en septembre 1944, à faire partie de la Commission dite de représentation patronale composée uniquement de 13 membres. Il y demeura, jusqu'à la constitution définitive du C.N.P.F., l'unique représentant des industries du bâtiment et des travaux publics.

———————

LES GRANDES ENQUETES
Les problèmes techniques posés par l'industrialisation du Bâtiment
Réponses publiées par le « Moniteur des T.P. et du Bâtiment » dans son nº spécial illustré, consacré à L'INDUSTRIALISATION DU BATIMENT et la Reconstruction
(*Travaux publics et bâtiment,* Alger, 21 avril 1947)

Dans le but de projeter la plus vive lumière sur le problème de l'industrialisation du Bâtiment, dont les données et les possibilités en France sont encore assez confuses, le *MONITEUR DES T. P. ET DU BATIMENT* à ouvert une grande enquête auprès de nombreuses personnalités qualifiées. Les premières réponses ont été publiées dans le magnifique numéro spécial de notre confrère parisien sur l'« Industrialisation du Bâtiment et la Reconstruction » dont nous avons fait connaître le sommaire à nos lecteurs (Voir *J. G*. du 10 février 1947) et que tous les professionnels soucieux de se documenter devraient se procurer Le MONITEUR — et nous l'en remercions ici a bien voulu nous autoriser à reproduire quelques unes de ces réponses. Nous commençons aujourd'hui cette publication par la

Réponse de
M. Jacques FOUGEROLLE,
directeur général des Entreprises Boussiron

C'est fort à propos que le « Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment » cherche à faire le point de l'Industrialisation du Bâtiment. La question est à l'ordre du jour depuis plusieurs années déjà et, dès sa constitution en 1941, le Commissariat général à la Reconstruction s'était fort justement préoccupé des progrès techniques à réaliser dans nos professions pour les mieux adapter à leur tâche immense. Les destructions de plus en plus nombreuses qui suivirent ne tirent que donner plus d'acuité encore à ce grand problème.

Et cependant, il ne semble pas qu'il ait reçu, jusqu'à ce jour, de réponse vraiment pertinente. A quoi cela tient-il ?

D'abord certainement au fait qu'on n'a pas encore reconstruit sur une grande échelle. Quelques chantiers isolés, au milieu d'une activité presque entièrement consacrée au provisoire, ne suffisent pas pour trancher une question où, quelle que soit la qualité des conceptions, ce n'est que l'expérience, et l'expérience seule, qui peut donner la réponse complète et définitive.

Ensuite, il semble qu'il y ait, sur ce sujet, une certaine confusion des idées. La préfabrication a été lancée - dans les milieux professionnels, puis dans le public, comme la grande méthode nouvelle qui doit révolutionner l'industrie du Bâtiment et permettre de reconstruire la France vite et économiquement. On parle beaucoup plus d'elle que d'industrialisation. Or, qu'est-elle, en définitive, sinon le cas particulier maximum de l'industrialisation ? Il est à craindre, tant on attend d'elle, qu'elle ne déçoive finalement quelque peu les espoirs qu'elle fait naitre: ce sentiment est celui d'un certain nombre de

réalisateurs qui se sont déjà penchés sur le problème et qui se rendent compte des difficultés pratiques d'application.

Loin de nous la pensée de minimiser l'œuvre des architectes et des constructeurs qui, avant la guerre déjà, avaient conçu et édifié des maisons préfabriquées. Mais n'est-ce pas précisément rendre un mauvais service à leur cause même que d'en extrapoler délibérément les résultats et de vouloir généraliser inconsidérément la méthode au point d'en perdre les avantages ?

La préfabrication est, certes, très intéressante, mais elle a ses limites et, dans la construction en ciment arme, celles-ci apparaissent relativement vite. Quels que soient les avantages qu'elle procure par le moulage en série des éléments de la construction et par l'économie des bois de coffrage, elle soulève, pour le transport des pièces (poids, fragilité), leur mise en place, leur ajustement, l'étanchéité des joints. l'aspect des façades, des difficultés qu'on ne saurait sous-estimer. En préfabrication, comme en usinage, tout est détails : il suffit que l'un d'eux soit mal conçu ou mal traité pour jouer fâcheusement sur le résultat de l'ensemble.

Sans aller jusqu'à la préfabrication totale, des progrès importants peuvent être d'abord réalisés dans les professions du gros œuvre par une meilleure organisation des chantiers et en y développant la mécanisation. Songe-t-on au nombre de ceux qui en sont encore à des moyens arriérés ? Le simple développement des engins mécaniques classiques, appliqué à la foule des chantiers français, apporterait déjà un progrès sérieux Ensuite, c'est surtout par la normalisation, complétée et assouplie par la modulation, de la plupart des éléments d'une construction, que l'on obtiendra des économies importantes de temps et d'argent. Cette voie parait la meilleure :

Parce qu'elle apporte à coup sûr de sérieuses économies de prix de revient, en empêchant les fantaisies inutiles ou onéreuses :

Parce qu'elle peut être suivie dans presque tous les cas, alors que la préfabrication ne trouve tout son intérêt que pratiquée sur une vaste échelle pour de grands ensembles et lorsque l'atelier de préparation est au voisinage immédiat du chantier:

Parce qu'elle réserve enfin — point essentiel — de larges possibilités de variété dans les conceptions architecturales. Les Français accepteraient difficilement d'être logés dans des maisons standard imparfaitement adaptées au site et à leurs conditions de vie respectives.

