Publié le 2 mai 2015.
Dernière modification : 19 octobre 2026.
www.entreprises-coloniales.fr

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS (SFEDTP) :

BRANCHE INDOCHINOISE

1902 (7 mai) : Société française industrielle d'Extrême-Orient, S.A.

Commerce et industrie à Haïphong
(*La Quinzaine coloniale*, 25 septembre 1902)

On nous fait connaître qu'une grosse société industrielle et commerciale s'installe à Haïphong.

Elle est représentée ici par M. Dessoliers, qui fut longtemps, à Hanoï, ingénieur de la maison Vézin.

Cette société a acquis l'immeuble que M. Vézin avait fait construire boulevard de la République, ainsi qu'un terrain qui se trouve à proximité. Elle doit s'occuper de grands travaux.

———————————

Journal officiel de l'Indo-Chine Française, 19 mars 1903 :

Arrêté du 12 mars substituant la Société française industrielle d'Extrême-Orient [ancêtre de la SFEDTP] à la Société forestière et Dessoliers dans l'entreprise des travaux de construction de la 3e section de la ligne du chemin de fer de Hanoï à Vinh.

———————

L'EXPOSITION DE HANOÏ ET L'INDUSTRIE AU TONKIN
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 juin 1903)

……

Une nouvelle société industrielle s'organise aussi à Haïphong, elle a pris le nom de Société française industrielle d'Extrême-Orient, et est dirigée par M. Dessoliers.

Cette société, déjà chargée d'importants travaux pour les chemins de fer du Yunnan et de l'Indo-Chine, va créer à Haïphong une usine métallurgique.

———————

DISCOURS DE MONSIEUR LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL BEAU AU CONSEIL SUPÉRIEUR
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 août 1904)

……

Les dragages de Cochinchine ont été adjugés, pour une période de huit années, à la Société Française Industrielle d'Extrême-Orient avec une réduction de 40 % environ sur les prix de la précédente entreprise ; cette société a consacré les premiers mois de l'année à s'organiser et à s'outiller. Il y aura, de ce chef, un certain retard dans l'exécution du programme prévu pour 1904.

Les dragages se feraient, cette année, en vue de l'amélioration du rach Mang-Thit, du canal de Tra-On et du rach Lap-Vo.

Le programme de l'année prochaine comprendrait, en première ligne, le creusement du canal de dérivation de l'arroyo Chinois l'amélioration de Cho-Gao.

……

———————————

Indo-Chine
Le fonctionnement du service des travaux publics en 1904
et la situation des travaux
(*Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux*,
no 35, 1er trimestre 1905)

F. — Etude et exécution de nouveaux canaux

[44] Le 6 février 1904, une nouvelle entreprise de dragages a été adjugée à la Société française industrielle d'Extrême-Orient pour une période de 8 années.

L'importance de cette entreprise est de 15.440.000 francs, [45] dont 14.000.000 de francs au compte du budget général, et 1.440.000 francs à celui des budgets provinciaux.

Les prix consentis sont de 40 % environ inférieurs à ceux de la précédente entreprise A. Montvenoux et Cie. Il en résultera pour les mêmes dépenses annuelles une augmentation considérable de travaux d'amélioration ou de creusement de voies de navigation, une somme de 2.000.000 francs devant être inscrite annuellement au budget général.

La nouvelle entreprise, qui s'est rendue acquéreur du matériel de la Société Montvenoux, est en mesure de commencer les travaux.

Un ordre de service vient de lui être adressé pour notification du programme des travaux de dragages à effectuer en 1904.

Ces travaux sont :

1° Amélioration du rach Mang-Thit et du canal Traon ;
2° Amélioration du rach Lapvo ;

Les travaux vont commencer incessamment.

Le programme de 1905 comprendra :

1° Canal de dérivation de l'Arroyo-Chinois ;
2° Amélioration du canal de Cho-Gao ;
3° Les dragages à exécuter au compte des provinces.

———————

Tourane
[Docks et houillères]
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 octobre 1905)

La Société française industrielle d'Extrême-Orient a été chargée de la construction d'un appontement métallique à l'îlot de l'Observatoire à Tourane.

Cette dépense a été fixée à la somme de 280.000 francs, savoir :

Travaux à l'entreprise 253.047 francs
Somme à valoir 26.953
Au total 280.000 francs
———————

LA COCHINCHINE
Eugène Jung, ancien vice-résident de France au Tonkin,
L'avenir économique de nos colonies, Flammarion, Paris, 1908

[114] La Société française industrielle d'Extrême-Orient (siège social, 11, avenue de l'Opéra, Paris) qui s'occupe de travaux en fer et du matériel des chemins de fer ;
———————

1910 : SFEDTP.
———————

SOCIÉTÉ [FRANÇAISE] D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1912, p. 686)

2, rue Chaigneau

MM. NICOLLE, directeur ;
HURST, ingénieur ;
SERRURE, ingénieur ;
CHABALIER, ingénieur (à Mytho) ;
SENCE, ingénieur ;
DOUCET, ingénieur ;
DUCOS, chef de travaux ;
TABUSEAU [*sic :* TABUTEAU ?], caissier comptable ;
PAUMIER, caissier-comptable (à Mytho) ;
BILLON, agent commercial ;
MÉNÉTRIER, magasinier (à Mytho) ;
GUYARD, magasinier ;
GIORGI, GELOT, GILBERT, MUSQUÈRE, BARTHÉLEMY, CHAIX, FOUESNEL, JAUME (en congé en France) ; BAGNIS, PLAGNES, PAUCOUET, EIDEL, aide-magasiniers ;
ERSA, BORDONE, LEGRAND, DAMIANI, AUSELME [*sic : ANSELME*], LEPERDU, BASTIANI, SPONVILLE, HETET, dragueurs.
———————

MYTHO
SOCIÉTÉ FRANÇAISE INDUSTRIELLE D'EXTRÊME-ORIENT
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1912, p. 810)

MM. Chabalier, chef de service des dragages, à My-tho;
Paumier, comptable :
Fouesnel, chef d'atelier ;
Ménétrier, magasinier ;
Noblet, mécanicien.
———————

1913 : la SFEDTP tente en vain de disputer la concession des transports fluviales du Sud-Indochine aux Messageries fluviales de Cochinchine.

———————————————

NAVIGATION INTÉRIEURE ET HYDRAULIQUE AGRICOLE EN INDOCHINE

(*Bulletin économique de l'Indochine*, septembre 1914, p. 747-788)

COCHINCHINE

[768] Dragages et hydraulique agricole. — Le contrat de huit années souscrit à la suite de l'adjudication de 1904, qui expirait le 12 mars 1912, fut prorogé par deux avenants successifs jusqu'au 10 mai 1913, afin de pouvoir achever les travaux en cours.

D'autre part, afin de poursuivre l'exécution des travaux de dragages en Cochinchine pendant le temps nécessaire à la préparation d'une nouvelle adjudication, un contrat pour exécution de travaux durant une période de quatre ans et demi a été passé avec l'ancienne entreprise à la date du 24 mai 1913.

Le nouveau marché prévoit l'exécution des travaux de dragages en Cochinchine pendant la période du 1er juillet 1913 au 1er janvier 1918, conformément aux prescriptions du cahier des charges spécial de cette entreprise et moyennant un rabais de 13 %, consenti par la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics, sur les prix qui sont les mêmes que ceux de l'ancien contrat, sauf le prix no 5 qui a été ajouté au nouveau cahier des charges pour rémunérer l'extraction et la mise en dépôt des déblais de 2e catégorie dans les voies principales.

L'Administration s'engage à faire exécuter au minimum :

1° - En 1913, 975.000 francs de travaux dans les voies principales et 150.000 francs de travaux dans les voies secondaires ;

2° — Pendant chacune des années suivantes jusqu'au 1er janvier 1918 : 1.950.000 francs de travaux dans les voies principales, et 300.000 francs de travaux dans les voies secondaires.

Notification du contrat approuvé fut faite le 14 juin 1913 à la Société française d'Entreprises de dragages et de travaux publics qui prit immédiatement les dispositions nécessaires pour être en mesure d'ouvrir ses chantiers le 1er juillet 1913, date de la mise en vigueur du nouveau contrat.

Le plan de campagne relatif aux dragages à effectuer pendant la durée du nouveau contrat fut arrêté par la Commission locale des Travaux publics dans ses séances des 12 et 13 juin 1913 et en conséquence, M. le gouverneur général de l'Indochine a approuvé, le 30. juillet 1913, l'exécution du programme de travaux suivants :

……

[770] Les chantiers de dragages ont été successivement ouverts à partir du 1er juillet 1913.

L'entreprise disposait à cette date d'un matériel de sept dragues :

— 2 grandes dragues « Loire » et « Nantes » d'une production minimum mensuelle de 100.000 m³ ;

— 2 grandes dragues, drague no 1 et drague no II d'une production minimum mensuelle de. 80.000 m³ ;

— 1 drague moyenne, drague no III d'une production minimum mensuelle de 40.000 m³ ;

— 2 petites dragues, « Mytho I » et « Mytho II » d'une production minimum mensuelle de. 30.000 m³.

Ce matériel a été diminué provisoirement d'une unité par suite de l'accident survenu à la drague « My-Tho 1 » qui a été coulée dans le rach Cai-Trau au cours des travaux de prolongement du canal Tra Ban dans la province de Rach-Gia le 13 décembre 1913.

L'entreprise a pris les dispositions nécessaires pour remplacer cette drague.

Les renseignements relatifs aux travaux exécutés en 1913, ainsi qu'à la continuation en 1914 des travaux en cours et à l'ouverture des nouveaux chantiers en 1915 pour les voies à améliorer sont indiqués ci-après :

.....

[777] Afin de dégager l'arroyo Chinois, on a prévu un canal de doublement à exécuter par l'entreprise des dragages de Cochinchine et compris dans le programme de dix ans qui doit commencer le 1er janvier 1918.

CAMBODGE

[781] Canaux. — Il avait été signé en fin 1913 un contrat avec la Société de Dragages de Cochinchine pour commencer les travaux d'amélioration du canal de Kompong-youl à Takeo.

La perte par submersion de l'un des petits engins du pays voisin, survenue au cours de l'année, ne permettait plus à l'entreprise de distraire une drague des chantiers de Cochinchine pour l'affecter au Cambodge. L'exécution du canal de Takeo devait donc être différée et elle ne pouvait se faire qu'avec un engin supplémentaire à acquérir. Ces circonstances ont conduit à passer un nouveau contrat avec la même Société, aux termes duquel, elle fournira au Cambodge une drague neuve, adaptée aux conditions locales. Grâce à cette adaptation [782] spéciale, les prix unitaires d'extraction des déblais ont pu être notablement réduit à l'égard du contrat principal.

Les prix sont les suivants (rabais de 13 % à déduire) :

Dragages sans sujétions de navigation fr. 0,35 +$0,06

Dragages avec sujétions de navigation 0,50 + 0,08

Plus-value pour déblais de 2e catégorie (argile collante) 0,95 + 0.16

Plus-value pour déblais de 3e catégorie (produits lourds et encombrants) 2 , 3 0 + 0,50

Les caractéristiques de cette drague seront :

Godets et longs couloirs portant à 45 m. 00

Profondeur maximum de dragage 12, 50

— minimum — 2, 30

Débit mensuel 50.000 mètres cubes pouvant atteindre 70 000.

Le marché expirera avec l'exercice 1917, en même temps que celui de Cochinchine. Il permettra d'achever complètement le canal de Takéo (tirant d'eau 2 m 50), d'améliorer la rivière de Kompong-trabek (même tirant d'eau) et de creuser à Phnompenh à travers le Tonlésap la fouille dans laquelle doit être coulé le nouveau syphon de la distribution d'eau filtrée.

Les dépenses relatives à ces travaux s'élèveront en 1915 à 90.000 $ 00 + 50.000 $ 00 (1) = 140.000 $ 00, et à 200.000 $ 00 pour chacun des exercices 1916 et 1917.

Outre les travaux qui seront faits par cette drague jusqu'en fin 1917, il restera à creuser au Cambodge la longue voie dite Tonlétauch, pour laquelle une nouvelle entreprise devra être envisagée avec un devis de 600.000 piastres.

———————————

SOCIÉTÉ FRANÇAISE INDUSTRIELLE D'EXTRÊME-ORIENT (DRAGAGES)
[future SFEDTP]

à My-tho
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 170)

MM. CASSAT (Jean-Georges), ingénieur, chef de service de dragages ;
CONTE (Philippe), comptable.

———————————

SOCIÉTÉ [FRANÇAISE] D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 146)

2, rue Chaigneau, SAÏGON
MM. LEROY, directeur ;
LAFERRÈRE et DENIS, ingénieurs ;
LE ROY et CONTE, caissiers-comptables ;
PAUMIER, agent commercial ;
GELOT et MUSQUÈRE chefs de chantier ;
DUPRIX, CHAIX, JAUME, PAUCOUET, LAPEYRE, VENTURINI, chefs mécanicien ;
ERSA, HALEUX, DAMIANI, LEPERDU, HETET, BASTIANI, dragueurs ;
OLLIVIER, mécanicien.

———————————

Saïgon, 8 avril 1915

Mariage de *Joseph*-Théodore-Jean-Baptiste Paumier, agent comptable de la Société des dragages, futur directeur-propriétaire du Comptoir spécial d'électricité, avec Solange Armantine Lombard (La Ferté-Imbault, Loir-et-Cher, 25 mars 1887). Témoins :
Émile Auguste Bidard, 34 ans, employé de commerce ;
Pierre-Marie Le Roy, 38 ans, comptable de la Société des dragages ;
Pierre Bock, 50 ans, marchand de bois ;
André Mary Vincent, 42 ans, médaillé militaire, comptable de l'hôpital Drouet à Cholon.

———————————

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS
2, rue Chaigneau, Saïgon
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1916, p. 121)

MM. LEROY, SERRURE, directeurs ;
LAFERRÈRE, DENIS, MAYR, CASSAT, ingénieur ;
LE ROY, caissier-comptable ;
RAMILLON, comptable ;
PAUMIER, agent commercial ;
BATHIER, magasinier. ;
GELOT, MUSQUÈRE, JAUME, ERSA, RIHOUET, chefs de chantier ;
CHAIX, PAUCOUET, LAPEYRE, VENTURINI, OLLIVIER, LICCIONI, mécaniciens ;
DAMIANI, LEPERDU, HETET, BASTIANI, BIERMANN, dragueurs.

———————————

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS

2, rue Chaigneau, Saïgon
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1918, p. 130)

MM. LEROY, directeur, mobilisé en France ;
SERRURE, directeurs;
LAFERRÈRE, ingénieur ;
DENIS, ingénieur, mobilisé en France ;
MAYR, ingénieur ;
CASSAT, ingénieur ;
LE ROY, caissier-comptable ;
GUILLERMIN, magasinier-comptable ;
PAUMIER, agent commercial (mobilisé) ;
GELOT, MUSQUÈRE, JAUME, RIHOUET, chefs de chantier ;
CHAIX, mécanicien, mobilisé en France ;
PAUCOUET, mécanicien, mobilisé en France ;
VENTURINI, mécanicien, mobilisé en France ;
OLLIVIER, mécanicien, mobilisé en France ;
LICCIONI, mécanicien, mobilisé en France ;
DAMIANI, LEPERDU, HETET, BASTIANI, dragueurs.
BIERMANN, dragueur, mobilisé en France ;
POGGI, dragueur ;
RINESI, dragueur ;
SANDROZ, mécanicien ;
AUGELI, mécanicien.

———————

Laurent Weill, chargé de mission au ministère de l'industrie
Travaux publics et colonisation : l'entreprise Eiffel et la mise en valeur de l'Indochine (1889-1965) [1]

Années 1920 : Les prix de la S.C.L.P. [Société de construc. de Levallois-Perret (Anc. Éts Eiffel)] sont généralement supérieurs de 15 à 20 % à ceux de ses concurrents car Reich refuse de consentir de gros rabais, à la différence de la Société française [d'entreprises] de dragages et de travaux publics [SFEDTP] ou la Société des Grands Travaux d'Extrême-Orient [GTM+GTBA-Tricon].

[…] D'ailleurs, les concurrents de la S.C.L.P. adoptent la même politique [de diversification] qu'elle : sous l'influence de Jean Rigal, la Société française de dragages et de travaux publics se convertit partiellement dans... la construction métallique.

———————————

[1] Mémoire de maîtrise soutenu devant MM. les professeurs François Caron et Dominique Barjot, septembre 1991, Université de Paris IV. 456 p., deux volumes consultables aux Archives municipales de Levallois-Perret.

François-*Pierre* DARGELOS

Né le 27 juin 1889 à Passage-d'Agen (Lot-et-Garonne).
Marié à Marguerite Marie Louise Courtot.
Polytechnicien.
Aux armées(1914-1919) : quatre citations dont une à l'ordre de l'armée.
Chevalier de la Légion d'honneur du 16 mars 1921 : capitaine au 88e R.A.
Ingénieur (1920), directeur (1926), directeur général (1929-1947) à la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics en Indochine :
Achèvement de la construction du réseau de canaux intérieurs de la Basse Cochinchine.
Travaux de ports : digues à Tourane, appontements à Haïphong et Saïgon.
Barrages du Day au Tonkin, à son époque, le plus grand barrage en toit du monde.
Ouvrages d'hydraulique agricole : barrages divers, régulateurs, évacuateurs, écluses, canaux divers...
Barrage et centrale hydroélectrique d'Ankroet (Dalat).
Remblais divers pour centres, aéroport.
Lots de construction du chemin de fer transindochinois : terrassements, ouvrages d'art, bâtiment
Ponts-routes : dans toutes les parties de l'Indochine. -
Nombreux bâtiments industriels, commerciaux, privés.

———————

Membre de la Société des études indochinoises à Saïgon.
Juge au tribunal de commerce de Saïgon (1938)
Administrateur de l'Union financière d'Extrême-Orient.
Chevalier de l'ordre royal du Cambodge.
Officier du million d'éléphants et du parasol blanc (novembre 1941).
Commandeur de l'Étoile noire (1955).
Officier de la Légion d'honneur. du 27 octobre 1956 (min. relations avec les États associés) : directeur SFEDTP.
Décédé le 8 février 1976 à Marly-le-Roi (Yvelines).

SOCIÉTÉ [FRSE] D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1920)

19 *bis*, bd Bonnard, SAÏGON

[I-135] MM. DENIS, directeur ;
CASSAT et [Pierre] DARGELOS, ingénieurs ;
LEROY, comptable ;
BIERMANN, agent commercial ;
LE BIHAN chef d'atelier ;
GUILLERMIN, magasinier ;
GELOT, GALOUPEAU, CHAIX, PAUCOUET, OLLIVIER, VENTURINI, LE RIBOUL, RIHOUET, chefs de chantier
CALVEZ, LE GOUET, LE GUEN, GALLAIS, mécaniciens ;
HETET, DANIEL, BOZEC, IMBERT, SEGNIN, POGGI, dragueurs.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE INDUSTRIELLE D'EXTRÊME-ORIENT
à Mytho

[I-159] MM. LE BIHAN (Auguste), chef des ateliers de la Société des dragages.
GUILLERMIN, chef magasinier, Société des dragages.

———————————

LES PARTANTS
(*L'Impartial*, 12 avril 1920, p. 1, col. 5)

Par le *Paul-Lecat*, s'embarqueront demain deux vieux Cochinchinois bien connus et estimés dans la colonie :

MM. Gelot et Musquère, de la Société des Dragages de Cochinchine, qui rentrent en France après de longues années d'un labeur pénible mais fécond.

À tous deux, l'*Impartial* adresse ses souhaits de bon voyage et d'heureux congé.

———————

Port de Saïgon
Inauguration du canal de dédoublement
(*L'Impartial*, 17 juillet 1920, p. 4, col. 1-2)

Le gouverneur général fut reçu par MM. Leroy et Denis, de la Société des dragages

———————

MYTHO
Obsèques
(*L'Impartial*, 23 novembre 1920, p. 4, col. 5)

Ce matin ont eu lieu à Mytho les obsèques de M. Raymond Le Bihan, âgé de 20 ans, emporté en quelques jours par une fièvre pernicieuse.