Lorsque l'on aura fait l'effort nécessaire pour développer l'organisation des chantiers, la spécialisation des équipes et la mécanisation (trans-port, approche, levage, mise en œuvre des matériaux), lorsqu'on aura introduit dans l'industrie du Bâtiment une normalisation nécessaire, un grande pas sera déjà fait, il est permis de se demander si, en France. il faudra vraiment aller beaucoup plus loin pour construire d'une façon plaisante, économique et durable.

———————

LES BELLES RÉALISATIONS FRANÇAISES
LA CONSTRUCTION DU PONT DE ROGNONAS

par Robert BAILLY

(*La Gazette provençale*, 27 octobre 1947)

I. — LE VIEUX PONT (1829-1947)

Son Histoire

De grands travaux sont actuellement en cours au pont qui relie notre Vaucluse aux Bouches-du-Rhône : l'ancien pont de Rognonas va disparaître pour faire place à un nouvel ouvrage conçu avec le modernisme dont on est capable en ce milieu du vingtième siècle.

Dans les colonnes qui vont suivre, nous allons voir, avec les lecteurs de la « Gazette provençale », comment s'édifie le nouveau pont. Toutefois, avant de nous lancer dans des explications qui appartiennent à un domaine purement technique, il nous paraît bon de retracer l'histoire du vieux pont, car, comme toutes les choses qui nous environnent, l'ancien pont de Rognonas a aussi son histoire dont nous retrouvons les traces parmi les in-folio de nos archives départementales.

Avignon, dans le premier quart du siècle dernier, possédait deux moyens pour franchir la Durance le pont de Bonpas, situé près de Caumont, et un bac qui faisait la navette entre le territoire de Barbentane et celui d'Avignon. Cela n'était pas suffisant et les maraîchers qui venaient de Rognonas, Châteaurenard ou Barbentane perdaient un temps infini pour traverser à l'aide du bac. Quant au pont de Bonpas, distant de presque quinze kilomètres, mieux n'en valait point parler.

Les maraîchers déposèrent des pétitions soit à la préfecture des Bouches-du-Rhône, soit à celle de Vaucluse pour la construction d'un pont.

Notre ville désirait elle aussi un second pont, d'abord parce que cela faciliterait le passage pour se rendre dans le département voisin et ensuite parce que tous les voyageurs, diligences, coches, chaises à porteurs descendant la vallée du Rhône préférant passer par le pont de Bonpas laissaient Avignon de côté et notre ville y perdait énormément.

En 1826, l'ingénieur des Ponts et Chaussées rédige un rapport faisant ressortir l'intérêt qu'il y aurait pour Avignon à remplacer le bac de Barbentane par un pont. En même temps (le 19 juillet 1826), l'ingénieur présente un projet du construction de pont étudiant les cinq systèmes pouvant être employés pour son édification.

Le projet obtint un accueil favorable, mais il restait encore à se mettre d'accord sur l'emplacement du futur ouvrage.

Le marquis de Cambis d'Orsan voulait le pont au point dit « Bessières » ; M. de Chabert, maire de Barbentane, le désirait pour sa part en face de sa commune, au lieu dit « Les Georgets ». Personne ne voulant faire de concessions, les discussions durèrent un certain temps. Finalement Barbentane l'emporta par une ordonnance de Charles X, en date du 9 juin 1830, qui autorisa l'adjudication des travaux, passée par le préfet des Bouches-du-Rhône aux sieurs Mignot frères, d'Annonay, moyennant la concession d'un péage sur le pont, pour une durée de quatre vingt dix neuf ans.

Mais l'affaire ne s'arrêta pas là. Avec les indications données par M. J. Seguin, constructeur du pont de Beaucaire, la ville d'Avignon attaqua cette adjudication devant le Conseil d'État en invoquant le motif qu'elle n'avait pas été précédée de toute la publicité voulue.

Sur ces entrefaites survint la Révolution qui détrôna Charles X. Celle-ci fut suivie d'une forte crise commerciale qui força l'entrepreneur Mignot à résilier son marché. De son côté, M. de Chabert se retira de la mairie de Barbentane. Quant à la construction du pont, elle fut remise en étude.

Une nouvelle tentative d'adjudication fut faite inutilement le 29 septembre 1831. Enfin, le 7 juin 1832, on trouva deux entrepreneurs, les sieurs Malboz et Terme, de Lyon qui se chargèrent de la construction, moyennant la concession d'un péage pendant quarante neuf ans et six mois. Ce marché fut approuvé par ordonnance royale du 25 décembre 1832.

Et l'ouvrage fut édifié. La longueur du débouché des eaux entre les culées était de quatre cents mètres, la largeur du passage entre les garde-corps six mètres. Le pont fut livré à la circulation le 29 juillet 1834.

Nous avons parlé d'un péage pour le pont. Il nous paraît intéressant d'extraire quelques chiffres du tarif des droits de passage : une personne à pied payait cinq centimes ; un cheval, un mulet ou une valise, quinze centimes ; une voiture à deux roues, le cheval et le conducteur, quatre vingt centimes ; une chaise à porteurs chargée,

y compris les porteurs, donnait vingt centimes ; un veau ou un porc, huit centimes ; un mouton, une paire d'oies, un bouc ou un cochon de lait, payait trois centimes. Quant au préfet, sous-préfets, ou autres hauts fonctionnaires, ils étaient évidemment exempts de tous droits.

Pour recevoir le péage, un homme était posté à chaque entrée du pont. Le soir, au soleil couché, il fermait les portes et ne les ouvrait aux voyageurs qu'une fois la perception faite...

Les années pussent, le pont, qui n'a pas été construit bien solidement, est sérieusement touché ; les intempéries, les crues de la Durance ont contribué à le dégrader. Le 11 décembre 1839, l'autorité préfectorale est contrainte, pour éviter tout accident, d'interdire le passage aux voitures chargées. Pour ce, un poste de gendarmerie est installé à chaque extrémité du pont, mais cette mesure est rapportée au bout de quelques jours.

Une crue de la Durance en 1840 endommage encore l'ouvrage et, de nouveau, le 3 novembre 1843, des inondations détruisent le pont en partie, ce qui nécessite de grandes réfections aux trois premières travées tandis que l'on envisage de faire établir des trottoirs et de faire arranger les garde corps qui sont en mouvais état.

Le 14 septembre 1844, le pont est de nouveau remis en service et son passage, après épreuve, est autorisé sous les conditions que voici :

1) Les voitures de toutes dimensions sont tenues de traverser au pas.
2) Aucune voiture ne pourra stationner sur le pont.
3) Le passage est interdit à toute voiture attelée de plus de cinq colliers.
4) Il ne pourra pas y avoir plus de quatre voitures à la fois sur chacune des travées.
5) Toute accumulation de plus de cinquante personnes sur une travée du pont est interdite.
6) Les troupes ne pourront traverser que par demi compagnie et en brisant le pas.
7) Il est défendu de fumer sur toute la traversée du pont.

Le 16 mai 1870, le conseil municipal d'Avignon demande la suppression du péage. Nos recherches dans les dossiers déposés aux archives ne nous ont pas permis de retrouver l'époque à laquelle fut définitivement réglée cette question.

Et nous arrivons à notre siècle. Le 31 mai 1901, l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées fait savoir que le pont est en mauvais état depuis plusieurs mois et que, malgré un rapport datant de plusieurs semaines, rien n'a été fait pour y remédier. L'ingénieur en chef donne également son avis et réclame « une prompte réfection pour éviter une catastrophe ».

En 1910, un incendie, heureusement sans gravité, se déclare à la troisième travée, mais il est vite circonscrit.

En 1923, la préfecture des Bouches-du-Rhône demande que des modifications soient apportées au pont afin de permettre son passage à des camions d'un poids supérieur à huit tonnes. Cela n'a pas dû recevoir de suite favorable puisqu'à l'angle du boulevard Saint-Ruf et du boulevard Sixte-lsnard, se dresse un panneau qui nous indique que le maximum de poids en charge, remorque comprise, autorisé est du 8.400 kg.

Les années s'écoulent, puis surviennent les bombardements de mai à août 1944. Tout comme les viaducs de la Durance et du Rhône, le pont de Rognonas devient l'objectif des avions alliés et ne tarde pas à être atteint.

Sur mon ouvrage « Avignon meurtrie », qui décrit tous les bombardements d'Avignon en détails, je relève que le pont fut, entre autres attaques, touché le 16 août par dix appareils qui descendirent en piqué et y lâchèrent leurs bombes.

II. — LE PONT FUTUR

Sa Construction

PONT DE ROGNONAS SUR LA DURANCE. Durée probable : trois ans. Longueur totale : 414 m. 60 ; travée centrale : 251 m. 50 ; travées libérales : 80 mètres. Travaux commencés le 8 août 1946.

Maquette exécutée à l'échelle de 1/250e par le service d'étude de l'arrondissement d'Arles.

Nous avons vu précédemment ce que fut le pont en planches depuis un siècle...

Si, après quelques réparations, l'ouvrage fut de nouveau ouvert à la circulation, on se doutait déjà qu'il ne pourrait pas continuer plus longtemps à assurer son service, le poids des ans commençant déjà à peser lourdement sur les piles, le tablier et les c amies.

Et c'est ainsi qu'un projet caressé depuis longtemps par les Ponts et Chaussées des Bouches-du-Rhône — car le pont de Rognonas n'appartient pas au Vaucluse —, ne demeura pas seulement sur le papier à l'état de plans, de devis ou de maquette, il devint une réalité.

Le premier de tous les journaux de Provence, que ce soient quotidiens ou hebdomadaires, nous allons rapporter pour nos lecteurs les renseignements que nous ayons obtenu à la suite d'un interview de M. Ladoux, surveillant général des travaux du pont, lequel, d'une extrême amabilité, a bien voulu nous donner tous les détails techniques destinés à éclairer les assidus de la « Gazette provençale » sur le mode de construction du nouvel ouvrage.

Il y a un an environ (plus exactement le 8 août 1946), des baraques s'édifièrent sur la rive gauche de la Durance. C'était la société Boussiron, de Paris, qui prenait pied sur son terrain d'exploitation, en l'occurrence la Durance.

Puis bientôt, sur un côté du vieux pont, des échafaudages ne tardèrent pas à se dresser. Les travaux de réalisation prévus pour un délai de trois ans étaient commencés.

Que sera le pont de l'avenir ? Qu'on en juge par la photo de la maquette que nous reproduisons ici.

Ce splendide ouvrage, d'une coupe élégante, aura une longueur totale de 414 mètres cinquante et ne comprendra que trois travées alors que l'ancien en avait quatre, les deux travées de rives auront une portée de quatre vingt mètres et l'unique travée centrale 204 mètres cinquante. Sa largeur sera de dix mètres, soit sept mètres de chaussée et deux trottoirs de un mètre cinquante. Ajoutons que cette chaussée sera constituée par des dalles en béton armé et que les garde corps seront en fer et fonte.