Le défunt était le fils de M. Le Bihan, chef des ateliers de la Société des Dragages à Mytho. M. l'administrateur et toute la colonie européenne s'étaient joints au directeur et au personnel de la Société des Dragages pour accompagner Le Bihan à sa dernière demeure.

L'*Impartial* adresse à M. Le Bihan père, en cette douloureuse, circonstance, ses sincères condoléances.

———————

MYTHO
Encore un accident de travail
(*L'Impartial*, 4 décembre 1920, p. 4, col. 5)

Il y a quelques jours à peine, un nommé Muc fur écrasé par une bille de bois de 4 tonnes, à la scierie Est-Asiatique*, à Saïgon.

Aujourd'hui, nous avons à signaler un nouvel accident mortel survenu au chantier des Dragages de Binh Tao, à Mytho. Le 1er décembre, le chef de chantier avait à faire placer une meule neuve de moulin à rémouleur en émeri, pour remplacer une vieille qui était usée. Il chargea de ce travail plusieurs coolies.

Le frappeur Ta van Truc, dit Mac, âgé de 18 ans, venait de placer la meule dans l'atelier des frappeurs et des forgerons ; il se tenait encore à une certaine distance de transmission.

Au moment de l'embrayage mécanique, la meule tourna avec rapidité. Soudain, elle se brisa en deux morceaux qui furent lancés à une vingtaine de mètres de l'appareil.

L'un des deux fragments atteignit le jeune Ta van Truc à la tête, lui faisant au front une plaie béante d'où le sang coulait avec abondance, pendant que la cervelle

s'échappait par une autre blessure du crâne, à côté de la plaie frontale. Il expira presque aussitôt. Son corps a été transporté à la morgue de l'hôpital de Mytho en attendant l'inhumation.

———————

Distinctions honorifiques
Médaille du travail
(L'*Écho annamite*, 6 août 1921)

Qua-van-Chon, dessinateur à la Société française d'entreprises de Dragages et de Travaux publics [SFEDTP], 17 ans de services.

———————————

Les dragages de Cochinchine
(*L'Écho annamite*, 24 septembre 1921)

Le bruit a couru que les travaux de dragages étaient ou allaient être arrêtés en Cochinchine. Ce bruit est exactement le contraire de la vérité. Non seulement ces travaux ne doivent pas être arrêtés mais ils sont poussés et ils continueront à l'être aussi activement que possible.

Un contrat a été passé avec l'entreprise de dragages en février 1919 pour les travaux à exécuter pendant les années 1919, 1920, 1921, 1922 et 1923. Le montant des travaux prévus à ce contrat était d'environ 3.200.000 p. représentant 640.000 p. 00 par an. Les travaux ont été menés avec une telle activité qu'ils ont été terminés au 1er juin 1921.

Ces travaux ont compris le curage, l'élargissement ou le creusement des canaux suivants :

A. — Canaux de grande navigation

Canal de doublement de l'arroyo chinois ;
Canal de Cholach (curage) ;
Canal de Chogao (curage) ;
Canal de l'arroyo chinois (curage au droit de l'usine électrique) ;
Aménagement du canal de Hatiên à Châudoc.

B. — Canaux de navigation et de mise en valeur agricole

a) Canaux de la plaine des Joncs :
Canal du Tong-dôc-lôc ;
Canal affluent du canal du Hiêp-Hoa.
b) Canaux entre Mékong et Bassac :
Canal de Bacang.
c) Canaux de Trans-Bassac :
Canal de Thi-Dôi à Omôn ;
Canal de Mac can dung ;
Canal de Quanlô-Candhén ;
Canal de Quanlô-Giarai ;
Canal Triton ;
Canal de Camau à Baclièu (élargissement) ;
Canal du Rach Chang Re (élargissement) ;
Canal du Kesach ;
Canal du Huong-Dao.

Depuis le 1er juin 1921, les travaux de dragages ont compris la remise en état de certains canaux qui s'étaient partiellement envasés au cours des années dernières :

Canal Quanlô à Phutighièp ;

Canal Phutighièp à Soc-trang ;

Canal Lapvo ;

et, de plu,s l'exécution des travaux neufs suivants :

Canal Kinh-Ngam

Remblaiement du centre de Camau.

En résumé, du 1er janvier 1919 au 1er juin 1921, l'entreprise de dragages qui ne devait exécuter qu'environ 1.800.000 p. de travaux, en aura exécuté en réalité 3.200.000 p. sur lesquels 1.700.000 p. ont déjà été payées par le budget général et 900.000 p. par les budgets local et provinciaux. De plus, l'entreprise, du 1er juin au 31 décembre 1931, dépensera environ 600.000 p. de plus qu'il n'était prévu au contrat de 1919.

De 1922 à 1926, une nouvelle série de travaux de grande importance doit être entreprise. Ces travaux devront être exécutés suivant un programme d'ensemble qui sera dressé par le gouvernement de la Cochinchine après consultation de tous les intéressés et approuvé par le gouverneur général de telle manière qu'après l'achèvement des travaux actuellement en cours, les travaux neufs d'élargissement des anciens canaux et de creusement de canaux nouveaux puissent être entrepris dès le début de 1921.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1922, p. I-149)

3, rue Georges-Guynemer

MM. DENIS, directeur ;
[Pierre] DARGELOS, BARBARIN, ingénieurs ;
LEROY, agent commercial ;
LE BIHAN, chef d'atelier ;
GUILLERMIN, GALOUPEAU, CHAIX, LE BIBOUL, RIHOUET, magasinier ;
CALVEZ, LE GLOUET, ARNAUD, mécaniciens ;
HÉTET, VENTURINI, DANIEL, GAUTHIER, IMBERT, KELLER, DAMIANI, dragueurs.

Liste générale des membres de la Société des études indochinoises
(*Bulletin*, 1923, p. 143-149)

MEMBES TITULAIRES

Dargelos [Pierre], ingénieur de la Société des Dragages à Saïgon

Leroy (Gaston-François), croix de guerre, ingénieur-directeur de la Société française d'entreprise des Dragages

Leroy (Isidore-Gustave), croix de guerre, caissier-comptable de la Société des Dragages à Saïgon.

Cercle sportif saïgonnais

Séance du comité du 10 décembre 1923

(*Saïgon Sportif*, 14 décembre 1923)

Sont admis membres du club sous réserve de l'affichage :

R. Beriger [2], ingénieur Société des Dragages et des Travaux publics, présenté par MM. Biedermann et Kropff ;

———————————

Cercle sportif saïgonnais

———————————

Séance du comité du lundi 12 août 1924
(*Saïgon Sportif*, 15 août 1924)

ADMISSIONS

Challamel, Alexandre, ingénieur, Société des Dragages, présenté par MM. Denis et lieutenant de vaisseau Guilleminet

———————————

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS

Capital de 10.000.000 de francs.
(*Annuaire général de l'Indochine française,* 1925, p. I-91)

MM. DENIS, directeur ; COLLIN et CHALLAMEL [3], ingénieurs ; LEROY, agent commercial ; JEANMAIRET, chef d'atelier ; JÉHANNO, magasinier ; LE BIHAN, chef de chantier ; GALOUPEAU, CHAIX et LE BIBOUL, magasiniers ; CALVEZ, mécanicien ; DANCE, chef de chantier ; PINATEL et PARROCHIA, mécaniciens ; LE GLOUET, chef de chantier ; DANIEL, IMBERT, KELLER et DAMIANI, dragueurs.

———————————

Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics

(*Bulletin financier et économique de l'Indochine* [Mme veuve Biétry],
6 mars 1925)

Les travaux de dragages en Cochinchine, dont le contrat expire à fin 1926, sont restés une des principales entreprises de la société.

La société a fait construire, pour le compte de l'administration, à titre d'essai, deux petites dragues destinées à l'exécution des canaux à faibles sections devenues de plus en plus nécessaires pour l'irrigation des rizières.

En ce qui concerne l'entreprise générale à Saïgon, la reprise de l'ancienne commandite A. Kropff et Cie est complètement terminée et donne ainsi une nouvelle branche à l'activité de la société.

Le rapport signale que la construction, tant civile qu'industrielle, a subi en Cochinchine une crise très forte aggravée par la concurrence. Néanmoins, la Société a pu surmonter les difficultés et profiter des circonstances pour procéder à une révision complète de son organisation. Elle a pu acquérir dans cette branche une situation de premier ordre.

———————————

[2] Walter-Émile-Frédéric it Rico Beriger : né à Coire (Suisse), le 14 février 1893. Naturalisé français le 11 septembre 1933.

[3] Alexandre Challamel (1900-1982) : polytechnicien, futur directeur général des Brasseries et glacières de l'Indochine.

[Participation dans les Ateliers maritimes de Haïphong]

Les Ateliers maritimes de Haïphong, dans lesquels la Société d'entreprises de dragages et de travaux publics possède d'importants intérêts, envisage une augmentation de son capital devenu insuffisant par suite des nombreux travaux dont elle est chargée.

La société participe à de nombreuses affaires financières et industrielles et comprend surtout des lots importants des valeurs des Ateliers maritimes de Haïphong*, Établissements Pinguely et Crédit foncier de l'Indochine*.

———————

Chronique de Saïgon
La dernière réunion de la commission municipale
(*L'Écho annamite*, 1er mai 1925)

Construction du marché de Tan-dinh. — Après lecture du rapport de la commission compétente, la commission municipale adopta le devis B de la maison Boy et Fermé. La prime de 2.000 piastres, qui devait être allouée aux meilleurs projets de soumission, fut répartie entre le devis de la Société des Dragages, 1.400 $, et 600 $ pour celui de la maison Brossard et Mopin.

———————

L'Indochine industrielle
conférence de M. Lantenois
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 31 mai 1925)

Société française de dragages et de travaux publics. — Parmi les grandes entreprises des travaux publics, je citerai la Société française [d'entreprises] de dragages et de travaux publics, qui s'est surtout spécialisée dans la création du remarquable réseau de canaux entrepris par le Service des Travaux publics.

Ces canaux, pénétrant graduellement dans les régions marécageuses et recouvertes de brousse et de forêts de la Basse-Cochinchine, assainissent le pays et permettent son peuplement et sa mise eu valeur.

Disposant de six dragues, parfaitement adaptées au travail spécial nécessité pour le creusement des canaux dans les régions en question, la Société a extrait à ce jour environ 120 millions de mètres cubes de déblais dans des terrains formés de couches de toute nature, depuis la vase fluante jusqu'aux argiles dures et compactes. L'extraction a parfois dépassé 1 million de mètres cubes par mois. La société s'est constituée une flotte importante de chalands, remorqueurs, vedettes, maisons flottantes, etc., ainsi que des ateliers de réparations établis à Mytho.

———————

Notre étude financière
Société de Dragages et de travaux publics
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 mars 1926)

.....

En Cochinchine, la société est chargée de l'entreprise des dragages et ce fut là, pendant longtemps, sa principale occupation. Son contrat expire à la fin de cette année, mais l'appel d'offres d'août 1925 permet de croire que la société triomphera de ses deux rivales, la Société des Grands Travaux d'Extrême-Orient [GTEO] et la Régie

Générale de Chemins de fer et de Travaux publics [Vitali] qui ont fait des offres plus élevées. Aucune décision n'a encore été prise à Saïgon, mais il est certain que la société conservera l'entreprise des dragages de la colonie. Elle est, d'ailleurs, parfaitement outillée pour cette entreprise et elle a construit l'an dernier pour l'administration deux petites dragues permettant de creuser les canaux à faibles sections.

Quelque intéressants que soient ces travaux qui sont une nécessité en Cochinchine étant donné le colmatage permanent des rivières et canaux et qui assurent en quelque sorte la vie matérielle de la société, celle-ci s'est préoccupée de participer d'une façon, plus directe au développement de l'Indochine.

C'est en partie avec cette intention qu'elle a participé à l'augmentation de capital de la Société des Ateliers maritimes de Haïphong. Cette participation lui a permis de prendre pied au Tonkin où elle va prendre la succession des Ateliers maritimes en ce qui concerne les travaux publics, les Ateliers réservant leur activité aux travaux de construction mécanique.

D'autre part, la Société de Dragages a racheté la société en commandite A. Kropff et Cie qui se consacrait, à Saïgon, à l'entreprise générale, à la construction dès- bâtiments civils ou industriels et aux travaux en ciment.

C'est là une magnifique branche d'activité pour la société. En effet, la crise du logement qui sévit à Saïgon incite à construire beaucoup et la création de nombreuses entreprises agricoles, notamment de plantations de caoutchouc, vaudra à la société de nombreuses commandes de hangars, petites. usines et bâtiments divers. Elle est assurée d'en avoir, car la Société financière et coloniale, qui possède de gros intérêts dans la Société de dragages, lui donnera la préférence pour les fournitures à faire aux plantations de ses filiales.

Il n'est pas douteux que cette branche nouvelle d'exploitation assurera à la société de fructueux bénéfices.

……

———————

MARIAGE
(*L'Impartial*, 12 avril 1926, p. 7, col. 3)

M. Walter Émile Frédéric Beriger, ingénieur civil, fondé de pouvoirs de la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics, à Saïgon, et M^lle^ Émilie Jeanne Elzéard, infirmière-major à la clinique du docteur Bougeant à Cholon, mariés à Saïgon, le 10 avril 1926, 17 h 30.

Nos meilleurs vœux de bonheur aux jeunes époux.

———————

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

À M. Servez, chef-comptable à la Société de Dragages et de Travaux publics, un terrain de 500 ha. à R'Lum (prov. du Haut-Donnaï, Annam).

———————

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 novembre 1926)

Rentrent en Indochine : Parizot, des Dragages

———————

Les grandes entreprises en Cochinchine
par H.C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 mars 1927).

Une des choses qui nous ont le plus frappé en Cochinchine, c'est la substitution à peu près complète, pour les grands travaux, de la grande entreprise à la petite.

Il y a une quinzaine d'années, on trouvait en Indochine peu d'entrepreneurs réellement dignes de ce nom, ayant une organisation moderne, des techniciens compétents, des capitaux considérables, capables de réaliser par eux-mêmes les grands travaux dont ils obtenaient l'adjudication. C'étaient le plus souvent, de fort braves gens, bien sûr, anciens soldats, ou petits tâcherons, ayant une faible instruction générale, certains mêmes ne sachant lire ni écrire, ne possédant à peu près aucun outillage, n'ayant pour les seconder que d'assez vagues surveillants et dépendant étroitement pour leurs capitaux des avances de l'Administration.

Ce qu'ils ont fait surgir, dans de telles conditions, du sol indochinois, est tout à fait remarquable ; l'Administration des T. P. a été heureuse de les trouver dans les débuts et les particuliers n'auraient pas fait grand chose sans eux.

Quelques-uns se sont élevés à d'assez belles situations, mais bientôt, le plus grand nombre ne sont arrêtés à un niveau qu'ils n'ont pas été capables ou n'ont pas essayé de dépasser.

Et c'est ainsi qu'ils ont fini par être submergés par le flot montant des entrepreneurs asiatiques, presque inexistants au début.

Ceux-ci, sortis souvent du rang, dessinateurs, ou anciens contremaîtres, acquirent peu à peu des connaissances et une expérience qui, insensiblement, comblait l'abîme, jadis considérable, entre eux et les premiers entrepreneurs européens.

Ceux-ci, d'ailleurs, ont été les premiers à amener ce nivellement. Beaucoup ont cédé à la tentation du gain facile de l'intermédiaire ; leur qualité de Français, la conscience professionnelle qu'on leur supposait et qu'ils avaient généralement, leur permettaient d'obtenir des adjudications auxquelles les tâcherons annamites d'alors n'auraient jamais osé prétendre ; mais une fois adjudicataires, ils sous-traitaient avec des tâcherons connus d'eux et il arrive que ces indigènes, acquérant de l'expérience et s'enhardissant, se dirent qu'en somme, ils n'avaient pas besoin d'intermédiaires. Ils trouvèrent dans leur famille ou leur entourage le cautionnement nécessaire et soumissionnèrent aux adjudications publiques ou privées. Les entrepreneurs européens, sauf, quelques-uns, qui ont surnagé, commirent deux autres fautes : au lieu d'améliorer leur matériel, ils se contentèrent des outils que leurs ouvriers et tâcherons indigènes possédaient eux-mêmes ; au lieu de suppléer à leur propre insuffisance en appelant à leur aide des techniciens et des dessinateurs capables, ils continuèrent à s'en remettre à l'Administration des T. P. pour tout un énorme travail, qui est normalement du ressort de l'entrepreneur : projets, plans de détail, dessins d'exécution etc., que les ingénieurs et architectes des T. P. ne devraient avoir qu'à contrôler. Ici aussi, les indigènes se dirent qu'ils en pourraient faire tout autant. Et comme les entrepreneurs chinois ou annamites sont, au surplus, gens accommodants, assez prêts à certaines combinaisons où les Européens sont moins habiles et peuvent être dangereux, il ne faut pas s'étonner si, pendant les dernières années, nous avons vu, au Tonkin, par exemple, les plus importantes constructions confiées à des Asiatiques.

N'avons-nous pas vu à Hanoi un entrepreneur indigène construire la Résidence Supérieure, et l'interminable usine des Postes et télégraphes ? mais n'avons-nous pas vu en même temps l'entrepreneur français du bâtiment des Archives s'en aller en France et

laisser faire le travail par sa femme annamite ? Elle s'en est d'ailleurs fort bien tirée ; mais on comprend pourquoi l'entreprise annamite avait à cette époque atteint le niveau de l'entreprise française.

Celle ci aurait disparu si elle n'avait fait un effort nouveau. Depuis quelques années, nous avons vu des entreprises européennes faire au Tonkin un progrès notable tant quant à l'outillage qu'au point de vue du personnel technique ; citons par exemple l'entreprise Vernet, de Haïphong, qui s'est tout à fait distinguée dans la construction de la Banque de l'Indochine, et a fait preuve de beaucoup d'initiative dans l'application de procédés nouveaux.

Mais le progrès avait été plus considérable en Cochinchine grâce à des moyens plus puissants. Des entreprises se sont créées récemment auxquelles leurs moyens financiers ont permis de se monter en personnel et en matériel.

Avec des techniciens réellement compétents, alliant à une solide culture scientifique une expérience sérieuse, elles ont mis en œuvre les méthodes les plus parfaites tant pour l'organisation des chantiers, que pour l'outillage et l'emploi de matériaux nouveaux.

Ainsi organisées ces maisons étaient à même d'achever, avec une rapidité inconnue jusqu'ici, et à de bien moindres frais, les grosses constructions ; par contre, elles se trouvaient, pour les petits travaux, handicapées par leurs frais généraux. Ici la petite entreprise reprenait l'avantage et, comme il n'y a pas dans un pays de gros travaux qui n'en supposent ou n'en entraînent de petits, les grandes entreprises de construction se sont fait une place sans nuire aux petites.

Parmi ces entreprises, l'une des plus puissantes est la Société française de Dragages et de travaux publics.

Cette société était depuis longtemps connue pour ses travaux de construction de chemins de fer (troisième section de la ligne de Hanoï à Vinh, ateliers de la Cie du Yunnan à Gia-Lâm, etc.), pour ses travaux de terrassements et remblais à Haïphong, Saïgon et Pnom-Penh. Depuis 1904, elle s'est surtout spécialisée dans la création et l'entretien d'un réseau de canaux destinés à mettre en valeur le delta de la Cochinchine.

Disposant de huit dragues parfaitement adaptées aux régions en question, d'une flotte nombreuse de remorqueurs, chalands, jonques, vedettes, etc., d'ateliers de réparations importants situés à Mytho : bassin de radoub, slip, etc., elle a extrait jusqu'à ce jour environ 140 millions de mètres cubes de déblais pour le creusement d'environ 1.500 kilomètres de canaux neufs et le curage de 350 kilomètres de canaux anciens.