Mais n'anticipons pas ! Comment s'opère la construction du pont ?

Évidemment, elle débute par les fondations dont la mise en place a nécessité un gros travail d'étude du sous-sol du lit de la Durance. C'est ainsi que des sondages, des

prélèvements de terrain ont été effectués à. différentes profondeurs. Il fallait connaître le niveau auquel se situait le sol dur, ce sous-sol stable sur lequel reposeraient les caissons d'ancrage et les fondations de piles. Il fallait découvrir le terrain ferme qui ne subirait pas de modifications ou d'affaissement en recevant les plusieurs dizaines de milliers de tonnes que représentera le pont une fois achevé. Cette étude a été faite minutieusement et l'on est arrivé ainsi jusqu'à la côte douze qui présente un sol ferme composé de sable et de gravier. Le terrain naturel étant à la côte de vingt deux mètres vingt sept, il fut donc prévu immédiatement que les fondations des massifs d'ancrage et de piles seraient arrêtées à la cote douze, ce qui revient à dire que les caissons seraient enfoncés de dix mètres vingt sept exactement.

Nous avons employé des termes pouvant choquer en disant que les caissons seraient « enfoncés ». Effectivement, c'est bien cela qu'il faut lire, nous allons voir pourquoi. Les caissons édifiés à la place qu'ils doivent occuper définitivement sont creux entre leurs parois qui varient de quarante centimètres à un mètre dix. À leur base ces parois affectent la forme d'un biseau terminé par un « couteau », grande lame de fer dont la tranche repose et appuie sur le sol. Les caissons actuels, bien que n'étant pas remplis, pèsent un poids qui n'est pas à dédaigner. C'est ainsi que celui qui s'élève sur la rive des Bouches-du-Rhône ne pèse pas moins de mille six cents cinquante tonnes et mesure 30 mètres sur seize.

La pressions opérée par cette masse sur le sol se situe entre sept et huit kilos par centimètre carrés et c'est ainsi que, chaque jour, les caissons peuvent descendre de dix à quinze centimètres dans le sol. En quinze jours, l'un de ces caissons s'est « enfoncé » assez rapidement puisque de deux mètres environ.

Sous la pression des blocs de béton armé, le sous-sol meuble jusqu'à la cote douze s'affaisse, s'écarte et là est encore un gros travail pour les cinquante ouvriers de l'entreprise Boussiron. Une pompe aspirante et refoulante avait été mise en service pour évacuer l'eau et les galets qui montent dans les caissons au fur et à mesure que ceux-ci descendent, mais des morceaux de dalles rocheuses obstruèrent le tuyau d'évacuation de la machine et l'on eut dès lors recours à un moyen archaïque pour vider les caissons : les muscles de l'homme. J'ai vu les ouvriers, pieds dans l'eau, charger à la pelle des bennes qu'une grue remonte vers le ciel. En ce vingtième siècle, on pourrait établir un. parallèle entre ces travailleurs et ceux de l'époque romaine ou de l'ancienne Egypte qui, pour toutes armes, ne possédaient que des outils désuets, leurs bras... et leur bonne volonté.

C'est de nouveau un pont suspendu que nous aurons, mais il sera semi-rigide. Sa suspension, si l'on peut dire ainsi, sera opérée à l'aide de cinq énormes câbles groupés. Ceux partant des rives à hauteur du sol seront fixés à l'intérieur des caissons d'ancrage et ensuite englobés dans la masse de béton armé que l'on coulera dans lesdits caissons, puis ils s'élanceront au sommet des piles centrales (dont les fondations auront vingt mètres sur six) qui atteindront trente huit mètres de haut, et leur flèche au milieu des deux piles sera de l'ordre de vingt-huit mètres.

C'est donc un ouvrage superbe, permettant le passage de camions de gros tonnage et de toutes largeurs, que nous aurons la satisfaction de se voir dresser d'ici une paire d'années, tandis que le vieux pont en planches ne tardera pas à s'estomper dans notre mémoire.

Avant de terminer, nous pourrions encore émettre un vœu : voir notre incommode pont suspendu sur le Rhône faire place à un outre ouvrage qui ne pourrait que faire honneur à notre cité papale ; espérons que ce souhait soit entendu et sa réalisation rapidement menée !...

———————————

LA RECONSTRUCTION PROVISOIRE

DU VIADUC DE CARONTE
(*Revue générale des chemins de fer*, mars 1948)

……

Les opérations de reconstruction du pont de Caronte se sont déroulées au milieu de difficultés communes à tous les travaux de reconstruction ayant suivi la Libération.

Il s'y est ajouté celle de coordonner sur un chantier étroit, à une grande hauteur au-dessus de l'eau, l'activité de quatre entreprises :

Entreprise Schneider pour le relevage de la travée fixe et le déblaiement de la travée tournante, soustraite à la Société des monteurs-levageurs ;

Entreprise Boussiron, pour la construction des portiques en béton armé ;

Entreprise Fives-Lille, pour la construction des pylônes et du mécanisme de la travée levante ;

Compagnie 5/1 du 5e Régiment du Génie, pour le montage et le lancement du tablier Krupp.

Malgré cela, aucun incident notable n'a été à signaler, hormis celui survenu au cours du montage d'un pylône et dont il a été question plus haut.

Ayant nécessité le déblaiement de 800 tonnes de métal, le relevage de 300 autres tonnes, la mise en œuvre de 600 tonnes d'acier et de 800 m^3 de béton, le pont provisoire de Caronte, qui comporte la travée levante la plus grande de France et l'une des plus grandes d'Europe au double point de vue de la portée et de la hauteur de levage, était, remis en service le 19 juillet 1946, soit moins de dix mois, études comprises, après que la décision de reconstruction eut été prise. C'est un résultat que l'on peut considérer comme très satisfaisant.

———————————

GIVORS-BÂTIMENT
La troupe contre les grévistes
(*La Vie ouvrière*, 14 octobre 1948)

Les gars du Bâtiment travaillant au chantier du viaduc de la Méditerranée, pour l'entreprise Boussiron, avaient déposé leur cahier de revendications.

La direction leur a opposé un refus catégorique et intransigeant. Les travailleurs du chantier ripostant immédiatement, décidèrent la grève et quittèrent aussitôt le chantier.

À la nuit tombante, une escouade du 4e génie de Grenoble arrivait sur le chantier et. prenait la place des travailleurs en lutte, pendant que les extrémités du pont étaient gardées par des soldats, mousquetons au poing.

Ainsi, à l'appel du trust Boussiron, l'armée a été employée en faveur du patronat comme briseuse de grève. Ces procédés constituent une nouvelle atteinte aux droits syndicaux aux libertés démocratiques d'une gravité exceptionnelle.

Apprenant cette nouvelle, les travailleurs du chantier Boussiron, au pont Saint-Clair, ont voté, à bulletin secret, la grève illimitée.

———————————

COMME SURLA PRUNELLE DE NOS YEUX
Veillons sur les saines finances de la V.O.
par Charles Daynac
(*La Vie ouvrière*, 25 novembre 1948)

« Depuis six semaines, nous sommes privés de notre *Vie ouvrière* par la faute de X... », nous dit le camarade De Backer, délégué de l'entreprise Boussiron à Sainte-Fontaine (Moselle). « Il nous faut 50 exemplaires et autant pour Rueff de Merlebach et le génie civil de Curling. »

Naturellement, nous mettons en service immédiatement les commandes passées par De Backer.

Mais voilà la raison de notre suppression d'envoi : le responsable X... n'avait pas payé les relevés depuis quatre mois et devait 21.000 francs.

……

———————————

ACCIDENT DU TRAVAIL
(*L'Humanité*, 30 mars 1949)

Par suite de la rupture d'une planche sur un échafaudage installé 143, rue des Poissonniers, deux cimentiers de l'entreprise Boussiron (10, boulevard des Batignolles) sont tombés d'une hauteur de 5 mètres.

Les ouvriers Alfred Roberge, 41 ans, 14, rue Dagobert à Clichy et Raymond Chabaudie, 20 ans, 24, rue Rodier, ont été conduits à l'hôpital Bichat pour y recevoir des soins.

Le commissaire du quartier Clignancourt a ouvert une enquête.

———————————

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme
(*JORF*, 2 mars 1950)

Esquillan (*Nicolas*-Auguste)[Fontainebleau, 27 août 1902-Paris XIII^{e}, 21 janvier 1989] [ENAM, Châlons-sur-Marne][engagé en 1933 au bureau d'études], directeur technique des entreprises Boussiron ; 28 ans de pratique professionnelle et de services militaires.

———————————

1950 (juin) : création de la Société d'études et de travaux pour l'Afrique Occidentale (SETAO), à Abidjan (Côte-d'Ivoire)

———————————

ACCIDENTS DU TRAVAIL

———————————

Aux ateliers Championnet,
un ouvrier tombe d'un échafaudage et se tue
(*L'Humanité*, 16 septembre 1950)

L'ouvrier Zaoui Ali, 40 ans, travaillait pour le compte de l'Entreprise Boussiron aux ateliers de la R.A.T.P., rue Championnet. Avec d'autre ouvriers, il était occupé au déboisage d'une voûte lorsqu'en raison de l'insécurité qui règne sur ce chantier, il passa dans un trou et tomba de 13 mètres de hauteur. Il fut relevé le crâne fracturé et le ventre ouvert ; mort sur le coup.

C’est le troisième accident mortel survenu sur ce chantier. Le dernier accident grave date du mois de juin où, dans des conditions analogues, un ouvrier chuta et se fractura le bras en trois endroits.

La direction de l'entreprise, beaucoup plus préoccupée de ses bénéfices que de la vie des travailleurs qu’elle emploie, ne tient aucun compte des observations concernant la sécurité, que lui font les délégués ; elle met en pratique les conseils de M. Villiers, elle augmente la productivité, les ouvriers dussent-ils en périr.

Cependant, ceux-ci en ont assez et ils sont bien décidés à prendre les mesures indispensables pour protéger leur vie.

———————————

LA RECONSTRUCTION DU VIADUC DE LA MÉDITERRANÉE SUR LE RHÔNE

par M. J. FRANÇOIS,
ingénieur des Entreprises BOUSSIRON
(*Revue générale des chemins de fer*, février 1951)

La note qu'on va lire expose, avec une grande clarté et une abondante documentation photographique, les raisons très particulières qui — après qu’on eût rétabli une circulation provisoire à voie unique sur les parties non détruites du viaduc de la Méditerranée (près de Givors) et qu'on eût commencé à le reconstruire — ont conduit à substituer finalement aux cinq travées de l'ouvrage primitif, sans en modifier ni l'axe, ni les culées et sans interrompre le passage des trains, un pont à trois travées, lequel, par la suppression de deux des quatre piles, laisse aux eaux du fleure des débouchés linéaire et superficiel supérieurs, bien que ceux des deux travées de rives soient sensiblement réduits.