La Société des Dragages, dont le directeur général est M. Gaston Leroy et qui fait partie du Groupe Octave Homberg [SFFC], a récemment englobé une des entreprises cochinchinoises de construction les plus modernes et les plus audacieuses, l'entreprise de M. R. Kropff [4], en lui laissant dans la société le caractère d'une branche spéciale, dont M. Kropff continue à assurer la direction, tandis que la section Dragages a pour directeur spécial M. Dargelos.

Secondé par un groupe d'ingénieurs et architectes en nombre restreint, mais d'une compétence et d'une expérience éprouvées et rompus aux méthodes qui assurent le meilleur rendement, M. Kropff, soutenu par les moyens financiers les plus puissants, n'a pas tardé à monter la section travaux sur un pied grandiose ; vers la fin de 1926, ses chantiers représentaient pour plus de trois millions de piastres de travaux de construction.

Qu'on suppute la formidable armée d'ingénieurs, conducteurs, architectes, surveillants, dessinateurs et agents techniques que demanderaient de tels travaux entre les mains de l'Administration !

Parmi les plus importants de ces travaux, citons :

---

[4] En fait, l'architecte *André* Kropff, fondateur de la CIFFIC.

[Chambre de commerce de Saïgon]

— le nouveau bâtiment de la chambre de commerce de Saïgon, édifice splendide, commencé il y a moins de quinze mois et qui, déjà, touche à son achèvement ; il s'élève sur le quai de Belgique dans le voisinage des grandes banques et des principales maisons de commerce ;

[Marché central de Cholon-Binthay]

— le marché de Cholon, gigantesque construction qui couvre près d'un hectare et coûtera 285.000 piastres. La construction n'en aura guère duré plus d'un an ;

[Éts Bainier d'Indochine - Auto-Hall, Saïgon]

— les établissements Bainier de Saïgon, avec le plus grand garage d'Indochine, qui viennent d'être inaugurés moins d'un an après le premier coup de pioche ;

[Siège de la SFFC à Saïgon]

— l'agence centrale à Saïgon de la Société financière française et coloniale, un des premiers bâtiments à Saïgon du genre que les gens chics, qui ont appris l'anglais à l'école, appellent un bouldingue. C'est là que, telle une poule couvant ses poussins, la société mère abrite ses filiales ;

[Hôtel Royal à Pnom-Penh]

— le grand hôtel de Pnom-Penh, dont les plans ont été établis par M. Hébrard et qui, si l'on en juge par les premiers édifices dus à cet architecte, fera honneur à la capitale du Cambodge, etc.

La Société a son agence centrale à Saïgon, et trois agences à Pnom-Penh, à Dalat et à Haïphong.

[Siège de la SFFC à Haïphong]

À Haïphong, elle édifie l'immeuble de la Société financière française et Coloniale, dont notre illustration reproduit sous deux faces la maquette en carton pâte ; elle est également chargée des travaux d'agrandissement de l'usine des Verreries d'Extrême-Orient.

À Hanoï, elle construit, avenue Borgnis-Desbordes, le grand garage Bainier. Ce travail mérite une mention toute spéciale par la révolution qu'il apporte dans l'art de la construction à Hanoï. Oh ! pas de machinisme sensationnel ni de matériaux nouveaux ; le ciment armé n'y joue qu'un rôle secondaire et les machines brillent par leur absence. Tout simplement de la méthode. Rien que cela. Descartes a fait faire au monde un grand progrès par son petit Discours sur la Méthode.

Nous avons tous vu au Tonkin de ces chantiers qui, en fait de méthode, ne connaissent que l'inepte système D. Travaux qui s'éternisent pour la moindre maison 18 mois, pour tel grand édifice trois ans et plus. Pas d'organisation ; des sous-

entrepreneurs indigènes et leurs tâcherons constituent leurs équipes n'importe comment, distribuent le travail au petit bonheur et ce sont des cris, des hurlements, des soviets discutant la manière de lever une pierre, des orateurs parlant une heure sur l'emplacement d'une brique, des maçons injuriant les gougeattes, les gougeattes hurlant des injures aux maçons. Ici l'on démolit ce qu'on a construit la veille, là on s'arrête parce qu'on ne sait plus ce qu'il faut faire. El voilà comment, à Hanoï, on arrive à construire très cher.

Et voilà pourquoi les chantiers du Garage Bainier étonnent tant les passants : on n'entend pas un cri, on ne voit pas un ouvrier immobile ; rien d'une fourmilière non plus ; mais un chantier organisé où chacun a sa place, connaît sa besogne, a ses outils, reçoit régulièrement ses matériaux. Aussi quels résultats ! Moins d'un mois après le premier coup de pioche donné pour les fouilles, le bâtiment s'élève à sept mètres de haut, et l'on pressent qu'en moins de cinq mois un terrain vague aura fait place à un beau grand garage moderne.

Une telle façon de travailler peut coûter un peu plus cher au total : ce n'est qu'une apparence. Le temps, c'est de l'argent et l'on aura gagné beaucoup de temps.

Légendes
En haut : la nouvelle chambre de commerce de Saïgon après dix mois de travail.
En bas, pont tournant construit par la Société des dragages de Cochinchine.
Le nouveau Grand Marché de Cholon Espace couvert : 8.000 mètres cariés. Importance, des travaux 380.000 $. Aspect des travaux huit mois après le premier coup de pioche.

———————————

Un travail rapidement mené
Un grand garage construit à Hanoï en six mois
Établissements Bainier d'Indochine
Auto-Hall
par H.C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 17 juillet 1927).

Voici un intéressant exemple à proposer aux constructeurs locaux. En moins de six mois, la Société des Dragages [SFEDTP] a construit, pour le compte du Crédit foncier de l'Indochine, ce vaste garage, qui ne mesure pas moins de 1.600 mètres carrés de surface couverte et forme, en face du bâtiment des Archives, une masse architecturale imposante, pour notre ville aux petites maisons basses.

Les travaux n'ont commencé qu'après le Nouvel An annamite, c'est-à-dire huit jours après, car on sait que la corporation des maçons fête le Têt selon les bons vieux principes ; et le bâtiment était couvert bien avant le commencement des pluies.

Le sixième mois de l'année annamite n'est pas encore écoulé et déjà l'on termine les arrangements intérieurs. C'est, pour Hanoï, où un bâtiment semblable eût normalement demandé au moins douze mois, avec beaucoup de discours, de cris et de hurlements sur les chantiers, un véritable record.

Cette célérité est tout simplement le résultat d'une bonne méthode, car il y a toujours eu relativement peu d'ouvriers sur les chantiers, rien de l'habituelle fourmilière, dont le travail en fin de journée est à peu près imperceptible.

Ce bâtiment n'est pas moins remarquable par la légèreté de l'immense charpente métallique que soutiennent, au milieu, trois sveltes piliers en ciment armé.

Et maintenant, sous la direction des mêmes architectes du Crédit foncier, la même entreprise vient de se mettre à l'œuvre pour édifier, en face du Petit Lac, entre la rue Paul-Bert, le boulevard Francis-Garnier et la rue de l'Intendance, un immeuble de rapport, un bouldingue, comme il est élégant de dire de nos jours, qui marquera une date dans la vie architecturale de notre ville.

On compte qu'avant un an, la partie destinée au Crédit Foncier lui-même sera achevée, et le reste avant dix huit mois.

———————————

COCHINCHINE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 octobre 1927)

Repartent en France :
M. Leroy, directeur de la Société des dragages.

———————————

Les dragages de la rivière de Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 22 octobre 1927)

On informe de Saïgon que M. Octave Homberg aurait obtenu pour la Société de Dragage et de travaux publics, dont il est le président, les travaux de dragage de la rivière de Saïgon. D'où un fort mouvement en Bourse de Paris sur cette valeur.

———————————

Souscription pour les victimes de guerre
(*L'Écho annamite*, 22 octobre 1927)

Sté des dragages et T.P. (rue de Champagne, Saïgon) 50 p.

———————————

Hanoï
QUAND LE BATIMENT VA
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 4 décembre 1927)

[…] C'est, rue Paul-Bert, le grand immeuble, le bouldingue, comme on doit dire, du Crédit foncier de l'Indochine, où les architectes de cet établissement, Messieurs Trouvé et Verbié, et les techniciens de la Société des Dragages de Cochinchine [SFEDTP], qui se sont déjà distingués à Hanoï par la construction, en moins de six mois, du grand garage Bainier, semblent vouloir se surpasser avec ce nouvel édifice d'un bel aspect architectural et de dimensions imposantes, gage de la confiance qu'a le grand établissement financier dans le développement de notre ville. Là aussi, c'est un plaisir dé voir, grâce à une excellente organisation, le travail avancer à vue d'œil et le premier bâtiment, dont on commençait fin juillet à creuser les fouilles, atteindre 15 mètres de haut fin novembre. […]

———————————

L'inauguration de la nouvelle chambre de commerce de Saïgon
Le discours de M. Darles
(*L'Écho annamite*, 28 mars 1928)

[…] Le vendredi 16 avril 1926, en présence de toutes les notabilités de Saïgon, M. le gouverneur Cognacq et M. de la Pommeraye, mon prédécesseur, scellèrent la première

pierre de cette nouvelle chambre de commerce que nous inaugurons aujourd'hui. En moins de deux ans, malgré les intempéries, malgré les inévitables retards des matériaux importés de France, la Société d'entreprises de dragages et de travaux publics a réalisé l'achèvement de cet édifice. Je lui veux ici, au nom de la Chambre de commerce de Saïgon, exprimer notre gratitude pour une diligence qui n'a pas déçu nos espoirs […].

Saïgon
On part
(*Saïgon républicain*, 16 avril 1928, p. 2, col. 4)

Par le *Paul-Lecat* s'embarqueront cette nuit à 1 h :

Passagers de commerce :

M. Trubert, Dragages

Chronique régionale

RACHIA
Une fête de fiançailles au bungalow de Rachgia
(*L'Impartial*, 17 avril 1928, p. 2, col. 4)

Rachgia, 15 avril. — Les fiançailles de Mlle Rosette Hardy, fille de Mme et de M. Hardy, des Travaux publics avec M. Diharès, des Dragages, ont été célébrées hier soir au bungalow de Rachgia.

Ce fut l'occasion d'une fête charmante à laquelle tout le poste avait été convié.

La soirée fut précédée d'un dîner intime qui réunit autour de Mlle Rosette Hardy, toute gracieuse en crêpe de Chine rose très simple et jeune, et de M. Diharès : Mme et M. Émile Hardy, Mme et Rouys, Mme et M. Postel, Mme et M. Le Nestour, Mme et M. Ottaviani Mme et Mlle Rollot, M. Rousseau, M. Stamann, et M. Axenoff.

Au champagne, M. Émile Hardy, père de la charmante fiancée, annonça, d'une voix que l'émotion rendait incertaine, les fiançailles et M. Diharès passa la bague symbolique au doigt de celle qui deviendra la compagne de sa vie.

Puis M. Rousseau, des T. P., ami intime des fiancés, lut une poésie spécialement composée pour cette fête : « Fiançailles de broussard ».

Mais les invités arrivaient. Il fallut s'arracher aux douceurs de le table que le fin gourmet qu'est M. Condamy [Condamine] Gabriel avait si parfaitement garnie. Et la soirée dansante commença

Nous avons remarqué :

Mme et M. Bonnemain, administrateur, chef de la province, et leurs charmants enfants ; Mme, Mlle et M. Melet, ingénieur des T. P. ; Mme et M. Estève, magistrat ; Mme et M. Condamine, géomètre ; Mme et M. Mariani ; Mme et M. Calves, des Douanes et Régies ; Mme et M. Lacouture, payeur ; MM. Michel ; Sourisseau, greffier ; Vittori, Géomètre ; Deboux, commissaire de police ; Radice, agent des T. P.; etc., etc.

La soirée fut égayée par M. Vallée, et par M. Rousseau, infatigables danseurs, dont les exhibitions de charleston déchaînèrent une folle gaieté.

Parmi les toilettes :

Mme Bonnemain, très distinguée en crêpe Georgette noir perlé noir.

Mlles Bonnemain, l'une en robe vert Nil garni de dentelle or ; l'autre en crêpe de Chine rose orné de broderies.

Ensembles des plus gracieux et qui furent très admirés.

Mme Estève, très élégante en robe de soie bleue-marine et fleur rouge.

Mme Rouys, très chic en crêpe Georgette noir perlé argent.

Mme Melet, en voile de soie noir accompagnant sa radieuse fillette en crêpe de Chine mauve.

Mme Lacouture en robe noire et casaque verte très bien réussie.

Mme Mariani, très distinguée en toilette noire.

Mme Calves, en noir également fine ment relevé de garnitures fantaisie.

Mme Le Nestour, en crêpe de Chine blanc d'une simplicité séduisante.

Mme Radice, en crêpe de Chine rose imprimé dans un ton plus foncé.

Mme Hardy en crêpe de Chine mauve, adroitement drapé, d'un effet très heureux.

Mme Rollot en satin bleu foncé rehaussé de lamé vieil or.

Mlle Jeanne Rollot, toute mignonne en crêpe Georgette blanc, etc., etc.

On dansa jusqu'à l'aube, car le lendemain était un dimanche. Rachgia conservera le souvenir de cette fête charmante qui se déroula dans la meilleure intimité.

Nous renouvelons nos voeux sincères de bonheur aux heureux fiancés et prions lime et M. Émile Hardy ainsi que la famille lointaine de M. Dihares d'agréer nos vives félicitations.

———————————

RACH-GIA
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 avril 1928)

Fiançailles. — Les fiançailles de Mlle Rosette Hardy, fille de Mme et M. Émile Hardy, des Travaux publics, avec M. Dibares, de la Société des Dragages, ont été célébrées samedi à Rachgia, dans la grande salle des fêtes du bungalow, magnifiquement décorée à cette occasion.

Après un dîner intime, mais délicieux, auquel prirent part, avec les fiancés, Mme et M. Hardy, Mme et M. Rouys, administrateur adjoint ; Mme et M. Postel, de la Sûreté ; Mme et M. Le Nestour, de l'usine électrique ; Mme et Mlle Danguy ; M. Ottaviani ; M. Rousseau et M. Stamman Axenoff, une soirée dansante fut organisée.

M. Bonnemain, administrateur-chef de la province, avait bien voulu honorer cette fête intime de sa présence, ainsi que Mme et Mlle Bonnemain.

Nous avons noté : Mme, Mlle et M. Melet, ingénieur des T.P. ; Mme et M. Estève, magistrat ; Mme et M. Mariani, des D. et R. ; Mme et M. Calves, des D. et R. ; Mme et M. Condamy, géomètre ; Mme et M. Radice, des T.P. ; Mme et M. Lacouture, payeur ; MM. Dehoux, Gimon Vittori, Vallée, Sourisseau, etc.

On dansa jusqu'au petit jour et la gaieté ne cessa de régner.

Tous nos vœux et félicitations aux jeunes fiancés ainsi qu'à leurs familles, Rachgia gardera pendant longtemps le souvenir de cette excellente soirée.

———————————

La nouvelle chambre de commerce de Saïgon.
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 mai 1928)

[…] Ce bâtiment, dont la première pierre fut posée le 16 avril 1926 par MM. Cognacq et de La Pommeraye, a été construit par la Société [française] d'entreprises de dragages et de travaux publics. […]

———————————

Dragages et travaux publics
(*Le Journal des finances,* 2 novembre 1928)

Nous n'avons cessé de recommander ce titre, depuis le cours de 1.270 (nº du 16 décembre 1927). Nous indiquions dès cette époque les motifs d'une hausse probable importante. Nous avons renouvelé notre conseil avec insistance à une dizaine de reprises pour le moins, et pour la dernière fois le 7 septembre.

Les initiés connaissent certainement les résultats de l'exercice clos au 31 mai.

Nous savons qu'ils sont très beaux, très supérieurs à ceux de l'exercice précédent. Il est prématuré de dire cependant dans quelles proportions le dividende sera augmenté ou même s'il le sera comme le bruit en court d'ailleurs avec vraisemblance.

Mais ce que nous croyons fermement, c'est, qu'au cours de 1.720 coté mercredi, ce titre présente encore une belle marge de hausse.

L'activité de l'entreprise en Indochine ne cesse de se développer, ainsi que celle des filiales. L'Afrique occidentale offre des possibilités assez considérables aux Dragages et travaux publics. Le groupe Homberg a des intérêts importants dans cette région. Des travaux qui dépendent du Crédit foncier ouest-africain, des Comptoirs sénégalais*, etc., sont et seront effectués par les Dragages et travaux publics.

La société ne possède ni parts de fondateur, ni obligations. Le titre est à garder.

———————————

ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*L'Information financière*, économique et politique, 23 décembre 1928)

……

Le rapport indique que les travaux de dragage en Indochine effectués par la Société se sont poursuivis dans des conditions satisfaisantes. Le nouveau contrat de dragages entrera prochainement en vigueur.

Le département « Entreprise Générale en Indochine » a continué sa progression, et ses agences de Saïgon, Pnom-penh, Dalat et Haïphong ont toutes accru l'importance de leurs travaux, dont les constructions d'immeubles civils ou commerciaux constituent toujours la presque totalité.

Le champ d'activité de la Société dans ce département vient de s'accroître du fait de la reprise récente de l'Entreprise Vernet qui, en dehors des travaux du port de Tourane (Annam), disposait d'une installation à Haïphong.

……

———————————

L'Indochine, « perle de l'empire »
in Dominique BARJOT et Jacques FRÉMEAUX (dir.),
Les sociétés coloniales à l'âge des empires, Afrique, Antilles, Asie (années 1850-années 1950),
Paris, Cned-Sedes/A. Colin, 2012.

[…] À partir de 1929, Dragages TP eut à sa tête un manager de valeur, Jean Rigal (1898-1969). Ingénieur des Travaux publics des Colonies, il n'y possédait qu'une infime participation, mais y acquit très vite une très large marge de manœuvre, du fait même qu'aucun des trois groupes bancaires actionnaires n'y détenait la majorité. Liée à la SNTP [< CFE (Belgique)] par une participation croisée et sous l'impulsion de Rigal, la société Dragages TP connut une rapide expansion et ce, en pleine dépression des années 1930. D'abord spécialisée dans les travaux de dragages, elle diversifia beaucoup

son activité en Indochine : travaux maritimes et fluviaux (digues de Tourane, ports d'Haiphong et de Saïgon), chemins de fer (liaison Tourane–Nha-Thrang sur 30 km, entre 1931 et 1935), terrassements, travaux routiers, construction de ponts (pont en « Y » de Cholon, édifié de 1938 à 1941), bâtiments (Banque d'Indochine, Crédit foncier d'Indochine, Hong Kong and Shanghai Bank [HSBC*]). Toutefois, elle s'imposa d'abord dans la construction de barrages : barrage mobile d'Antrach, en Annam de 1932 à 1934, grand barrage mobile du Day (1936-1939), capable de s'effacer de 7,5 m pour laisser passer des crues de 3.000 m³ par seconde. […]

———————————

Haïphong
Première quinzaine d'octobre 1929
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1929, p. 3116)

Mariages

M. Émile Greiveldinger [5], employé à la Société des Dragages de l'Indochine et M^lle^ Lucie Portier, sans profession, domiciliés à Haiphong (5 octobre 1929) ;

———————————

DALAT
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 janvier 1929)

La série noire continue ; un camion dans le ravin : un mort et cinq blessés grièvement. — Aujourd'hui, vers midi, un gros camion de 4 tonnes, appartenant à la « Société des Dragages » à Dalat, revenait chargé de fer et de six coolies manoeuvres de la gare de l'Arbre Broyé.

En arrivant à Dalat, au dernier virage, près des chalets d'Annam, le chauffeur trouva sa route obstruée par une rangée de chevrettes qui, comme d'habitude, se mettent toujours au milieu de la route. Pour ne pas leur rentrer dedans, et ne pouvant s'arrêter immédiatement en raison de sa vitesse, le chauffeur fut obligé de les doubler en passant sur le trottoir gauche (côte ravin). On sait que le trottoirs de Dalat sont traversés tous les dix mètres par des caniveaux servant à l'écoulement des eaux, et, malheureusement, la roue gauche avant tomba dans un de ses caniveaux. Le chauffeur, n'étant alors plus maître de sa direction, alla avec le camion et ses six personnes piquer un plongeon de 40 mètres au fonds du ravin, presque à pic à cet endroit.