……

———————————

BOUCHES-DU-RHÔNES

Élection des délégués du personnel
(*La Vie ouvrière*, 1er mars 1951)

▪ Entreprise Boussiron, chantier Nestlé : Votants : 57. C.G.T. : 57. Tous les sièges vont à la C.G.T. : 4 titulaires et 4 suppléants.

———————————

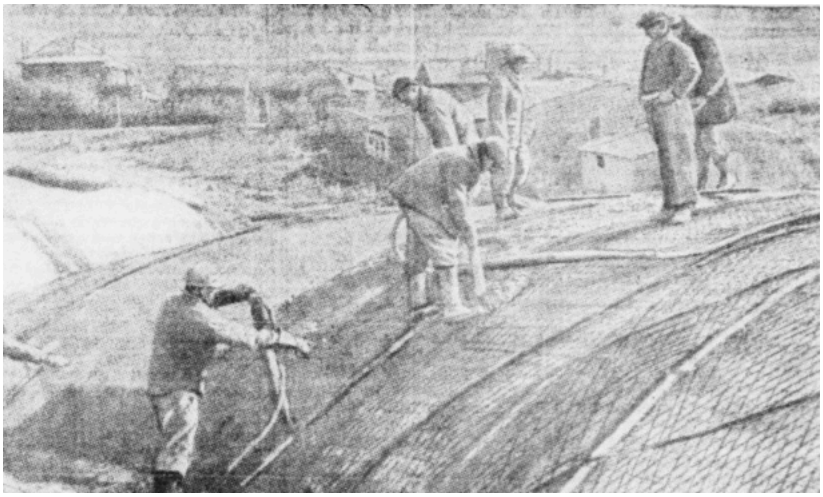
LA RECONSTRUCTION DU VIADUC DE LA MÉDITERRANÉE SUR LE RHÔNE

(*Revue générale des chemins de fer*, juin 1951)

En publiant la note de M François sur la Reconstruction du viaduc de la Méditerranée, nous indiquions (fév. 1951) que les calculs, la conception et la réalisation de l’ouvrage feraient l’objet d’une autre publication ; celle-ci est commencée dans un article que publie le numéro de mai 1951 de la revue « Travaux » sous la signature de M. Esquillan, directeur technique des Entreprises Boussiron.

———————————

LES HANGARS DE MARIGNANE
(*La Croix*, 15 janvier 1952)



Les ouvriers au travail sur l'une des deux voûtes
de cent mètres de portée des hangars de Marignane.

Le port de Marseille, qui occupe la première place parmi les ports maritimes français, doit son importance à sa situation privilégiée : il est le point de départ des lignes qui desservent le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient, et il assure en même temps les relations avec les contrées de l'Afrique du Nord. Aussi, les installations portuaires se sont-elles développées beaucoup, et s'étendent sans interruption le long de la côte méditerranéenne jusqu'au tunnel du Rove.

Le développement si rapide de la navigation aérienne est venu apporter un surcroît d'activité a toute la région marseillaise, grâce à la création d'un aéroport admirablement situé à quelques kilomètres de la ville, sur les bords de l'étang de Berre, à proximité de Marignane.

Conçue primitivement pour les besoins militaires, cette installation a été rapidement agrandie pour répondre aux exigences de l'aviation commerciale, et est gérée actuellement par la chambre de commerce de Marseille. Un ensemble imposant de lignes aériennes de la région méditerranéenne y a son point d'attache, et le développement des installations a suivi celui de son trafic, qui, avant la guerre, atteignait déjà 35 000 voyageurs par an.

À la suite du débarquement des troupes alliées en 1944 et des combats pour la Libération, toutes les installations existantes ont été détruites. Il fallait tout reconstruire. Pour parer au plus pressé, on a rétabli une piste d'envol de 2 kilomètres de long, et quelques hangars indispensables à la reprise du trafic aérien. Mais devant l'importance prise par la navigation aérienne, on a dressé un plan d'ensemble tenant largement compte des possibilités à venir, et dont la réalisation demandera encore plusieurs années d'un effort soutenu. À noter que la proximité d'un plan d'eau permet d'établir une base d'hydro-aviation et qu'il est prévu un emplacement spécial réservé aux hélicoptères. Une seconde piste d'envol sera construite pour accroître les possibilités de l'aéroport. Des routes d'accès, pour faciliter le transport rapide des voyageurs vers Marseille ont été prévues, et divers hangars métalliques (garages, réparations, etc.), ont été construits. À l'heure actuelle, bien que l'aménagement soit loin d'être terminé, l'aéroport de Marignane a vu passer, en 1951, quelque 800.000 passagers.

*
* *

Les hangars définitifs destinés à abriter les avions d'Air France seront en béton armé. On doit en établir six, par trois groupes de deux, chaque garage d'un même groupe étant séparé de son voisin par un espace couvert terminé en forme de rotonde, celle-ci servant au garage des portes de fermeture. Le reste de l'espace couvert contiendra les ateliers de petite réparation. Le long des murs extérieurs seront édifiés des locaux de faible largeur, pour divers usages.