Dans cet accident, un seul des passagers sortit sain et sauf, c'est l'aide-chauffeur qui, prévoyant le coup, eût le temps de sauter sur la route avant la descente rapide du camion et qui ne perdit pas son sang-froid car il demanda immédiatement du secours.

Quelques minutes après la gendarmerie était sur les lieux, ainsi que le Directeur des Dragages et ses agents qui transportèrent les blessés et le mort à l'ambulance de Dalat.

On compte un mort, et cinq blessés très grièvement, dont le chauffeur, presque mourant.

———————————

Société de dragages et de travaux publics
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 août 1929)

---

[5] Franck *Émile* Greiveldinger : participe aux régates du Cercle nautique de Hanoï (*L'Avenir du Tonkin*, 20 septembre 1937). Divorcé le 31 octobre 1938, interné à Hanoï pour gaullisme par l'amiral Decoux. Médaille de la Résistance du 30 déc. 1947 (*Journal officiel de la République française*, 20 mars 1948 : orthographié par erreur : *Greveldinger*). Témoigne au procès Decoux en qualité de commerçant à Saïgon.

……

Il y a quelques années, elle avait absorbé la Société Kroppf *[sic : Kropff]* et Cie, et elle a profité des excédents de bénéfices qu'elle a réalisés pendant ces dernières années pour reprendre la Compagnie générale de Dalat* qui est une entreprise immobilière.

———————————

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 août 1929, p. 2, col. 2)

Plainte — M. Vandendorp. employé à la Société des Dragages de l'Indochine, demeurant au Crédit foncier, rue Fourès, a porté plainte contre inconnu pour vol d'une montre chronomètre avec chaîne en argent valant 350 fr.

———————————

Au Grand Conseil des intérêts économiques de l'Indochine
Clôture de la première session ordinaire
Les dernières séances
(*L'Écho annamite*, 5 novembre 1929)

Le plan de campagne

Pour le plan de campagne, les prévisions utiles ont été remaniées.

Un conseiller annamite a montré que l'activité des Dragages en Indochine pourrait être aisément développée et que bien des terres alunées sont encore incultes. L'augmentation de la dotation est demandée ainsi que l'amélioration de l'outillage de la Société des Dragages.

———————————

Cercle sportif saïgonnais
Séance du Comité du 19 novembre 1929
(*Saïgon sportif*, 22 novembre 1929)

Admissions
À titre de membres actifs :

M. de Vsevolojsky, S., ingénieur, Société des Dragages, présenté par MM. Beriger et Antoni.

———————————

SAÏGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 janvier 1930)

Mariage. — Samedi 21 décembre 1929, en l'église cathédrale de Saïgon, a été béni le mariage de M. Alfred Rasario, conducteur de Travaux à la société de Dragages de l'Indochine, avec mademoiselle Marguerite d'Argence, la gracieuse fille de madame et de monsieur A. d'Argence, professeur honoraire, en retraite à Hanoï.

Nous adressons aux nouveaux époux nos meilleurs souhaits de bonheur et prions monsieur et madame d'Argence, si estimés en Indochine, d'agréer nos sincères compliments.

———————————

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*L'Information financière, économique et politique*, 15 janvier 1930)

……

Le rapport du conseil indique que le nouveau contrat approuvé le 1er février dernier a assuré à la Société l'exécution des travaux de dragages en Cochinchine de 1929 à 1936 inclus. À cet égard, la Société a pris engagement de mettre en service une puissante drague suceuse-refouleuse dont la construction est déjà très avancée et dont les premiers éléments vont être embarqués, dans quelques semaines, pour la Cochinchine. Le département « Entreprise générale en Indochine » continue à exécuter de nombreux travaux, notamment un Important immeuble destiné à la Banque de l'Indochine.

L'exécution de la digue du port de Tourane a été également poursuivie, malgré de sérieuses difficultés provenant, en particulier, de l'instabilité de la main-d'œuvre.

———————————————————

Les Charbonnages de Bicho en 1929
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 mars 1930)

[…] Une villa est en construction pour l'ingénieur, suivant les plans dressés par la Société des dragages, de Haïphong. […]

———————

Nouvelles du Tonkin
Élections consulaires à Hanoï
(*L'Écho annamite*, 12 mars 1930)
(*Les Annales coloniales*, 13 mars 1930)

Ont été élus : … Joseph, directeur de la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics [SFEDTP], 73 voix

———————

COCHINCHINE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 mai 1930)

M. Cristiani, ingénieur à la Société des Dragages, a été gravement blessé dans une collision d'autos à Saïgon.

———————

Haïphong
CONSEIL MUNICIPAL

———————

Séance du 23 mai 1930
(*La Volonté indochinoise*, 26 mai 1930)

……

Question des eaux

Le problème de la pose de la nouvelle conduite a été réglé, lors de notre dernière session. Actuellement, il y a environ 12 km. de conduite en place. De ce côté-là, les travaux marchent normalement.

Le problème des passerelles est solutionné. C'est la Société des Dragages qui a été chargée de ce travail. L'autorité militaire et la direction générale des Travaux publics ayant demandé que ces passerelles fussent renforcées, l'augmentation de dépenses qui en résultera est de l'ordre de 60.000 p. Cette dépense sera supportée par le Budget général.

Pour le barrage, nous avons confié les travaux à M. Féniès.

……

———————

Cercle sportif saïgonnais

———————

Séance du conseil d'administration du 8 septembre 1930
(*Saïgon sportif,* 12 septembre 1930)

Admissions
À titre de membres actifs

M. Maurin, François [6], ingénieur, Société des Dragages, présenté par MM. Gelbert et Dargelos.

———————

Décret de naturalisation

(*Journal officiel de la République française*, 21 septembre 1930)

Le Président de la République
Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice,
Décrète:
Art. 1er : sont naturalisés Français par application du décret du 7 février 1897 :
……
AXENOFF (Jacques), employé, né le 21 novembre 1895 à Belaïa-Kalitva (Russie), demeurant à Rach-Gia (Cochinchine) [7].

Art. 2. Le garde des sceaux, ministre de la justice, est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Rambouillet, le 11 septembre 1930,
GASTON DOUMERGUE.
Par le Président de la République :
Le garde des sceaux, ministre de la justice
RAOUL PÉRET.

———————

TOURANE

(*L'Avenir du Tonkin*, 10 octobre 1930)

---

[6] François Cyrille Maurin (La Bastide-d'Engras, Gard, 6 mai 1906-Montélimar, 24 mai 1976) : ingénieur des Arts et Métiers (Aix, 1924).

[7] Marié en 1931 avec Maria Kogewnikoff. Quatre enfants dont Iury (Saïgon, 15 sept. 1929-Mallemort (B.-du-Rh.), 1/12/2016) et Marie (février 1938), jeune championne de natation.

Vol de ferraille. — Plainte a été déposée par la Société des Dragages contre le nommé Vo-Dinh, dit Bai, patron de jonque, pour vol d'une grande quantité de ferraille dans la carrière de Thien tia, appartenant à cette société.

———————

LA FRANCE CONTINUE

L'inauguration du canal Hatiên-Rachgia

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 novembre 1930)

> L'article ci-dessous est un résumé tiré de la plaquette publiée à l'occasion de cette inauguration.

Le 15 septembre, M. Pasquier a inauguré le canal de Rachgia à Hatiên. Cette nouvelle est passée inaperçue en Fiance : un canal ? oui, c'est bien, mais après tout ce n'est qu'un canal ! Ah ! si vous nous parliez d'une voie ferrée ou d'un « autostrade » !

Ceux qui ne sont pas allés en Indochine ne peuvent imaginer ce qu'y signifie le mot « canal ». Seuls les Hollandais peuvent le comprendre.

Les terrains alluvionnaires des deltas du Mékong et du fleuve Rouge n'ont de valeur que s'ils sont convenablement arrosés. Le paddy ne pousse que s'il a suffisamment d'eau pendant le début de sa croissance. S'il n'en a pas assez, il jaunit et dépérit, s'il en a trop, il meurt ; l'eau salée arrive-t-elle, les terres sont « alunées » et perdues pour des années.

La grande préoccupation est donc de « discipliner les eaux » ; c'est là le principal problème indochinois et l'on peut dire sans exagération qu'il conditionne toute la vie de la colonie. Si tant de nhaqués se sont laissé prendre aux mirifiques promesses des agents de Moscou, n'est-ce pas parce que, depuis deux ans, en maintes régions, le fléau de la sécheresse n'a pris fin que pour laisser place à des inondations exceptionnelles ?

Le canal n'est pas seulement, en Indochine, un « chemin qui marche » ; il féconde, il crée la vie, il « fait de la terre ».

En dépit des moyens médiocres dont ils disposaient, les Annamites jadis s'efforçaient d'irriguer leurs terres, mais ils n'avançaient que très lentement dans cette tâche et en 1860, lorsque les Français s'installèrent en Cochinchine, on n'y comptait guère plus de 250.000 hectares cultivés en rizières. Tel était le bilan de deux siècles et demi, voire trois siècles, de colonisation annamite !

Les amiraux qui, pendant vingt ans, gouvernèrent la Cochinchine, virent surtout dans les canaux des voies de communication d'un haut intérêt stratégique. Ils réussirent d'ailleurs mal dans les dragages qu'ils entreprirent, les canaux creusés s'envasaient rapidement et, ce n'est que de 1891, grâce à la science et à l'activité du regretté, Georges Gubiand [8], que datent les travaux de dragages dont la France peut s'enorgueillir.

Le premier, M. de Lanessan — dont le gouvernement, éclipsé par celui de M. Doumer, a été trop oublié — comprit l'importance des dragages et, en 1893, il fit mettre en adjudication à Paris pour 12 millions de francs de travaux s'étendant sur dix années. Il ne se présenta qu'un soumissionnaire, M. Montvenoux, qui enleva le marché sur la base de 35 cents le mètre cube.

---

[8] Georges Gubiand (1861-1930) : X-Ponts. Directeur des travaux publics de la Cochinchine (1887-1900). Voir encadré.

Le contrat de M. Montvenoux expirait en 1904. À son expiration, l'Administration sollicita des offres sur la base suivante : elle s'engageait à affecter chaque année au moins 2.240.000 francs aux travaux de dragages, mais elle se réservait d'établir chaque année son plan de campagne et exigeait une production mensuelle minima de 390.000 m³ au prix de 20 cents.

La Société française industrielle d'Extrême-Orient fut déclarée adjudicataire au prix de 19 cents le m³. Son contrat fut prorogé jusqu'en 1913, date à laquelle, sous le nom de « Société française d'entreprise de dragages et de travaux publics », elle fut déclarée adjudicataire avec un rabais de 13 % sur le prix de base. En 1920, ce rabais fut ramené à 8 %, puis reporté à 10 % en 1904. Enfin, un contrat passé en 1929 assure à la Société pour 1.270.000 piastres de travaux annuels jusqu'en 1933 et 670.000 de 1933 à 1936.

L'esprit de continuité qui a régné à la fois dans les programmes de travaux et dans leur réalisation a permis de porter les volumes annuels des déblais de dragages de 140.000 m³ en 1893 à 438.000, en 1896 et. à 3.495.000 en 1899. Ensuite, après des fléchissements, on arrive à 5.341.000 en 1910 et le record fut de 10.184.000 m³ en 1919. L'an. dernier, en 1929, le volume des déblais atteignit 8.000.000 m³.

De 1890 à 1930, en 40 ans, 175 millions de mètres cubes ont été extraits, soit presque autant qu'à Panama (210 millions de mètres cubes). Travail de romain exécuté sans bruit, sans tapage, sans vaine réclame.

*
* *

D'année en année, les travaux de dragages ont ouvert aux riziculteurs annamites les prodigieuses terres à riz de l'Ouest-Cochinchinois. Par la puissance de la drague, les superficies cultivées en rizières sont passées de 350.000 ha. en 1880. à 2.400.000 ha. en 1929. Deux millions d'hectares furent ainsi gagnés à la culture en un demi-siècle de colonisation française.

En même temps, la population s'est élevée de 1.500.000 à 4.300.000. habitants et l'exportation des riz et dérivés passa de 200.000 tonnes à plus de 1.700.000.

Si l'on rappelle que l'exportation du riz de Cochinchine représente en moyenne près de 70 % des exportations totales de l'Indochine, on voit que c'est sur le travail de la drague qu'a été édifiée la prospérité actuelle de la colonie.

Dès lors, on comprend mieux l'importance qu'a revêtue l'inauguration du canal de Rachgia à Hatiên et la solennité qui a entouré cette cérémonie.

Le 14 septembre au matin, M. Pasquier quitta Saïgon pour aller déjeuner à Phnom-Penh, puis, accompagné de M. Lavit, de M. Eutrope et de M. Thalamas, il gagna Hatiên. Le 15 au matin, il visita le poste, puis se rendit en auto à la coupure de Bahon où s'arrête le canal et là, il prit place sur la chaloupe « Tong-doc-Phuong » qui l'emmena à Rachgia. À mi-chemin environ, il rencontra trois chaloupes venant de Rachgia et portant MM. Krautheimer, Ardin, Bec, de Lachevrotière, Labaste, Le Quang-Liem, Duoc, Tri, Baluteig, etc. Ces chaloupes firent demi-tour et escortèrent le gouverneur général jusqu'à Rachgia, cependant que sur les rives résonnait le tam-tam et flottaient les étendards, que les notables s'inclinaient devant les tables votives et que claquaient les inévitables pétards.

À Rachgia, une foule immense attendait le cortège officiel et le chef de la province, M. Rivoal, exposa dans un excellent discours les progrès accomplis à Rachgia depuis cinquante ans.

Le canal de Hatiên à Rachgia va livrer 200.000 ha. à la culture. Cette grande plaine ne possède aucun cours d'eau et l'évacuation des eaux ne pouvait se faire, d'autant plus que la mousson du Sud-Ouest a créé sur le golfe du Siam un fort bourrelet côtier.

Le canal métamorphose complètement la région : long de 81 km, large de 28, profond de 3 m. 50 à 3 m. 80, il représente 8.000.000 m³ de déblais. Sur ce canal s'embranchent quatre affluents drainant l'intérieur et représentant plus de 12.000.000 m³ ; deux d'entre eux .seulement sont creusés (le canal de Triton et le canal de Nui Ba thé) et les deux autres sont à l'étude.

Le drainage des eaux est assuré même en période de crue du Mékong, pourvu que celle-ci ne dépasse pas 5 mètres.

Une grande partie des terrains est, dès maintenant, occupée. et là où, il y a un an, s'élevait une forêt marécageuse, il y a maintenant des villages avec de belles paillotes neuves et des écoles.

Après le discours de M. Rivoal, M. Le Quang Liem, dit Bay, conseiller colonial, prit la parole et remercia le gouverneur général au nom de la population annamite, puis M. Pasquier décora les bons ouvriers du canal.

Un hommage mérité à M. Pouyanne

M. Albert POUYANNE,
inspecteur général des Travaux publics de l'Indochine
Photo KHANH-KY

À l'issue du banquet, M. Krautheimer, gouverneur de la Cochinchine, rendit hommage à tous ceux qui s'intéressèrent en Cochinchine aux dragages : aux amiraux La Grandière et Duperré, aux ingénieurs Thévenet et Gubiand et, surtout, à M. Pouyanne, inspecteur général des Travaux publics, qui a été. le vigoureux animateur de l'hydraulique agricole depuis plus de vingt-cinq ans.

« Il est équitable, ajouta-t-il, d'évoquer aussi les belles figures d'administrateurs des affaires indigènes qui ont contribué efficacement, par leur profonde expérience et leur esprit d'initiative, à la conception et à la réalisation de nombre de ces canaux dont plusieurs portent leur nom : les Nicolaï, Marquis, Bocquet, Delanoue, Saintenoy, Lagrange, Outrey et bien d'autres dont le souvenir se perpétuera longtemps dans la colonie.

« Et cet hommage à nos anciens ne diminue en rien le mérite des réalisateurs actuels, qui ont su triompher des difficultés du climat et du sol pour exécuter, à travers la forêt inondée, dans une région désertique et dépourvue d'eau potable, la magnifique voie

d'eau de 80 kilomètres que nous inaugurons. Qu'ils en soient félicités et remerciés tous, dirigeants et agents de la Société des Dragages, ingénieurs et collaborateurs de tous ordres, Français et Annamites du Service des travaux publics qui, sous la direction de MM. [Pierre] Dargelos et Texier, ont exécuté ou contrôlé ces travaux. »

M. Krautheimer rappelle très opportunément comment les Annamites creusaient autrefois les canaux :

« Il y a un siècle, dit-il, au moment où le gouvernement annamite venait à peine de pacifier ces régions lointaines, théâtre des luttes incessantes entre l'Annam, Le Cambodge et le Siam, toute cette contrée était encore inaccessible par voie de terre au reste de la Cochinchine. Les représentants du pouvoir royal, et plus particulièrement le Chinois Mac-Cuu et ses descendants, réquisitionnèrent de gré ou plutôt. de force des milliers de travailleurs qui, dans des conditions particulièrement pénibles, et au prix d'innombrables vies humaines, creusèrent à bras d'hommes, vers 1820, le canal de Vinh-Tê unissant le Bassac au golfe de Siam. Ce douloureux effort aboutit à la création d'une voie de communication dès son début précaire et insuffisante, même pour la batellerie indigène.

« Aujourd'hui, l'action persévérante de l'administration et la science de nos ingénieurs ont permis, sans imposer à la population la moindre contrainte, la moindre souffrance, d'exécuter cette grande artère qui va débloquer toute une région pour y apporter la vie et la prospérité.

« Ainsi notre effort méthodique aura permis de supprimer complètement le recours au travail forcé, mode habituel d'exécution des grands travaux publics avant l'occupation française. Ce résultat a été obtenu bien longtemps avant que d'internationales compétences aient élevé la prétention de donner sur ce point des leçons d'humanité à la colonisation française. »

Ce coup de patte aux organismes de Genève n'est-il pas mérité ?

Puis c'est la description pittoresque des mouvements de population que provoque toute ouverture d'un nouveau canal. On songe involontairement à la « marche vers l'Ouest » des États-Unis vers 1840 ou au « rush » du Klondyke :

« Le canal Rachgia-Hatiên a offert le spectacle impressionnant de cette ruée vers la terre. J'ai moi-même, l'an dernier, contemplé, sur la limite même de la zone de travail, les nombreuses barques indigènes chargées de familles annamites, de leurs animaux domestiques et de leur modeste bagage, attendant patiemment l'avancement de la drague pour s'installer immédiatement sur les lieux, sous un abri précaire, afin d'utiliser les ressources naturelles de la région auxquelles s'ajoutent le rendement de hâtives cultures vivrières entreprises sur les déblais mêmes du nouveau canal. Certes, beaucoup de ces premiers venus se bornent à exploiter les produits de la forêt ou des marécages, souvent pour le compte de tiers avisés, et abandonnent les lieux dès leur épuisement, mais n'y a-t-il pas là le signe certain des besoins d'une population à la recherche d'une vie plus facile ou, en tout cas plus indépendante que celle que peuvent lui fournir les vieilles régions de la Cochinchine ? »

Cette colonisation intense pose de nombreux problèmes, parmi lesquels le premier est le souci de faire participer le plus grand nombre possible de nhaqués à cette création de richesses nouvelles.

M. Krautheimer s'en est à juste titre préoccupé :

« La haute conception du rôle civilisateur de la France nous trace notre devoir : faciliter la constitution et le maintien d'une moyenne et d'une petite propriété, cette dernière accessible à tous les travailleurs consciencieux.

« À cette tâche ardue, le gouvernement s'est attaché. Il n'en ignore pas les difficultés dont la plus considérable peut-être tient à l'imprévoyance du cultivateur indigène. Il nous appartient de protéger celui-ci même contre les effets de ses propres fautes, de mettre à sa disposition les capitaux nécessaires à son installation et à l'acquisition du cheptel indispensable.

« Cette œuvre de longue haleine a déjà reçu un commencement d'exécution ici même, dans la province de Rachgia, où une expérience d'accession à la petite propriété est en cours sur une échelle encore réduite. L'affectation des terres nouvelles disponibles permettra de l'intensifier, à condition que les ressources financières mises à la disposition du crédit agricole mutuel indigène ne lui soient pas trop strictement mesurées.

« La réalisation des grands travaux de dragages facilite donc un meilleur aménagement de la propriété rurale en Cochinchine en livrant à la petite colonisation des terres qui lui sont indispensables.

« Ainsi, ces travaux, et plus spécialement ceux que nous inaugurons aujourd'hui, contribueront efficacement à assurer dans ce pays l'ordre et la paix sociale sans lesquels aucun progrès ne saurait être durable. »

*
* *

M. Pasquier se leva ensuite et il ne manqua pas de tirer de l'événement la leçon politique qu'il comporte. Son discours vaut d'être cité en entier :

En inaugurant, le 10 janvier 1927, la ligne ferrée de Vinh à Phu-trach, je m'exprimais ainsi : « Il faut le dire bien haut, le redire souvent, la France en Indochine n'a pas failli à sa tâche civilisatrice. Elle l'a accomplie par tous ses enfants, par tous ceux qui, pour reprendre la forte expression de Kipling, eurent le noble, mais périlleux honneur, de porter le « fardeau des blancs ».

« Choisissez les meilleurs de vos fils, envoyez-les en exil, qu'ils aillent dans les forêts vierges, vers les rivages inconnus, pour construire des routes où ils ne passeront pas, des ports où ils n'entreront pas, et quand ils auront sacrifié leurs belles années, quand le succès leur apparaîtra dans l'avenir brumeux, quelque caprice inattendu de la sottise de ceux qu'ils auront sauvés de la maladie et de la faim mettra tout à coup en pièces l'édifice construit de leurs mains ».

Et j'ajoutais : « Mais la cruelle déception du poète anglais, nous ne la connaîtrons pas. Le fardeau ne tombera pas de nos mains. Nous aurons su en faire partager le poids à nos frères indigènes. À leur tour, ils pourront être appelés à l'honneur de le soutenir, ils seront devenus. par nous, dignes de le porter. »

À trois ans de distance, ces paroles, je les redis avec la même force, avec la même foi inébranlable dans la destinée de l'Indochine. Cette assurance dans notre avenir, j'en puise la conviction dans la constance et la qualité de notre œuvre.

Il faudrait douter de l'intelligence et du cœur de ce peuple d'Asie, pour le supposer aveugle et insensible à l'éclatant miracle français.

Quelle plus lumineuse preuve de la continuité, de la fécondité de notre politique, que cet aménagement hydraulique de la Cochinchine. méthodiquement conduit depuis les premiers jours de la conquête, poursuivi 60 années sans défaillance, jusqu'à réalisation d'un plan qui assure, par un réseau de canaux tendu par nos ingénieurs sur toute la péninsule deltaïque du Mékong et du Donaï, la mise en valeur, au profit des populations annamites. de ces terres alluvionnaires, lourdes de limon, lourdes de leurs moissons futures.

Trois chiffres montrent l'étendue de cette œuvre qui a permis, à la surface cultivée en riz, de passer de 200.000 hectares à 2 millions quatre cent mille, à l'exportation du riz, qui n'était que de quelques tonnes, d'atteindre une moyenne de quatorze cent mille tonnes par an, pendant que la population se développait dans la paix française et s'élevait d'un million d'habitants à plus de quatre millions.

Du haut d'une de ces dragues, instruments de progrès qui, depuis si longtemps chemine inlassablement à travers la forêt de « tram » et de palétuviers, habitée encore, il y a peu d'années. par les troupeaux d'éléphants sauvages, qui sous le grand soleil

œuvre dans la plaine inculte, inhabitée, les grands sillons liquides qui apportent la vie, je voudrais pouvoir découvrir à tous les contempteurs de l'œuvre française ces immenses étendues, hier mornes et vastes solitudes, aujourd'hui, riches damiers, somptueux cloisonnés où s'enchâssent jusqu'à l'horizon, l'or et l'émeraude des champs pacifiques.

Si la vérité nous apparaît ici tangible, concrète, croyez bien qu'elle n'est ni moins réelle, ni moins riche de fruits dans les autres domaines où s'exerce notre action.

Alors, pourquoi ces injustes attaques, cette obstination de certains à nier l'évidence, ou, pire, à vouloir sembler l'ignorer ?

Peuple annamite, ne comprendrais-tu donc pas nos desseins ? Ne saurais-tu pas estimer la valeur de ce que nous te donnons, n'aurais-tu pas mesuré les bénéfices que tu retires et que tu retireras encore de nos efforts ? Te rends-tu compte que la France préserve et augmente ton patrimoine, comme elle préserve ton avenir et celui de tes enfants, que les réalités qu'elle t'offre sont substantielles et non viande creuse ? Pourtant, parfois tu parais ne pas estimer ces biens réels à leur prix véritable. Est-ce la crainte qui te paralyse ? Préfères-tu vraiment obéir à ceux qui se jouent. sous de prétendus prétextes religieux, nationaux ou sociaux, de ta crédulité infinie pour escroquer les piastres ?

Veux-tu véritablement, doux Cochinchinois, suivre les voix qui prêchent, à l'exemple de peuples voisins, en t'effrayant par la violence, le communisme, l'anarchie, la non participation et, pour ces duperies, veux-tu troubler ta vie paisible et heureuse ?

Non, je te connais, je ne doute pas de ta gratitude, mais il faut relever ton courage en te donnant des raisons de croire en nous. Tu sais notre force. À ceux qui cherchent sous d'imprécises critiques à voiler le vrai visage de ton pays, rénové par la pensée française, par ton propre travail, réponds en montrant le spectacle magnifique d'une œuvre qui fait grandement honneur à notre génie, à notre intime collaboration.

Cette œuvre ne craint nulle comparaison, les plus indifférents. ne pourront lire sans fierté, sans émotion, la notice établie par l'Inspection générale des Travaux publics, qui, dans sa sécheresse voulue, mais par la précision technique de son exposé, par la comparaison de ses. graphiques et de ses cartes, atteint la grande éloquence.

Que tous, les ouvriers de cette œuvre merveilleuse, que tous ceux qui ont réalisé le don à ce pays d'un aménagement fécond en heureux et multiples résultats, né de la claire et logique intelligence française, que ceux-là reçoivent aujourd'hui au nom de l'Indochine le témoignage de notre fierté reconnaissante et le tribut de gratitude des populations bénéficiaires.

Mais à vous., mon cher inspecteur général, à vous qui aviez déjà, comme ingénieur ordinaire de la Cochinchine, réalisé ce que nous avons appelé la « mobilisation des riz », à vous, Pouyanne, qui, digne successeur des Renaud et des Gubiand, avez désormais attaché votre nom à l'aménagement de la basse Cochinchine, en poursuivant, en intensifiant, en dotant d'un outillage moderne les travaux de dragage, vont les félicitations du. Chef de la Colonie qui tient à joindre dans ses éloges, avec vos collaborateurs, la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics.

Je vous convie à lever votre coupe à tous les bons ouvriers de cette œuvre grandiose, du gouverneur local jusqu'au plus modeste coolie, à la gloire de la France et de l'Indochine par la prospérité heureuse ce la Cochinchine. »

Cet hommage à M. Pouyanne est pleinement mérité : depuis de longues années, en effet, l'éminent inspecteur général a démontré que les dragages rapportent environ quatre fois plus qu'ils ne coûtent et que, grâce à l'appréciation des terrains mis en vente et aux plus-values d'impôts fonciers, les sommes affectées à ces travaux sont immédiatement récupérées. Aussi est-ce avec raison qu'il a prévu pour l'hydraulique agricole 80 millions de piastres de travaux à exécuter dans le laps de temps le plus court possible. Le prochain vote de l'emprunt indochinois permettra d'amorcer la réalisation de ce programme.

Il n'est pas de travaux plus populaires parmi les populations indigènes que les travaux d'irrigation et M. Pasquier ne pouvait choisir une meilleure occasion pour rappeler à la raison les égarés et affermir dans leur loyalisme ceux qui croient en la France.

Son credo en l'Indochine est particulièrement émouvant après les événements qui se sont déroulés depuis le mois de février. Nous l'avons vu en rendant compte de « l'Annam d'autrefois », M. Pasquier connaît mieux que personne le grand passé de l'Annam et les qualités de son peuple. Il a dans le peuple d'Annam une foi qui est étayée non seulement sur l'intuition et la sympathie, mais aussi sur une expérience ininterrompue de trente-deux ans et extrêmement diverse.

Cette confiance ne saurait être détruite par des troubles, si regrettables et si sanglants soient-ils, fomentés par des agents de l'étranger. Il faut voir de plus haut et regarder plus loin, il faut surtout distinguer où est le peuple d'Annam et où il n'est pas.

*
* *

Dans ce même mois de septembre qui a vu les sanglants attentats du Nord-Annam et de Cochinchine, M. Pasquier a posé le premier rail de la voie ferrée de Phnom-Penh à Battambang, a inauguré la route de pénétration dans l'hinterland Moï et le canal de Rachgia à Hatiên.

Quelle admirable leçon !

Rien ne saurait entraver l'œuvre de progrès que la France a pris l'engagement de mener à bien, rien ne saurait arrêter ou même retarder sa marche irrésistible.

La France continue.

———————————

Saïgon-Cholon
Au nouvel immeuble de la Banque de l'Indochine
(*L'Écho annamite*, 24 novembre 1930)

La Banque de l'Indochine va s'installer dans son nouvel immeuble, le magnifique building édifié quai de Belgique.

L'inauguration officielle n'aura lieu que l'année prochaine lors de l'arrivée du directeur général, M. Thion de la Chaume.

En attendant, une inauguration privée, si nous osons dire, a eu lieu, dans l'intimité. Un lunch fut servi auquel assistaient … MM. Beriger, Dargelos, Brumelin et Paulin, des Dragages…

———————

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

Sont repartis en France : Chaubert et Pommier, des Dragages…

———————

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 janvier 1931)

M. Nguyen huu Tiep a été déclaré adjudicataire de la construction des rampes d'accès, palées, tabliers en béton armé du pont de 97 m. sur le song Chay à Phu-Doan.

Il offrait un rabais de 7 % alors que la Société de Dragages demandait une augmentation de 12 % sur le prix de 38.700 piastres.

La Société de Dragages a enlevé au prix du bordereau (91.459 piastres) la construction d'un asile d'aliénés à Phu-lang-Thuong.

———————

Chronique dalatoise
(*La Dépêche d'Indochine*, 6 février 1931)

Contrairement à ce que nous avions annoncé, le grand Lycée sera construit sur le terrain primitivement choisi. Les travaux, dont l'importance atteint près de deux cent mille piastres, ont été adjugés à la S.F.E.D.T.P. L'implantation des bâtiments est en cours et nous ne doutons pas que nos grands lycéens aient un gite en octobre prochain.

———————————

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 février 1931)

MARIAGE. — Le mariage de M. Gabriel Charebech, conducteur de la Société des Dragages, avec M^lle^ Jeanne Cartailler aura lieu demain, 14 février, à 16 heures.

Les témoins seront MM. Robert, industriel, et Conrad, directeur de la Société de Dragages.

Nos meilleurs souhaits de bonheur aux futurs époux.

———————————

Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Annam
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 27 avril 1931)

Liste des électeurs de la circonscription électorale de Tourane

105 Phet dit Cécillon Employé Sté des Dragages

Liste des électeurs de la circonscription électorale de Dalat

30 Dousset Augustin Surveillant à la S.F.E.D T P. Dalat

56 Michel Charles Directeur de la S.F.E.D.T.P. Dalat

———————————

Au sujet des usages adoptés par l'Administration des Travaux publics
en matière d'adjudication
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 3 mai 1931)

M. Joseph, entrepreneur, a adresse à M. le président de la Chambre de commerce la lettre que voici :

Hanoï, le 23 février 1931

Mon cher président,

Pour suite à donner, je soumets à la sagacité de nos collègues les observations que suggère le mode de travail de l'Administration des Travaux publics.

Actuellement, les travaux échoient, pour la plupart, aux entrepreneurs indigènes, au détriment des entreprises européennes qui, compte tenu de leurs possibilités, ne se voient attribuer qu'une très faible partie des adjudications.

En ce qui concerne les bâtiments civils par exemple, l'Administration a lancé au Tonkin en 1930, environ 800.000 piastres de travaux sur lesquels 700.000 piastres ont été confiées à des indigènes et 100.000 $ environ à des Européens.

Cette proportion paraît tout à fait anormale ; elle s'explique par les considérations suivantes :

L'administration exécute elle-même tous les plans, calculs et devis des ouvrages qu'elle projette et qu'elle met ensuite en adjudication.

Les concurrents indigènes ou européens n'ont qu'à examiner les quelques prix unitaires de chaque série d'ouvrages : maçonnerie, béton, fers, etc., pour établir rapidement sans aucune difficulté leurs prix de revient. Leur rôle se réduit en somme à celui de simples tâcherons fournissant cependant les matériaux.

L'indigène n'ayant pour ainsi dire pas de frais généraux soumissionne au prix de revient majoré d'un pourcentage qui constitue ainsi presque entièrement son bénéfice, et qui doit être de l'ordre de 10 %.

L'entreprise européenne ayant des frais généraux importants (personnel venu de France, ingénieurs, bureaux d'études) de l'ordre de 10 à 15 % et qui veut en outre retirer un bénéfice normal et légitime de son travail, doit par contre majorer ses prix de revient d'environ 25 à 30 %.

Il en résulte finalement que les entrepreneurs indigènes enlèvent toutes les adjudications avec un écart favorable d'environ 15 à 20 % sur leurs concurrents européens.

Si on examine la question sous un autre aspect, il apparaît nettement que ce ne sont pas les entrepreneurs indigènes qui font concurrence aux entreprises

européennes, mais bien l'Administration elle-même qui a réduit le rôle de l'entrepreneur à celui de tâcheron, en faisant elle-même tout le travail des bureaux d'études et de dessins d'une entreprise normale, ne réservant plus que la seule exécution à l'entrepreneur.

Sous ce nouvel aspect, il n'est pas certain que les résultats soient aussi économiques qu'ils le paraissent *a priori*.

Le prix d'une construction n'est plus le prix remis par l'adjudicataire ; il doit être majoré du prix de revient des études et dessins faits par l'Administration et de tous les frais généraux que l'Administration oublie bien souvent de compter, du fait des services importants qu'elle est obligée d'entretenir à cet effet.

En outre, les ingénieurs de l'Administration qui savent que l'exécution sera fatalement confiée à des indigènes, ne présentant pas toujours, et tant s'en faut, les garanties nécessaires, se montrent volontairement, et avec raison, plus larges dans leurs calculs. La prudence les conduit donc à établir des projets où les matériaux ne travaillent pas au maximum et les constructions projetées ne donnent, par conséquence, le maximum d'économie.

L'entrepreneur indigène n'offrant pas toujours des garanties aussi sérieuses qu'une entreprise européenne, qui tient en outre à sa réputation, la surveillance et le contrôle de l'Administration doivent être particulièrement vigilants et partant, plus coûteux

Il apparaît donc nettement que dès que l'Administration envisage la construction d'un immeuble important, elle aurait plus d'intérêt à mettre au concours le projet complet et l'exécution de l'ouvrage. Il en résulterait pour elle les avantages suivants :

Les concurrents désireux d'enlever l'affaire chercheraient la conception la plus économique. À ce point de vue, le résultat serait certainement bien mieux atteint par la concurrence de plusieurs entreprises travaillant chacune de son côté à la recherche de la solution la meilleure. Elles s'ingénieraient à rechercher les meilleurs matériaux, à introduire des procédés modernes et nouveaux à la colonie, tontes choses que les bureaux d'études de l'Administration ne sont peut-être pas actuellement aussi puissamment incités à rechercher.

L'Administration n'aurait enfin aucune inquiétude sur l'exécution, étant donné que toute entreprise européenne digne de ce nom est trop soucieuse de sa réputation pour compromettre l'exécution d'un projet dont elle aurait également toute la responsabilité.

Il est hors de doute que cette façon de faire permettrait à l'Administration de doter le pays de constructions établies avec les procédés les plus modernes, avec des conceptions architecturales beaucoup plus satisfaisantes et à un prix de revient qui ne dépasserait certainement pas dans ces conditions les prix obtenus par le mode dé travail actuel.

Les entreprises européennes, assurées ainsi d'avoir des travaux, n'hésiteraient plus à s'outiller davantage et à s'équiper avec le matériel le plus moderne pour le plus grand profit de l'Administration et également de tous les particuliers.

Elles reprendraient enfin sur les entrepreneurs annamites la seule véritable supériorité qu'elles peuvent légitimement revendiquer et continueraient également leur rôle d'éducateurs vis-à-vis des indigènes. Il ne faut pas oublier en effet que ce sont les entrepreneurs européens qui ont formé et forment les entrepreneurs indigènes actuels.

Considérant les arguments, ci-dessus et la légitimité de la thèse développée, il y aurait donc intérêt général à ce que l'Administration cesse de faire elle-même concurrence aux entreprises dignes de ce nom et qu'elle opère par concours et prix forfaitaires pour la construction des ouvrages importants. Cette façon de procéder est d'ailleurs couramment pratiquée en France. La méthode poursuivie actuellement en Indochine, qui pourrait être et était certainement judicieuse il y a quelques années, n'a plus lieu d'être retenue, parce qu'elle ne tient pas compte de l'évolution du pays et des éléments nouveaux qui s'y sont introduits.

L'Administration, en appliquant cette méthode, retirerait de la réduction de ses services techniques, de dessins, de contrôle, de très sérieuses économies et les entreprises européennes verraient reprendre leur activité normale, alors qu'elles se trouvent actuellement dans une situation critique où leur existence même est menacée.

Au point de vue indigène, il n'en résulterait aucun inconvénient. La même main-d'œuvre continuera à être employée.

Quant aux véritables entrepreneurs indigènes, ils ne demanderont pas mieux que de travailler avec les mêmes profits d'ailleurs, comme tâcherons des entreprises européennes qui reprendront la place normale qu'elles devraient occuper et dont l'Administration s'est actuellement emparée.

Veuillez agréer, etc.

Signé : JOSEPH.

———————————

COCHINCHINE

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 juin 1931)

Mariages : M. J. Axenoff, chef de service à la Société des Dragages, et M^lle^ M. Kogewnikoff

———————————

la Mine Armorique

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 juillet 1931)

L'élection du nouveau conseil — MM. … Joseph… — a été confirmée.

———————————

TONKIN
LA VIE ADMINISTRATIVE
Au conseil municipal de Hanoï
(*Les Annales coloniales*, 13 août 1931)

Construction d'un kiosque. — La demande formée par M. [Robert] Joseph [SFEDTP] tendant à être autorisé à construire à l'angle de la rue Duvilliers et de la route Mandarine un passage couvert avec boutiques et bains-douches est rejetée.

———————

COCHINCHINE
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 août 1931)

Sont arrivés à la colonie : MM. Chaubert, de la société de Dragages…
Sont rentrés en France : … Longchamp, des Dragages.

———————

La base d'hydravions de Cat-Lay
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 6 septembre 1931)

Les travaux de la base d'hydraviation du Donnaï, à Cat-Lay, avancent rapidement. Les remblais sont encore en cours. Comme pour Pnom-Penh, la Compagnie des Dragages récupère les bancs de sable de la rivière. Dès que l'un d'eux est repéré, les travaux se font de jour et de nuit.

La construction des bâtiments est activement poussée, la caserne du personnel, les logements des officiers et les ateliers sont terminés. Un hangar de 60 mètres sur 60 mètres, pouvant abriter 15 appareils, sera bientôt terminé.