La construction de ces hangars mérite qu'on y donne quelque développement, tant par les dimensions qu'on a adoptées et qui en feront les bâtiments de ce genre les plus grands du monde que par le procédé imaginé par les constructeurs, les entreprises Boussiron, entièrement nouveau.

La largeur de chaque hangar est de 101,5 mètres ; 58 mètres de profondeur, 19 mètres de hauteur. Cette surface de près de 6.000 m. carrés est couverte par une voûte parabolique auto-portante qui ne repose sur les parois que par ses bords extérieurs, sans aucun appui intermédiaire, assurant une ouvertoire libre de 100 mètres de largeur. Des belles sont interposées entre la couverture et les murs afin de permettre sa dilatation dans tous les sens.

Cette couverture a été calculée de manière à être aussi légère que possible, tout en présentant les garanties de solidité voulues. À cet effet, elle est constituée par six ondes parallèles accolées, dont l'épaisseur mesure seulement 6 centimètres. Pour assurer le maximum de solidité compatible avec ce peu d'épaisseur, on a substitué aux fers ronds qui constituent d'ordinaire l'armature du ciment armé des nappes en métal déployé qui forme un quadrillage plus serré. La réalisation de chaque voûte a exigé l'emploi de 8.000 mètres carrés de ce métal.

Malgré tout, le poids total de la couverture d'un hangar d'une telle surface n'a pu être réduit à moins de 4.300 tonnes. Pour édifier cette voûte à 19 mètres de hauteur par les procédés ordinaires, il aurait fallu un ensemble d'échafaudages considérable qui aurait fortement grevé le coût de la construction et augmenté la durée des travaux.

Les constructeurs ont alors imaginé d'entreprendre ,la construction au niveau du sol, ce qui a économisé les échafaudages, et de soulever la voûte une fois terminée avec des vérins. À mesure que la couverture s'élevait, on construisait les poteaux servant d'appuis extérieurs à l'aide de blocs de ciment fabriqués à l'avance.

L'édification d'un premier groupe de deux hangars a commencé en 1949. La couverture du premier hangar a été portée à sa hauteur de 19 mètres en une vingtaine de jours, à l'allure d'un mètre par jour. Celle du second hangar a été mise en place en vingt-trois jours. Ce travail a été exécuté sans aléa, et terminé pour la fin de septembre 1951. L'achèvement des murs latéraux, des locaux adossés à ces murs, etc., se poursuit activement et les deux hangars entreront en service dans le courant de cette année.

Le plan d'ensemble sera réalise progressivement de manière que le grand aéroport de Marseille puisse faire face à un trafic de 2 millions de voyageurs, qui est escompté dans un proche avenir.

———————

SOCIÉTÉ DES ENTREPRISES BOUSSIRON
Société anonyme au capital actuel de 180.000.000 de francs
Siège social : Paris, 10, boulevard des Batignolles

———————

Transformation de société à responsabilité limitée en société anonyme
(*Annonces de la Seine*, 19 juillet 1953)

Premiers administrateurs

1° M. Jacques Fougerolle, ingénieur des Arts et manufactures, demeurant à Paris, 134, av. Victor-Hugo ;

2° M. Simon Boussiron, ingénieur-constructeur, demeurant à Paris, 140, avenue Victor-Hugo ;

3° Et M. Charles Pujade-Renaud, ancien élève de l'École polytechnique, demeurant à Paris, 6, rue du Général-Lambert.

Suivant délibération du Conseil d'administration, en date du même jour (16 juillet 1953)…, M. Jacques Fougerolle a été nommé président-directeur général, et M. Poujade-Renaud a été nommé directeur général adjoint.

Commissaires

M. Adolphe Cagnat, conseil de sociétés agréé par la cour d'appel de Paris, demeurant à Paris, 7, rue d'Athènes, et commissaire suppléant : M. Jacques Cagnat, comptable agréé, demeurant, à Paris, rue La Tour-d'Auvergne, no 46.

———————

(*Annonces de la Seine*, 23 juillet 1953)

Rectificatif à l'insertion 3179 parue dans ce journal no 58 du 19-22 juillet 1953, à la page 1621, concernant la Société des Entreprises Boussiron, 10, boulevard des Batignolles, à Paris, lire : M. Charles Pujade-Renaud, au lieu de M. Charles Poujade-Renaud.

———————————

SAÔNE-ET-LOIRE

À l'entreprise Boussiron à Mâcon,
les travailleurs déposent leurs revendications
(*La Vie ouvrière*, 13 octobre 1953)

À fin juin, les travailleurs de l'entreprise Boussiron, chantier de Bioux, construction du grand collectif, avaient déposé leur cahier de revendications :

Le patron accorda depuis : nettoyage des W.C. et un délégué à la sécurité.

Mais pour les questions vitales, rien d'autre qu'un refus systématique.

Récemment, les ouvriers ont renouvelé et révisé leurs revendications en demandant une augmentation horaire de 30 francs pour tous et une prime de fin de chantier.

Une assemblée générale décidera de l'unité d'action pour l'aboutissement des revendications essentielles.

(Corresp. « V. O. » 82.)

———————

SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE BOUSSIRON (S.I.B.)
Société anonyme au capital de 12.000.000 de francs
Siège social à Paris, 10, boulevard des Batignolles (17e)
(*Annonces de la Seine*, 15 octobre 1953)

Fondateur

M. Alphonse Forestier, ingénieur, demeurant à Paris, 5, rue Monbel.

Premiers administrateurs

— M. Alphonse Forestier [2], ingénieur, demeurant à Paris, 5, rue Monbel ;

— Société des Entreprises Boussiron, société anonyme au capital de cent quatre vingts millions de francs, dont le siège est à Paris, boulevard des Batignolles, nº 10 ;

— Société Nord-Africaine des Entreprises Boussiron*, société anonyme au capital de trente six millions de francs, dont le siège est à Casablanca (Maroc), 7, rue Savorgnan ;

Et enfin comme commissaire aux comptes pour le premier exercice social .M. Adolphe Cagnat, conseil de société agréé par la cour d'appel de Paris, demeurant à Paris, 7, rue d'Athènes, et pour commissaire aux comptes suppléant M. Jacques Cagnat, comptable agréé, demeurant à Paris, rue La-Tour-d'Auvergne, nº 46,

Aux termes de la première délibération du conseil d'administration en date du même jour (12 octobre 1953), M. Forestier a été nommé président-directeur général de la Société Immobilière Boussiron.

———————

Pont de Tancarville (1959)
Construction en groupement, Baudin-Châteauneuf, Boussiron, Campenon-Bernard.

———————

Who's who, 1979 :

HOUDIN (Henri, René), ingénieur. Né le 3 mai 1923 à Paris. Fils d'Henri Houdin, entrepreneur, et de Mme, née Hélène Viltange. Mar. le 17 oct. 1947 à Mlle Renée Mesana, docteur en médecine (2 enf. : Bernard, Jean-Pierre). Études : Lycée Voltaire à Paris, École nationale supérieure d'ingénieurs arts et métiers de Paris. Dipl, : ingénieur des arts et métiers. Carr. : ingénieur au bureau d'études des Entreprises Boussiron à Paris (1944-1950), directeur de la Société d'études et de travaux pour l'Afrique occidentale (Setao) à Abidjan (1950-1962), fondé de pouvoir des Entreprises Boussiron (1963-1971), directeur de la Société financière et industrielle pour travaux outre-mer (Sofitom) (1964-1972), administrateur de la Setao (1963-1971) et de Sea Tank Co

[2] André Alphonse Forestier (La Rochelle, 7 mars 1916-Marly-la-Ville, 29 déc. 1990) : ingénieur des Arts et Métiers. Président de la Confédération générale du patronat de l'Algérie (1951).

(1969-1971), président-directeur général (depuis 1971) de la Compagnie industrielle et financière de construction, administrateur-directeur général (1974), puis président-directeur général (depuis 1976) d'Unimaison. Travaux : en France : exécution du pont de Conflans fin d'Oise ; en Côte-d'Ivoire : travaux routiers, bâtiments, ouvrages d'art ; construction des deux ponts d'Abidjan, du barrage d'Ayame 1, du Palais présidentiel ; en Grèce, : usine d'aluminium ; études de structures pour les exploitations pétrolières en mer, constructeur de maisons individuelles. Décor. : chevalier de l'Étoile noire, officier de l'ordre national de la Côte d'Ivoire. Ancien président du Lions Club de Paris-Longchamp, ancien vice-gouverneur du district 403 du Lions Club international. Adr. : 18, rue Théodore-de-Banville, 75017 Paris.

———————————

Films d'entreprises

Ponts

1936-1939. Pont de Clairac.
1947-1948. Pont, Port-d'Agres.
1948-1950. Pont, Rognonas.
1949-1950. Reconstruction du pont de Sclayn (Belgique).
1949-1952. Reconstruction du pont Raymond-Poincaré, Lyon.
1953-1955. Reconstruction du viaduc ferroviaire de La Voulte (Rhône).
1954-1957. Pont Félix-Houphouët-Boigny, Abidjan.
1955-1959. Pont de Tancarville.
1956-1957. Viaduc, Moret-sur-Loing.
1960 Relevage du pont Lafayette, Paris 10e.
1964-1967. Pont Général-de-Gaulle, Abidjan.
1968-1969. Pont de la pénétrante, Melun.

Voûtes à voiles minces

Centre des nouvelles industries et technologies (CNIT), Paris-La Défense (1952-1958)

1948-1951. Ateliers pour le Chemin de fer métropolitain de Paris, rue Championnet, Paris 18e.
1949-1953. Hangar double, aéroport de Marignane.

1952-1958. CNIT La Défense.
1959-1960. Palais des Expositions, Turin.

Habitations et commerce

1952-1960. Ensemble d'habitation des Grandes-Terres, Marly-le-Roi.
1968. Rénovation du cinéma Marignan, Paris 8e.

Réalisations de structures en béton,

1949-1954. Outre le nouveau pont de Worms sur le Rhin en Allemagne et d'autres réalisations encore à identifier, sont présentés dans ce film le pont de Rognonas (1948-1950), la reconstruction du viaduc de Saint-Clair à Lyon (1946-1949), la reconstruction du pont Raymond Poincaré à Lyon (1949-1952) ainsi que la construction du hangar double pour l'aéroport de

Marignane (1949-1953), quatre des réalisations les plus importantes de l'entreprise Boussiron.

Le film a été réalisé avec le soutien des entreprises Balency et Schuhl, Boussiron, Campenon-Bernard, Camus, Fourre et Rhodes, Dyckerhoff und Widmann et Entreprises métropolitaines et coloniales.

———————

1969 : rachat par la Compagnie française d'entreprises.

1973-1974 : rachat de la Compagnie française d'entreprises par Bouygues et la Compagnie française d'entreprises métalliques (CFEM).