Lorsque ces travaux seront terminés dans quelques mois, nous aurons aux portes de Saïgon l'une des plus grandes sinon la plus grande base aéromaritimes d'Extrême-Orient.

———————

TONKIN
Cercle nautique de la Baie de Ha-Long
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 octobre 1931)

……

M. Lapicque fait des adeptes et que la « voile » séduit chaque année de nouveaux Tonkinois ; M. Conrad, directeur de la Société des Dragages, vient même de lancer à Haïphong un bateau spécialement conçu pour faire de la voile en baie de Ha-Long.

Après tout, ça vaut mieux que d'avaler des kilomètres sur les routes du Delta ou de siroter des whisky-soda.

———————

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

La Société des Dragages va construire pour 30.000 piastres la Maison du Combattant sur le boulevard Norodom, en face du temple protestant.

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

L'adjudication de terrassements et ouvrages d'art d'une sous-artère du canal du Song-Cau à Bacgiang (travaux estimés 103.187 piastres), a été confiée à MM. Ngo trong -Chi et Nguyen van Sy, qui faisaient un rabais de 28 %. M. Pouchat offrait 22 % de rabais, M. Girand 10 % et la société de Dragages 14 %.

Cercle sportif saïgonnais
Extrait du procès-verbal de la séance du conseil d'administration
du mardi 15 mars 1982
(*Saïgon sportif*, 25 mars 1932)

Congés.— Sont considérés en congé pour absence de la Colonie :
Beriger [9]

INAUGURATION DU 1er TRONÇON
DU CHEMIN DE FER DE PNOM-PENH À BATTAMBANG
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 juin 1932)

Ordre royal du Cambodge
Chevaliers

Dargelos

Saïgon
La Maison du combattant
(*La Dépêche d'Indochine*, 8 juillet 1932)

Le Comité de l'Amicale cochinchinoise des A.C. avait invité hier soir les journalistes et un certain nombre d'A.C. à visiter le coquet édifice du boulevard Norodom.

Le Colonel Sée reçut ces hôtes dans la salle du rez-de-chaussée : il y avait là nos confrères Cendrieux, Haag, Gaignoux, Lœsch, MM. Gache [10], président de l'Amicale des A. C. du Cambodge, Saint-Marly et Lafont, vice-présidents de l'Amicale Cochinchinoise, Me Dubreuilh, MM. Laurent Gay, Montandon, Marcon, Lebas [11], Murat, Louvet, Holstein, Mariani, Cardi, Cavillon, etc.

[9] En juin 1933, administrateur de la société à capital variable Les Locataires-propriétaires, Paris, 35, rue de Clichy. Domicilié à Paris, 148 *bis*, rue de Vaugirard. Beriger figure toujours sur la liste des électeurs agricoles en 1938 comme administrateur de la Société agricole de Vinh-phong (Rachgia).

[10] Antoine-Louis Gache : directeur de la maison Canavaggio à Pnom-Penh (1929-1930), puis comptable à l'hôpital mixte de cette ville (1921-1933). Chevalier de Légion d'honneur : *JORF*, 30 août 1918, p. 7645.

[11] Eugène-*Marcel* Lebas (1887-1951) : architecte des Travaux publics (1928-1933). Chevalier de Légion d'honneur du 21 août 1920.

Le Président de l'Amicale rappela dans quelles circonstances fut créée la Maison du Combattant.

Cette création fut décidée par l'Assemblée générale du 19 mars 1931 et son exécution confiée au Comité. Le terrain fut concédé gratuitement par M. Krautheimer après approbation du Conseil Colonial

La Maison a été construite par la Société des Dragages. Commencée le 22 janvier 1932, elle a été terminée le 30 juin dernier. Elle sera inaugurée le 14 juillet prochain en présence du gouverneur général Vallier. Une plaque de marbre fixée au mur rappelle ses origines.

Puis le colonel Sée parla de l'inauguration prochaine qui sera dignement fêtée. Diverses maisons de la place ont envoyé des dons : cigarettes, champagne, etc.

M. Bourrin jouera, avec le concours de professionnels, une pièce amusante. Une sauterie terminera la fête et l'on dansera au son d'un pick-up prêté gracieusement par la Sté Indochine Films et Cinémas. Le President annonce ensuite que la Société Texas Oil a offert d'installer chez les A. C. un distributeur à essence qui leur fournira le carburant à 16 cents 1/2 le litre. La Société Shell avait également offert 400 litres d'essence, mais devant la difficulté de loger ce liquide, elle a changé ce don généreux en un don de 100 $ qui seront distribuées aux camarades chômeurs.

Après avoir reçu les remerciements du président de l'Amicale du Cambodge, le président lève son verre à la prospérité de la Maison, où les A.C. seront complètement chez eux, puis organise la visite de l'immeuble. La salle du rez-de-chaussée, décorée de panoplies de baïonnettes, contient un bar et des petites tables. Au centre, le fanion de l'Amicale où est brodée une croix de guerre.

Un élégant escalier mène au premier étage où se trouvent une salle d'attente, une salle de lecture dont le principal meuble est une immense et magnifique table. Décorée de portraits des généraux, cette salle contiendra la bibliothèque qui est déjà passablement approvisionnée.

Sur le côté, se trouvent enfin, les bureaux du président, du trésorier et du secrétaire général et la salle des Commissions. L'aménagement intérieur et l'ameublement, fort bien compris, ont été exécutés sur les plans de M. Lebas. Disons également que les A.C. savent gré à M. Luciani de leur avoir prêté le concours d'un ouvrier en meubles pour l'exécution du mobilier.

La Maison du Combattant offrira aux héros de la Grande Guerre le foyer auxquels ils avaient droit en Cochinchine. Désormais, chez eux dans le cadre élégant et simple du bâtiment du boulevard Norodom, ils pourront s'y retrouver entre camarades aux heures de loisir et s'y occuper dans l'intimité des besoins de l'Amicale. Nous ne pouvons que féliciter le Comité d'avoir si bien réussi dans l'exécution de son projet et souhaiter, nous aussi, longue prospérité à la Maison du Combattant.

———————————

TONKIN

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

La Société de Dragages a enlevé, avec un rabais de 15 %, l'adjudication de construction d'un pont à travées Pigeaud de 60 m. de longueur sur le Song Hiem (route de Caobang à Nganson), travail estimé 27.312 piastres.

M. Nguyen van Luong a été déclaré adjudicataire de la construction à Bach-Mai d'un pavillon pour six sous-officiers européens mariés, travail estimé 11.618 piastres. M. Luong a offert 27 % de réduction et la société de Dragages 12 %.

———————————

André Frédéric BRISSE, ingénieur

Né à Paris IXe, le 24 déc. 1899.
Petit-fils de Frédéric Léon Brisse (1827-1904), ingénieur, chef des ateliers d'Épernay de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.
Fils d'Édouard Adrien Brisse (1865-1942), polytechnicien, sous-chef d'exploitation aux Chemins de fer de l'Est, et de Suzanne Cerveaux.
Frère cadet de Louis Brisse (1898-1953), polytechnicien, ingénieur à la Compagnie électro-mécanique.
Marié à Paris IXe, le 21 juillet 1925, avec Joséphine « Josette » Albert, décédée à Saïgon, le 31 octobre 1930.
Remarié à Paris IXe, le 26 janvier 1934, avec Marcelle Villard.

———————

Polytechnicien.
Entré, le 27 août 1925, dans le service du Cadastre et de la Topographie de la Cochinchine comme ingénieur géomètre adjoint stagiaire à Rach-Gia.
Passé vers 1931 au service de la D.T.P. en Annam.
Chevalier de l'Ordre du dragon de l'Annam à l'occasion de l'inauguration du Transindochinois (oct. 1936).
Puis travaille au Tonkin (1936-1938).

———————

Décédé à Aix-les-Bains, 23 septembre 1991.

Liste des électeurs français à la chambre mixte de commerce et d'agriculture de Tourane
1re partie. — Commerçants et industriels
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 22 septembre 1932)

32 Brisse, André Direc. Société Dragages Tourane

———————————————

HAÏPHONG

———

L'INAUGURATION DE LA NOUVELLE ADDUCTION D'EAU
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 octobre 1932, p. 4, col. 1-3)

.....
La Société des Dragages s'est chargée de la construction des ponts en ciment armé qui, sur la route des Eaux, remplacent les étroites passerelles métalliques d'autrefois.
.....

Chevalier du Dragon d'Annam*
Nguyên van Kim, de la Société des Dragages

———————————

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*L'Information financière, économique et politique*, 16 décembre 1932)

……

En ce qui concerne les travaux de dragages en Cochinchine, l'exécution du contrat de 1929 s'est poursuivie normalement ; toutefois, le montant des travaux exécutés a été nettement inférieur à celui de l'exercice précédent.

En Indochine, le premier lot de la ligne Tourane-Nhatrang, adjugé en 1931, s'exécute dans de bonnes conditions. La société a obtenu récemment l'exécution du. 13e lot. d'une longueur de 10 km., ce qui permettra d'utiliser le personnel et le matériel du 1er lot.

Elle a obtenu également la construction d'un barrage automatique en Annam et d'un pont important en Cochinchine.

Par suite de l'absence de constructions de bâtiments, les agences de Pnom-Penh et de Haïphong ont été fermées.

———————————

DÉCÈS
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 février 1933)

France. — M. Georges Gélot, 59 ans, qui fut 25 ans chef de chantier aux Dragages et rentra en France en 1922 gravement malade.

———————————

AU PALAIS

———————

Tribunal de 1re instance
Audience correctionnelle française hebdomadaire du mercredi 14 juin 1933
(*Avenir du Tonkin*, 14 juin 1933)

M. Joseph (Robert Léon), 37 ans, pris en sa qualité de directeur de la Société d'entreprises et de dragages, est prévenu de construction d'une fosse septique sans autorisation. M. Fougerolle, agent sanitaire, a été cite comme témoin.

Ce dernier, sur demande de Me Piton, qui représente la Société, confirmera bien que, depuis trois ans, M. Joseph a déposé un type de fosses septiques qui a toujours été approuvé.

C'est un agent indigène qui a signalé la contravention à la mairie.

Après les explications fournies par Me Piton, le tribunal prononce une simple amende de 16 francs à l'encontre de la Société d'entreprises et de dragages.

———————————

COCHINCHINE

———

SAIGON
(*Avenir du Tonkin*, 17 octobre 1933)

Un caporal de l'arsenal donne un coup de pied à un de ses coolies qui meurt 20 minutes après. — Ce n'est un secret pour personne que les indigènes ont la rate très sensible et qu'il ne faut jamais les frapper au flanc, si tant est qu'i soit permis de les

frapper. Chaque session de la cour criminelle, nous voyons nombre d'individus comparaître aux Assises pour le même motif : une dispute, un coup à la rate et l'homme meurt.

Hier matin, un accident semblable est arrivé à l'arsenal.

Le caporal Dao trong Chu surveillait, pour le compte de la Société des Dragages, un groupe de coolies qui travaillaient à l'arsenal. Il donna au coolie Sau un ordre quelconque ; celui ci n'ayant pas entendu, le caporal répéta l'ordre à haute voix et, comme le coolie faisait la sourde oreille, pour le rappeler à l'ordre, il lui donna un coup de pied.

L'homme était accroupi, le coup atteignit le flanc.

Le coolie se leva, fit quelques mètres et perdit connaissance. Lorsqu'il revint à lui, on le fit transporter aussitôt à l'infirmerie de la caserne de la Marine, mais déjà il était pris de tremblements.

Au bout d'une demi heure, il avait cessé de vivre. Le caporal a été mis eu état d'arrestation.

Son avocat a adressé au juge une demande de mise en liberté provisoire.

———————————

Naissances
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, novembre-décembre 1933)

Saïgon. — Rosenblatt Marie-Madeleine, fille du chef de chantier des Dragages.

———————————

Adjudication
(*Chantecler*, 5 novembre 1933)

Dernièrement a eu lieu, à l'Intendance, l'adjudication des travaux de construction, au camp de Bach-mai, d'un logement pour l'officier supérieur commandant l'aéronautique militaire de l'Indochine, d'un garage, de murs, de clôture, etc.

Ces travaux, évalués à 20000 piastres, avaient provoqué les soumissions de 2 entrepreneurs français, M. Aviat et la Société de Dragages, et de 6 entrepreneurs annamites.

Les rabais ont varié de 19 à 37 pour cent.

C'est avec cette réduction énorme sur les prix du devis estimatif que MM. Trinh huy Ly et Ngo uy Dong ont été déclarés adjudicataires.

Cette dépense était-elle si utile ? À une époque d'économie à outrance, et alors que de très belles et très nombreuses maisons sont à louer, à Hanoï, on ne la comprend pas.

———————————

Arnaud de Vogüé,
Ainsi vint au monde... la S.I.P.H. (1905-1939)
Amicale des anciens planteurs d'hévéas 28480 Vichères, 1993, 416 p.

Château d'eau et marché couvert
sur la plantation d'hévéas de Suzannah (1933-1934)

[225] À Suzannah, ce fut à une amélioration des équipements et installations du centre que l'on décida de consacrer les quelques ressources supplémentaires attendues du relèvement des cours.

L'indispensable fourniture d'eau aux divers usagers établis dans le lot 45 et à ses abords — logements, habitations de « caïs » et de coolies, « maison du Conseil » avec l'usine de traitement du latex au rez-de-chaussée — demeurait suspendue à l'approvisionnement irrégulier et aléatoire que pouvaient leur assurer la vieille pompe aspirante et refoulante installée par Girard sur la source de Dau-Giay. La fabrication du caoutchouc, en tout cas, ne pouvait en rester plus longtemps tributaire sans encourir de sérieux risques d'interruption.

La mise en place d'une installation entièrement nouvelle fut donc décidée à l'occasion de mon passage en mars 1933. Elle comporterait, sur l'emplacement même de la source en contrebas, l'implantation d'un groupe motopompe (moteur Diesel d'une vingtaine de CV actionnant une pompe rotative moderne), la construction, un peu plus loin, d'un château d'eau surélevé, en béton, de 50 mètres cubes (commandé à la Société des Dragages, pour un prix global de 3.000 piastres. On ne travaillait pas cher, à l'époque, en Cochinchine ..) ; enfin, un réseau tout neuf de tuyaux en acier Lavril, en remplacement des vieilles tuyauteries Turquet, pour desservir en parfaite sécurité les multiples usagers du Centre.

En outre, et depuis fort longtemps, le directeur de la plantation, Aimé Trouilleux, réclamait avec insistance que quelque chose fût fait pour que le marché hebdomadaire de Suzannah pût se tenir dorénavant en toutes saisons à l'abri de la pluie.

.....

[227] C'est dans ces conditions que fut mise en chantier dans le lot 45 et sans autre délai, toujours par les soins de la Société des Dragages, une vaste construction en béton dont le modèle avait tout simplement été emprunté à l'un de ces nombreux marchés couverts que l'on pouvait rencontrer partout à l'époque dans les villes de l'Ouest cochinchinois. Le succès en fut immédiat, l'affluence des commerçants ainsi que de leur clientèle ne tarda pas à doubler, pour continuer à augmenter encore durant les années suivantes.

———————————

COCHINCHINE
Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 janvier 1934)

Les obsèques de Robert Collot — Nous avons appris hier, trop tard pour l'annoncer à temps, le décès du jeune Robert Collot, dont les obsèques ont eu lieu le même jour à 7 heures du matin.

Robert Collet, pupille de la Société de Protection de l'Enfance, après avoir terminé ses études au collège Chasseloup-Laubat, entre à l'École pratique Rosel. Il prit son brevet de mécanicien et s'engagea en cette qualité dans la Marine de Guerre pour cinq ans.

À l'expiration de son service militaire, il fut embauché par la Société des Dragages qui l'envoya sur ses chantiers à Mytho.

Il y a resta deux ans. Mais atteint de tuberculose aiguë, il dut se faire admettre, il y a plusieurs mois, à l'hôpital Grall.

Ce jeune homme avait à peine 25 ans. Travailleur consciencieux et honnête, doué, de plus, d'un caractère amène qui le rendait sympathique à ses chefs et à ses camarades, Robert Collot, piloté par son tuteur, le dévoué M. Viguier, commissaire de police à Cholon, était appelé à réussir dans la vie. Le destin, aveugle, en a décidé autrement et le malheureux nous quitta, il y a vingt-quatre heures à peine, après une douloureuse agonie, pour un monde meilleur.

Le deuil était conduit par son frère et M. Viguier entouré de ses enfants.

La Société de protection de l'Enfance était représentée par M. Philipp, Mme Roche et une délégation d'enfants. Assistaient également aux obsèques : MM. Susini, Vidal, Haasz, F. David, Fauquenot, L. Bonnefond, H. Noyer, Scarwell et Pouvreau, de la Mutuelle des Français d'Indochine.

Nous prenons, en cette pénible circonstance, une grande part à la douleur de M. Viguier qui, depuis plusieurs années, emploie toutes ses ressources à l'éducation et à l'entretien, en dehors de sa propre famille, de cinq pupilles Français d'Indochine, et nous présentons au frère de Robert Collot et à la Mutuelle des Français d'Indochine nos sincères condoléances.

———————

Dragages et travaux publics

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 8 février 1934)

DRAGAGES DE COCHINCHINE. — L'activité de nos dragages a subi une réduction importante et les résultats ont été gravement influencés par un chômage total de plusieurs mois.

Nous avons pu, heureusement, obtenir quelques travaux supplémentaires sur les budgets des provinces de la Cochinchine en consentant dés paiements par annuités. De plus, nous avons pu, jusqu'ici, limiter les pertes occasionnées par le chômage des dragues, en utilisant nos ateliers et notre personnel pour les chantiers de l'entreprise générale.

ENTREPRISE GÉNÉRALE. — Grâce à une gestion sévère et grâce, aussi, dans certains cas, à une baisse des prix d'approvisionnements et de main-d'œuvre, nous avons pu trouver des compensations appréciables dans les résultats des chantiers d'entreprise générale.

Nous avons livré les travaux du premier lot de la ligne Tourane-Nhatrang avec une avance de plusieurs mois sur les délais contractuels.

La construction d'un grand pont de chemin de fer près de Tourane nous a donné l'occasion d'un succès technique de premier ordre.

Quelques affaires nouvelles, telles que la reconstruction de l'immeuble de la Hongkong-Shanghaï Bank [HSBC] et la construction de caissons de soutènement à l'Arsenal, à Saïgon, l'adduction d'eau de Médina, à Dakar, ont pu être traitées récemment.

———————

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'INDOCHINE
Résidence supérieure en Annam
Conseil français des intérêts économiques et financiers de l'Annam
Liste des électeurs
ANNÉE 1934
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 1934)

2 — Circonscription électorale de Vinh

75 Giraud, Pierre, Georges Entrepr. Dragages Doluong

7 — Circonscription électorale de Tourane

26 Conrad Jean Directeur Sté Dragages

44 Faubeau Adrien [12] Employé Sté Dragages
66 Jelkin Paul Employé Sté Dragages
124 Vandelet Léon Employé Sté Dragages

8 - Section de Faifoo

6 Barthe, Gaston Émile André Ingénieur Géomètre à la Société des Dragages
36 Orenge, Pierre Mécanicien à la Société des Dragages

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

21 Chaubert Charles, Louis Employé Sté Dragages Quinhon

———————————

ÉLECTION DE QUELQUES MEMBRES DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 mars 1934)

Les électeurs français et indigènes de la chambre de commerce de Hanoï sont convoqués à Hanoï, pour le mardi 13 mars 1934, à l'effet de procéder à l'élection de onze membres en remplacement de : MM. … Joseph… dont le mandat est expiré…

———————————

Inauguration d'une stèle la mémoire du gendarme Morère

(*La Dépêche d'Indochine*, 30 octobre 1934)

……

Nous remercions tout particulièrement M. Vincent, l'architecte de goût à qui nous devons cette stèle.

Nous n'oublions pas la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics, qui en a assuré la construction.

———————————

Vœu relatif à l'électrification du Delta.

(Conseil des intérêts français, économique et financiers du Tonkin, novembre 1934)

Protestation de Joseph contre le fait que la Société indochinoise d'électricité ait fabriqué elle-même les poteaux nécessaires à l'électrification du Delta.

———————————

Visite impériale au barrage d'An-Trach

(*La Dépêche d'Indochine*, 18 décembre 1934, p. 5, col. 4)

Tourane. — Dimanche 9 décembre, S.M. Bao Dai a fait une visite au barrage d'An Trach (7 km. de Tourane).

……

———————————

[12] Adrien Faubeau (Montmorency, 9 juin 1882-Saïgon, 7 août 1954) : frère d'Octave (1878-1950), des Douanes et régies de l'Indochine. Marié le 3 mai 1947 avec Tran Thi Hué. Ancien chef de chantier de la Société cochinchinoise de béton armé à Saïgon. Représentant de la Société des dragages, puis entrepreneur à Pnom-Penh. Membre du Syndicat des planteurs de caoutchouc.

Le cortège quitta la tribune et se dirigea sur le bord du canal d'irrigation où il fut reçu par M. de Crémont, ingénieur chef de l'arrondissement hydraulique de Tourane, et de M. Conrad, directeur de la Société des Dragages et des travaux publics. Ceux-ci, à l'aide de leur personnel, ont fait une démonstration de cette magnifique exploitation. La visite dura assez longtemps et ce ne fut qu'à 10 heures que le cortège quitta An-Trach pour se rendre à Faifo.

———————————

LISTE PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE DES MEMBRES ACTIFS DE L'ASSOCIATION TONKINOISE DES ANCIENS COMBATTANTS (ATAC) (1935)

N° matricule	Nom et prénom	Profession	Adresse
553	Joseph (Robert)	Société Française des Dragages et Travaux Publics	62, rue Reinach, Hanoï

———————————

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

M. Henri Luzet est chargé, avec une augmentation de 8 % sur l'estimation de 27.382 piastres, de la construction de neuf ponts en béton armé entre Hoabinh et Vu-ban (Hoabinh). Les Dragages demandaient une augmentation de 10 %.

———————————

COCHINCHINE

———

MYTHO
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 octobre 1935)

Une drague en morceaux. — Une drague, en pièces détachées, dont la fabrication fait honneur aux Ateliers de dragages de Mytho, a été dirigée sur Saïgon pour être embarquée sur le « Cap-Tourane » à destination du Tonkin où elle sera montée et servira à des travaux de terrassements contre les inondations.

Le personnel technique nécessaire à son fonctionnement quittera Saïgon par les prochains trains et service accéléré.

———————————

INDOCHINE
(*Les Annales coloniales*, 5 novembre 1935)

Voici la liste des membres du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers d'Indochine pour 1935 :

II. — Tonkin. — Délégués du Conseil français des intérêts économiques et financiers : … Joseph [SFEDTP].

———————————

AU PALAIS
Tribunal mixte de commerce de Hanoï

Audience du samedi 11 janvier 1936
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 janvier 1936)

M. le président Noël est assisté de MM. Long et Rochat, juges consulaires. Greffier : M. Jasmin. Huissier : Me Lacoste. Au banc de la défense : Mes Jean Pierre Bona, bâtonnier ; Mansohn ; Mayet ; Bordaz ; Tran van Chuong ; Bui tong Chieu , Tridon ; Dilleman ; Lorenzi.

……

5°) Société, des Dragages contre Société des Tuyaux agglomérés. — Le tribunal adjuge à M. Joseph le bénéfice de ses conclusions ; condamne la Société des Tuyaux agglomérés aux dépens.

———————————

HANOÏ
MARIAGES
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 décembre 1935)

Aujourd'hui, samedi 21 décembre 1935, ont eu lieu à la mairie de Hanoï, les mariages suivants :

……

2° à 11 heures, M. Henri Marius Guillermin, employé de la Société des Dragages, domicilié à Hanoi, avec Mlle Rose Léontine Foulon, sans profession, domiciliée à Saïgon.

Les témoins étaient : MM. Gustave Demolle, hôtelier, et Joseph Pécorenne, chef de chantier à la Société des Dragages à Hanoï.

———————

CONSEIL FRANÇAIS DES INTÉRÊTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS DE L'ANNAM
Année 1936
Liste des électeurs (1.201)
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 15 février 1936)

11° — Circonscription électorale de Quinhon — Sôngcâu
Section de Sông câu

18 Jelkin Paul Chef chantier Société des Dragages Banghoi (Khanhhoa)

———————————

COCHINCHINE

———————

SAÏGON
Terrible accident d'automobile, sur la route de Biênhoa
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 mars 1936)

Hier matin, vers 6 h 30, un accident d'automobile s'est produit quelques kilomètres avant Thuduc, près du pont de Binh-Loi, qui a coûté la vie à un indigène.

De par les circonstances mêmes dans lesquelles il s'est produit, cet accident aurait pu faire d'autres victimes et c'est par un hasard providentiel que les autres acteurs ont été épargnés.

Hier donc, vers 6 h. 30, une collision est survenue, en face de la jonction des routes de Thudaumot et de Biênhoà, entre une automobile « 402 » appartenant à

M. Dargelos, directeur de la Société des Dragages, et une motocyclette qui portait deux Annamites.

La moto, lancée à toute allure, n'a pu freiner, et a forcé droit sur l'avant de la 402. Les deux Annamites ont été relevés inanimés Transportés immédiatement à l'hôpital de Giadinh, l'un des blessés a succombé, l'autre est grièvement blessé et l'on ignore s'il s'en tirera.

Les occupants de la 402 — dont M. Dargelos — n'ont rien eu.

Naturellement, la moto est en miettes ; la 402 a subi de graves dommages.

———————

EN ANNAM

———

TOURNÉE DE MONSIEUR LE RÉSIDENT SUPÉRIEUR GRAFFEUIL

Les grands travaux d'irrigation

(*L'Avenir du Tonkin*, 6 avril 1936)

[Irrigation de Do-Luong]

La Société des Dragages a, par ailleurs, exécuté aussi une série d'opérations importantes sur le même réseau.

———————

Courriers aériens

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

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

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

———————

L'INAUGURATION DU Transindochinois

LES DÉCORATIONS

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

Ordre du dragon de l'Annam

Pour le grade de chevalier

Brisse André, ingénieur Société Entreprise Dragages et T. P.

———————————

Cochinchine

(*L'Avenir du Tonkin*, 30 janvier 1937)

Mariage. — Nous apprenons avec plaisir le prochain mariage de M^lle^ Klavdia Vassiloff avec M. Alexandre Kogevolkoff, employé à la Société des Dragages, qui aura lieu à Longxuyên le 6 février prochain.

Aux futurs époux, nous présentons tous nos vœux de bonheur et de prospérité.

———————————

1937 (juillet) : INAUGURATION DU BARRAGE DU DAY (TONKIN)
Réalisation de la SFEDTP

———————————

DANS L'OUEST
La tournée de M. le gouverneur général, samedi
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 août 1937)

Faute d'insignes qui sont attendues incessamment de France, le gouverneur général décore « moralement » de la médaille d'honneur du Travail en bronze : … M. Ta-cong-Nen, forgeron au service de la Société française des Dragages et des travaux publics à Mytho.

———————————

SAIGON
Naissances
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 septembre 1937)

Nous apprenons avec plaisir l'heureuse naissance, survenue à Saïgon, le 16 septembre courant, de Marie-Thérèse-Josephine-Georgette, fille de Mme et M. Marcel-Édouard-Désiré Niel, chef de chantiers à la Société française d'entreprise de dragages et de travaux publics.

———————

N° 3423
Tribunal d'arbitrage du Tonkin
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 16 décembre 1937, pp. 6242-6247)

5°) Industries
a) Industries mécaniques, textiles et diverses
Membres suppléants
Brisse, directeur de la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics, 62, rue Reinach, Hanoï

———————————

Arnaud de Vogüé,
Ainsi vint au monde... la S.I.P.H. (1905-1939)
Amicale des anciens planteurs d'hévéas 28480 Vichères, 1993, 416 p.

1937-1938 : programme de construction de maisons en dur pour les cadres européens diverses plantations

[304] La liste des maisons à édifier sans délai ne fut guère longue à dresser. Un logement pour le directeur et deux autres pour les assistants à Binh-Ba, c'était le plus urgent. À Suzannah, une maison d'assistant et le rehaussement d'un étage du « bunker » en moellons de basalte pour y loger le directeur. Pour Bên-Cui et Chamcar-Andong (Soc. des caoutchoucs de Kompong-Thom), deux maisons en dur pour le directeur et l'assistant.

……

[305] La construction de l'ensemble des maisons (hormis celle des Caoutchoucs du Donaï) fut confiée à la Société des dragages et travaux publics, à qui nous nous étions déjà adressés à plusieurs reprises durant les années précédentes, notamment pour la réalisation du nouveau château d'eau et du marché couvert de Suzannah.

Cette. solution nous épargnait tout ce qui concernerait le lancement et la conduite de chantiers pour lesquels nous ne disposions pas encore de personnel qualifié.

Au reste, sous l'autorité de son directeur à Saïgon, Dargelos, la société se tira fort bien de ces multiples chantiers. À cette époque, les Dragages s'étaient d'ailleurs un peu spécialisés dans la construction de maisons d'habitation. Ils en avaient plusieurs modèles, tout préparés à l'avance, dans leurs cartons, parmi lesquels le client n'avait qu'à choisir.

Nous prenions le risque, dont nous étions pleinement conscients, de standardiser à l'excès l'aspect de ces habitations, pour lesquelles une [306] certaine variété d'apparence aurait pourtant été souhaitable. Toutes les maisons qu'ils nous livrèrent étaient parfaitement construites et convenablement dimensionnées, mais, surgies en quelques mois dans le paysage familier de nos plantations, elles provoquaient parfois, à première vue, un certain effet de surprise comme si, de la rue Thévenet ou de la rue Legrand-de-la-Liraye, à Saïgon, elles se seraient trouvées directement transplantées tout à coup à Suzannah ou à Bên-Cui... Elles ressemblaient indéniablement un peu trop aux villas des quartiers résidentielles de la capitale cochinchinoise. Pour ma part, je leur aurais essentiellement reproché l'absence de larges vérandas couvertes, sur les diverses façades de leur étage unique — ce que les Antillais appellent des « varangues » — complément indispensable dont devraient être dotés en principe tous les logements européens dans les pays tropicaux.

Quoi qu'il en fut, la conclusion qui s'imposait en 1938, après l'achèvement et la mise en service de ces diverses maisons, était qu'un style parfaitement approprié pour cette sorte de constructions sur les plantations existantes de la S.I.P.H., restait à élaborer, et qu'il serait sans doute opportun de commencer à y réfléchir.

……

Construction du centre-inspection d'An-Loc

[361] La création de cet état-major — baptisé « centre-inspection » — devait nous amener à décider, avant toutes choses, de son implantation avec les maisons d'habitation correspondantes. Un ou deux ans à l'avance, nous avions fait le choix d'un point relativement central de la plantation d'An-Loc, d'accès facile par la RC 1 et nettement à l'écart des hévéas, légèrement vallonné, à proximité de la ligne de séparation des Sections C et D, juste au-delà., vers le nord, des derniers arbres plantés, et à courte distance d'un « suoi » coulant en toutes saisons dans la forêt, en direction du nord-est. Le défrichement en avait été effectué sur quatre ou cinq hectares.

Le centre n'aurait que le moins possible l'apparence d'une création admi- [362] nistrative exclusivement conçue pour l'exécution de tâches bureaucratiques.

Les premiers travaux, confiés naturellement à la Société des Dragages, furent entrepris sur le terrain vers la fin du printemps 1938.

Au centre du groupe des habitations destinées à loger les chefs de service européens devait s'élever le bâtiment des bureaux, de plain pied, dessiné en forme de fer à cheval, avec d'un côté le service administratif et comptable, sous l'autorité d'Edmond Rapp, et de l'autre le service de recherches agronomiques dirigé par Mignen. Au milieu et face à l'entrée, le bureau de W.G. Birnie, inspecteur général.

Dans un premier temps, on avait limité à quatre le nombre des maisons pour Européens, plus quelques logements destinés aux secrétaires et employés de bureau

annamites. Les modèles retenus pour ces deux catégories de constructions s'inspiraient d'assez près du type adopté l'année précédente pour les maisons de directeurs.

Les travaux, menés assez rondement, furent terminés pour l'essentiel dans le courant des dernières semaines de 1938, ce qui permit d'y recevoir avant le 1er janvier 1939 Edmond Rapp et son équipe, qui abandonnèrent sans regret aucun leurs bureaux exigus du centre d'An-Loc.

Construction de la maison de Birnie

Quant à l'inspecteur général lui-même, on avait prévu de le rapprocher du centre-inspection, et j'avais décidé de faire construire sa nouvelle habitation sur le *nui-thi*, petit monticule de terre rouge, assez escarpé, certainement d'origine volcanique, dont le sommet était constitué par une sorte de plate-forme fort étroite, qui dominait d'une soixantaine de mètres le territoire environnant. Il y avait là tout juste l'espace nécessaire pour que puissent y être construite une maison de dimensions moyennes avec les dépendances indispensables.

Lors de la plantation en hévéas de la Section C d'An-Loc, en 1913, Girard s'était bien gardé de cultiver ce *nui-thi*. Recouvert par une végétation assez dense, avec quelques beaux arbres, vestiges de la forêt originelle, le [363] *nui-thi* était resté comme une enclave au milieu des derniers lots, vers l'ouest, de la partie plantée de la section C située entre la RC 1 et la voie ferrée.

Du sommet, une fort belle vue s'étendait de tous les côtés et plus particulièrement en direction de Xuan-Loc et au-delà, par-dessus les vertes frondaisons des hévéas. L'habitation bénéficierait en saison sèche d'une aération exceptionnelle, et, comparativement, d'un peu plus de fraîcheur que les logements du voisinage. Enfin, de ce remarquable poste d'observation, n'importe quel incendie, fût-ce à Binh-Loc ou à Ong-Qué, sans parler de Suzannah tout proche, serait décelé immédiatement.

Le chantier en fut également confié aux Dragages qui, après avoir attaqué les premiers travaux au cours du printemps, la livra dans les derniers jours de décembre 1938.

Une route d'accès contournant les flancs du Xuan-Loc avait été tracée pour permettre d'y accéder directement de la RC 1. Ainsi le Centre Inspection lui-même, de l'autre côté de cette grand-route, se trouvait-il, à proximité immédiate du logement de l'inspecteur général.

Nhu-thi. — Villa de l'inspecteur général (août 1938)

Cochinchine
(*Le Peuple*, 19 avril 1938, p. 1 et 4)

Le 10 mars 1938, les ouvriers des dragages de Mytho, à bout de patience dans leur attente des améliorations matérielles, ont adressé à leur directeur, à l'inspecteur du travail, au Gouverneur de la Cochinchine et à l'Administrateur les revendications suivantes :

1° liberté syndicale.
2° application intégrale des lois sociales.
3° Commission de contrôle de l'application des lois sociales.
4° Augmentation de salaires de 50 % en rapport direct avec le coût de la vie de 1938.
5° affectation des apprentis âgés de 20 ans révolus à des emplois d'ouvriers.
6° hospitalisation payée par la Société des Dragages en cas d'accidents de travail.
7° Interdiction de renvoyer sans motifs les ouvriers que ont plus de cinq ans de service.
8° Subvention d'un tiers de leur gain mensuel aux employés vieux mis à la retraite.

Nos travailleurs des dragages ont fixé dans leur requête un délai d'une semaine à nos gouvernants pour la réponse. Une semaine passée. Rien. Alors, à nouveau ils adressèrent à leur directeur et à l'administrateur de la province des lettres de rappel. Ils firent remarquer à l'occasion que si, au bout de trois jours d'attente, ils me recevraient pas de réponse satisfaisante, ils se verraient dans l'obligation de se mettre en grève.

Au cinquième jour du délai fixé, l'administrateur adjoint et le délégué administratif intervinrent et demandèrent aux ouvriers d'élire leurs délégués. Nos fonctionnaires furent écoutés séance tenante. Trois seulement sur neuf délégués élus furent reconnus par le chef de province qui dit : « Nous allons discuter ensemble en vue d'une certaine solution à l'amiable. Si, au bout de huit jours, rien ne pourrait être tranché en votre faveur, vous seriez libres de cesser le travail. »

Pendant huit longs jours de discussions pour la quatrième revendication — les trois premières ayant été systématiquement écartées par on ne sait trop pourquoi —, le patronat envisagea les trois solutions suivantes :

a) Rajuster les salaires diminués pendant les années de crise. Cette mesure de générosité (!) patronale ne profitant qu'à huit ou neuf ouvriers seulement, nos travailleurs l'ont refusée net en considération du bien de la majorité.

b) Les ouvriers acceptant de ne demander plus que 0 $ 20 d'augmentation pour tous les salaires dépassant 1 $ 00 et maintenant leur demande de 50 % pour tous les autres salaires.

c) Le directeur proposait aux ouvriers [un] pourcentage des bénéfices réalisés par la société. À quoi les ouvriers ont répondu : comment pourraient-ils savoir les chiffres du dividende pour aspirer au partage des bénéfices ?

Pour les 5e, 6e, 7e et 8e revendications, le directeur accepterait — du moins selon sa promesse — d'y satisfaire si la 4e revendication — dont les discussions précédemment détaillées — était acceptée par les ouvriers.

Comme, de part et d'autre, au bout de huit longs jours de tergiversations patronales et de résistance ouvrière, rien n'a pu être solutionne. L'administrateur faisant fonction d'inspecteur du travail demande encore une prolongation d'un jour dans l'espoir — explique-t-il, d'une issue de la dernière heure.

Or un jour passé. Toujours rien. Nos travailleurs, ainsi exaspérés, se mirent en grève.

Le 12 courant, le patron accepta d'accorder une augmentation de 3 sous à ceux qui gagnent au-dessous de 0 $ 05. Et le 15, se voyant toujours repoussé, il donna l'ordre à ses employés de déguerpir. Nos grévistes, naturellement, ne s'en sont pas allés. Bien au contraire, plus que jamais, ils ont fait preuve de leur fermeté inébranlable dans leur lutte héroïque vraiment digne d'admiration.

Les masses travailleuses du pays soutiennent les ouvriers des dragages en lutte. Déjà, l'équipage de « Nantes » une drague, a adressé une sommation au directeur des Dragages en demandant a ce dernier de trancher dans l'espace de 8 jours le conflit en souffrance depuis bientôt presque un mois, et cela à l'avantage de ses camarades. Autrement, tout l'équipage recourrait à l'action directe, tant pour soutenir les grévistes présents que pour sauvegarder leurs propres intérêts.

———————————

Cochinchine
(*La Volonté indochinoise*, 14 mai 1938)

Les délégués des grévistes des Dragages de Mytho à l'Inspection du Travail

Nous avons annoncé, au début du mois d'avril, que 200 ouvriers de la Société des Dragages de Mytho s'étaient mis en grève.

Cette grève, déclenchée le 29 mars 1938, n'est pas encore terminée.

Les délégués des grévistes de Mytho se sont présentés hier à l'Inspection du Travail pour demander à M. Rougny de s'occuper d'eux.

(*L'Impartial*, 11-5-38)

———————————

21 mai 1938
Mariage de François Cyrille Maurin (ci-dessus),
ingénieur DTP et EGTH,
et de Solange Andrée Pedel
(Toulon, 7 juillet 1918-Villeurbanne, 12 avril 2000)
Fille de Eugénie Marie Pedel (1876-1955) et de Marie, Benjamine, Léopoldine Ferret (1889-1973),
sœur d'Eugène Ferret (1899-1970), directeur du garage Bainier à Pnom-Penh,
et de Paul-Marie Ferret (Brest, 21 nov. 1900-Décédé vers 1953), des Distilleries de l'Indochine à Cholon-Binthay.

———————

Dont :
Cyrille André René ;
Laurence, Elise, Colette ;
Anne-Marie Thérèse

HYMÉNÉES
(*La Dépêche indochinoise*, 23 mai 1938)

Gai, gai, marions-nous !

On se marie en effet beaucoup depuis quelques mois et chaque semaine, notre cathédrale voit défiler dans sa nef des couples plus charmants les uns que les autres.

Elle était, samedi soir, brillamment éclairée et le chœur avait l'air d'un véritable petit jardin de fleurs blanches.

Le R.P. Soulard y bénissait deux unions :

Celle de M^lle^ Pedel et de M. Morin [Maurin]

Une murmure d'admiration s'éleva lorsque la jeune mariée fit son entrée à l'église au bras de son père. Sa ravissante toilette, de sain blanc, à l'allure monacale, dont une rangée de boutons accentuait encore la ligne allongeante, le haut diadème qui la coiffait et retenait le voile mousseux (ensemble parfait signé Mary-Rina*) faisaient de Mlle Solange Pedel la plus délicieuse des épousées.

Venaient ensuite :

Mme Pedel, dans une toilette d'organza noir à grands dessins gris perle, d'une suprême élégance, et le marié, M. Morin [Maurin], ingénieur à la Société des Dragages.

Mme Zambelli dans un ensemble « dernier cri » de dentelle nacrée sur fond changeant, et M. Ferret [13], oncle et témoin de la mariée.

Une envolée de mousseline bleu pastel, rose pâle et blanche : c'est le service d'honneur. Voici d'abord les gentils pages :

Mlle Jacqueline Valette, en blanc, et M. Jean Cavillon ; Mlle Annie Vanthournout et Marie-Thérèse Gaston, en rose, avec MM. Paul Canioni et Roger Vanthournout.

Puis les demoiselles d'honneur avec leurs cavaliers :

Mlle Simone Pedel, en bleu, et M. Chabert ; Mlle Monette Champanhet, en bleu, et M. Pargoire[14] ; Mlle Suzanne Méritte, en bleu, et M. Trichet ; Mlle Colette Étienbled, en blanc, et M. Marty [15] ; Mlle Jeanine Valette, en blanc, et M. Guillemet, Mlle Lucienne Saulais, en rose, et M. Cristiani. Toutes, divinement habillées, ces jeunes filles étaient coiffées de mignons calots assortis à leurs toilettes et composés de petites étoiles. Une indiscrétion nous permet de dire qu'« Aurelia* » fut la créatrice de ces petites merveilles.

Pendant la bénédiction nuptiale, on entendit de la très belle musique : Mme Croyal tint avec maestria les grandes orgues, et l'archet de Mme Gaston traduisit délicieusement le « Matin », de Grieg, et brillamment le « Déluge », de Saint-Saëns.

À l'issue de la cérémonie, les jeunes époux reçurent de chaleureuses et sympathiques félicitations, puis se rendirent, avec leurs invités, au Majestic où fut servi le lunch.

M. Ottavy, gérant de l'hôtel, avait su donner à la grande salle du rez-de-chaussée un cachet fort élégant. La table d'honneur — celle de la jeunesse —, de petites tables placées entre les colonnes, des guéridons chargés de corbeilles d'arums et de lys entouraient la piste qui fut prise d'assaut dès que l'orchestre attaqua la première danse.

Beaucoup de jolies toilettes et beaucoup de monde. Citons au hasard d'un crayon rapide : Mme et M. Vanthournout ; M. Dargelos, directeur général de la Société des Dragages, témoin du marié ; Mme et M. Sharman ; Mme et M. Châtel ; Mme et M. Wsevolojsky ; Mme et M. Toby ; Mme et M. Caillard ; Mme et M. Salomon ; Mme et M. Gaston ; Mlle Nicole ; Mme et M. Pichardie ; Mme et M. Martin ; Mme et M. Valette ; Mme et M Brisse ; Mme et M. Champanhet ; Mme et M. Malin ; Mme et M. Méritte ; Mme et M. Puech ; Mme, M. et Mlle Bez ; Mlle Gaston ; Mme et M. Étienbled ; Mme et M. Joly ; Mme et M. Winzer [16] ; Mme et M. Saulais ; Mme et M. Cavillon... et l'on dansa jusqu'à... fort tard dans la nuit.

.....

Les élections au Conseil français des intérêts économiques et financiers du Tonkin
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 novembre 1938)

Hier a eu lieu, à la mairie de Hanoï, l'élection d'un membre du Conseil français des intérêts économiques et financiers du Tonkin.

---

[13] Paul-Marie Ferret, des Distilleries de l'Indochine à Cholon-Binthây.
[14] Jacques Pargoire, administrateur des Services civils.
[15] Étienne Marty, de la maison Marty, soieries et tissus.
[16] René Winzer, de la Compagnie des eaux et d'électricité de l'Indochine.

En voici les résultats
Nombre d'inscrits 1.302
Nombre de votants 293
Majorité absolue 147
Ont obtenu :
MM. Joseph [DTP]167 voix, élu
Deseille [Imprimerie d'Extrême-Orient] 118 voix
Bulletins blancs et nuls 8

Chronique de Haïphong
(*La Volonté indochinoise*, 7 décembre 1938)

Liste des passagers débarqués à Haïphong du s/s « Compiègne » :
Venant de Saïgon : … M. Condoléon Constantin, Société Dragages…

Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics
Assemblée ordinaire du 19 décembre 1938
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 21 janvier 1939)

……

Notre département Dragages a exécuté des travaux assez importants, tant en Cochinchine grâce au marché passé en juin 1937, qu'au Tonkin, où. nous poursuivons les travaux d'aménagement du Casier Hadong-Phuly.

L'activité de notre département Entreprise générale a été assez faible en Indochine, où nous avons, toutefois, enregistré, par la réception définitive du barrage du Day, la confirmation de notre succès dans la construction de cet ouvrage.

……

Nous vous citerons, parmi les principaux travaux de notre département Entreprise générale … les barrages mobiles de Tiep-Nhut, Tong-Oan, Ba-Xa-Hoi en Cochinchine. l'ouvrage de prise d'eau de Lien Mac et divers barrages régulateurs au Tonkin, les adductions et distributions d'eau de 7 centres du Tonkin…

Construire la Cité
Perspectives sur le « pont en Y »
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juin 1939)

Autre joli reportage de Francis Gattegno dans l'*Opinion* :

Nos lecteurs se souviendront peut-être de l'ample programme de travaux que nous révélait l'an dernier une rapide visite dans la Région Saïgon-Cholon, en compagnie de M. Pagès et de quelques techniciens.

Parmi les réalisations en vue figurait un grand ouvrage que l'on désignait sous le nom de « pont tripode », ce qui, paraît-il, était une désignation inexacte.

En effet, nous dit M. Lachamp [17], ingénieur, chef des services techniques de la Région, à qui nous demandons des nouvelles du « pont tripode », il ne s'agit pas d'un pont à trois pieds comme celui qui existe déjà à Cholon, mais bien d'un pont à « trois branches » ou « pont en Y ».

M. Bussière, préfet de la Région, qui nous avait fort aimablement reçu avant son collaborateur, nous avait entretenu de l'importance qu'avait, pour le développement de l'agglomération Saïgon-Cholon, la construction de ce magnifique ouvrage d'art qui doit débloquer une vaste étendue de terre enfermée entre l'arroyo Chinois et le canal de dérivation, un îlot que l'on appelle déjà l'îlot industriel, à cause de la destination qu'on lui réserve.

— Mais pour les détails techniques de cette réalisation, avait ajouté M. Bussière, voyez donc M. Lachamp ; nul mieux que lui ne pourrait vous les expliquer.

Et c'est ainsi que nous eûmes une fort instructive conversation avec le sympathique technicien de la Région.

M. Lachamp est de ce type d'hommes qui ne se limitent pas à accomplir tranquillement une tâche sans éclat. Il est de la race des bâtisseurs, attentif, obstiné, passionné pour son travail. Il a entrepris le très gros travail du « pont en Y », il le mènera jusqu'au bout, malgré les trois ans de séjour qui seront bientôt accomplis par lui.

— Vous comprenez bien, n'est-ce pas, que je ne peux laisser un ouvrage pareil en cours ; il faut que je le voie fini. Sans cela, je ne pourrais profiter tranquillement de mon congé. »

Il parle de son travail, comme un père de son enfant encore malhabile et faible, comme un artiste de son œuvre.

— Où en êtes-vous ?

— Eh bien, nous avons rencontré, non pas une difficulté imprévue, mais plus sérieuse que celle envisagée, pour les fondations de l'ouvrage.

Nous avons commencé à enfoncer des pieux et, arrivés à la couche de sous-sol que nous avons estimée la plus propice, nous avons constaté, d'après les calculs, que les pieux ne pouvaient supporter que 16 tonnes de charge, alors que c'est 16 tonnes qu'ils doivent supporter pour que la construction du pont soit possible. Il aurait fallu doubler, peut-être tripler le nombre de pieux nécessaires, ce qui aurait sérieusement augmenté la dépense prévue.

J'ai alors songé à une expérience un peu coûteuse mais qui, si elle réussit, nous permettra de poursuivre les travaux en écartant les conclusions un peu... « pessimistes » des calculs qui ne sont d'ailleurs jamais absolues.

Cette expérience est un essai de charge statique. Un vérin hydraulique, machine spécialement construite pour éprouver les résistances par la pression d'eau, est posé sur un pieu ; sur le vérin, on pose une longue poutre transversale aux deux extrémités de laquelle on accroche les pointes de deux autres pieux enfoncés à droite et à gauche du pieu central. On envoie la pression d'eau dans le vérin dont le dessus et le dessous se distendent, appuyant sur le pieu central et, en sens contraire, sur la poutre. Nous avons ainsi constate que le pieu central n'a pas bougé à la pression de cent tonnes et que l'effort d'arrachement de la poutre, distribué sur les deux autres pieux à raison de 50 tonnes chacun, ne les à pas non plus déplacés.

---

[17] Robert Lachamp (Marseille, 10 nov. 1898-Saïgon, 22 mai 1948) : fils d'Henri Lachamp et Jeanne Rousset. Marié avec Pauline Joséphine Louise Alice Germaine Devin. Dont : Claude Yves René (Hanoï, 10 août 1929) et Yves André Jean (Hanoï, 30 septembre 1930). Polytechnicien (1917), croix de guerre, affecté dans le Sud-Annam (1922), au Tonkin (1926), puis en Cochinchine (1936). Ingénieur en chef de la circonscription d'Hydraulique agricole et de navigation de Sud-Indochine (4 septembre 1946), en provenance du Tonkin.

L'expérience est donc concluante et elle a été faite sur une des plus mauvaises parties du terrain de fondation. Nous allons la poursuivre de façon à nous assurer que la résistance est partout suffisante et les travaux suivront leur cours.

— Quelles seront les caractéristiques du nouveau pont ?

— Il aura, comme vous le savez, trois branches dont les longueurs additionnées atteindront 900 mètres, leur largeur sera de neuf mètres pour la circulation des véhicules, plus, de chaque côté, un trottoir de 1 m. 50 pour les piétons.

Les trois branches se rejoignent sur l'îlot industrie! et deux d'entre elles, qui passent sur l'arroyo Chinois et le canal de dérivation, seront aménagées spécialement pour permettre la circulation de la batellerie.

Sur l'arroyo Chinois, déjà réduit à l'état de cul-de-sac par le pont des Malabars, bas sur l'eau et ne laissant passer que les petites jonques, nous poserons une simple travée amovible qu'un ponton-bigue soulèvera en cas de besoin.

Sur le canal de dérivation nous construirons une travée Schertzer, c'est-à-dire une portion de pont se dressant sur une pile par commande électrique et libérant une passe de 30 mètres, permettant le passage de bateaux de toutes hauteurs.

Malgré la perte de temps causée par les expériences, j'espère bien que le pont sera terminé dans dix-huit mois. Il aura coûté environ 600.000 piastres. Ce sera sans doute le plus important ouvrage de ce genre réalisé en Cochinchine et ce sont les Dragages qui en ont l'adjudication après un concours où plusieurs dizaines de projets furent soumis.

— L'utilité de ce pont, M. l'Ingénieur...

— Évidente, dès maintenant, mais vous pouvez dire que sa réalisation ouvre de larges perspectives au développement urbain de Saïgon-Cholon. D'abord, en effet, on va construire l'abattoir sur l'îlot industriel.

Autour de lui, tout un mouvement de construction va se créer, car si le pont amènera le trafic du centre de Saïgon, nous le prolongerons par des rues jusqu'au bassin aux bois, sur lequel nous jetterons un pont de proportions plus modestes et ainsi nous aurons assuré la liaison de l'îlot d'une part avec Saïgon, de l'autre avec Cholon par le pont des Malabars.

Cet îlot connaîtra une bonne mise en valeur, il deviendra habitable et recevra une intéressante population.

Même raisonnement en ce qui concerne la partie située au delà du canal de dérivation, qui va jusqu'à la limite de la province de Cholon, sur laquelle on a créé le nouveau dépotoir. La branche du pont en Y sera prolongée jusqu'au dépotoir par une voie qui permettra, elle aussi, de songer au peuplement de cette partie de la Région, actuellement non bâtie.

Comme vous le voyez, conclut M. Lachamp, ce sont de très belles perspectives d'urbanisme que va ouvrir le nouveau pont.

Nous avons remercié l'excellent technicien pour ses explications si claires et instructives. Saïgon est une grande et belle ville. Mais, comme toute œuvre humaine, elle est perfectible. Et c'est un très beau rôle que celui de toujours « construire la Cité. »

———————————

SAÏGON
MARIAGE
M. Cristiani
M^lle^ R. Graziani
(*Le Populaire d'Indochine*, 19 juin 1939), p. 5, col. 7 : brève)
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juin 1939)

M. Lorenzi, après une petite allocution amicale et charmante, unit, samedi matin, ses deux jeunes compatriotes : la toute gracieuse Mlle Raphaëlle Graziani et le sympathique secrétaire de l'Amicale corse, M. Dominique Cristiani, ingénieur aux Dragages.

Le soir, à 16 h. 45, en notre cathédrale, toute parée pour les recevoir, leur fut donnée la bénédiction nuptiale. Cérémonie tout intime. Dans le cortège, parents et témoins seulement.

La mariée, toute jeunesse, et grâce et beauté, fut conduite à l'autel par son beau-frère, notre ami Coppolani.

Mary Rina, en véritable artiste, avait composé pour la jeune épouse un ensemble d'une originalité et d'un goût incomparables Sa robe, en satin broché à col montant, à longues manches, était fermée par un joli boutonnage. Un diadème, de plusieurs rangées de perles fines, imité d'une coiffure russe, encadrait harmonieusement son visage et retenait un voile très vaporeux mais court, à la dernière mode, paraît-il.

Deux petites infantes et un gentil couple formaient le service d'honneur : c'étaient Mlles Christiane et Fely Coppolani en organdi rose et bleu, les cheveux parsemés de fleurettes, et Mlle Graziani en talleras gros bleu portant un gros bouquet d'hortensias, et qu'accompagnait M. E. Graziani.

Le marié venait ensuite avec Mlle Cristiani dont la toilette, en tulle noir orné de rubans de satin ciré, fut très remarqué.

Puis Mme Masseï (témoin de la mariée), en tulle noir aussi, avec incrustations de grosse fleurs rouge et or, et M. F Graziani ; Mme Coppolani, en dentelle de laize noire d'orchidées, et M. Masseï.

Les nombreux amis que comptent ici les familles Coppolani, Graziani et Cristiani adressèrent à la sacristie leurs félicitations aux parents et leurs vœux de bonheur aux nouveaux époux ; puis ceux-ci et leurs invités se rendirent au Saïgon-Palace où l'ami Luciani avait préparé à leur intention d'exquises choses : Zakousky, sandwiches assortis, petits fours variés, gâteaux, que l'on dégusta en devisant gaiement pendant que le Mumm pétillait dans les coupes.

Aperçu parmi les invités : .M. et Mme Lorenzi mère, très distinguée en crêpe mat noir ; Mme Foray, en crêpe de Chine plissé mode, corsage dessins ajourés ; M. Chiarasini (témoin du marié) et Mme en imprimé fleuri sur fond bleu ; M. et Mme Luciani en cachemire marine à pois blancs, col et poignets Valenciennes ; MM. Cancellieri, Corteggiani, Mme Maestracci, ensemble marine crêpe et dentelle, fleurs au corsage…

La mutine petite Christiane leva son verre au bonheur des jeunes époux et, pendant que tout le monde l'imitait, ceux-ci prirent le chemin de Dalat.

———————————

Saïgon

L'inauguration solennelle du nouvel immeuble de la maison Diethelm et Cie

(*La Dépêche d'Indochine*, 3 juillet 1939)

……

Mme et M. Fullemann, assistés du personnel de la maison, reçurent les invités venus en foule et leur firent les honneurs du bâtiment tout neuf dû aux travaux de la Société d'entreprises de dragages et de travaux publics. Il fait bonheur à l'architecte, M. Veysseyre, qui a conçu avec grande sobriété de style un immeuble répondant à la perfection à l'usage qui lui est destiné.

Le rez-de-chaussée et le premier étage sont vastes, bien éclairés et aérés.

Au-dessus est un toit en terrasse.

Pour n'oublier personne, disons que c'est M. Paulin qui conduisit les travaux dont M. Moussard fut chargé de la surveillance.

Avec ses deux planisphères en verre gravé de Saint-Gobain, ses vitrines originales, sou entrée vitrifiée moderne, ses bureaux en métal, etc. C'est une construction *up to date* dont la maison Diethelm a le droit d'être fière, en contribuant à embellir un grand quartier d'affaires.

……

———————————

Hanoï
Cour d'appel
———————

Chambre civile et commerciale
Audience du 28 juillet 1939
(*La Volonté indochinoise*, 29 juillet 1939)

M. le premier président Falgayrac préside, assisté de MM. les conseillers Olivier et Fabiani.

M. l'avocat général Narbonne occupe le siège du Ministère Public.

La Cour reçoit d'abord le serment de M. Pierre Ledoux, reçu à l'examen des 5 et 6 octobre 1938 et nommé contrôleur stagiaire des Douanes et Régies, à Hanoï, puis vide le délibéré qui comprend les affaires suivantes :

Dang thi Phi Yen contre Ng. dinh Mach.

M. Ng. dinh Mach, tâcheron en service à la Société des Dragages, réclama à M^me^ Dang thi Phi Yen 10.000 piastres de dommages-intérêts à la suite d'un accident d'auto. En première instance, il a pu obtenir 3.000 p. à ce titre.

Sur appel des deux parties et de la Société d'assurances « Le Secours », la Cour confirme le premier jugement entrepris et condamne M^me^ Phi Yen aux dépens.

———————————

Chronique de Hanoï
ACCIDENT DE TRAVAIL
(*La Volonté indochinoise*, 13 septembre 1939)

Le 11 courant vers 7 h. 30, Ng. van Tinh, ouvrier peintre, demeurant sur le Banc de sable de Nghia-dung, travaillant au chantier de la Société de Dragages et de Travaux publics, était tombé accidentellement d'une planche placée à 7 mètres du sol. Gravement blessé à la tête et aux bras, il a été dirigé par les soins du cai tâcheron, à l'Hôpital indigène du Protectorat, où il a été admis.

———————————————

Une assignation contre la Société des Dragages
(*Le Populaire d'Indochine*, 21 septembre 1939)

À la même audience, le Tribunal a eu à connaître des conséquences du naufrage d'une chaloupe. C'était le 13 juillet dernier. La chaloupe Thai-Anh, appartenant à M. Ng.-huynh-Hat, armateur demeurant à Cholon, se rendait de Saïgon à Travinh. Vers 21 h., comme elle arriva à l'entrée du rach-Ong, elle heurta un dépôt de déblais situé à l'entrée de canal et coula avec tout son chargement.

M. Hat estima que ce dépôt avait été formé à cet endroit par la faute de la Société des Dragages chargé du curage du Rach Ong.

Car au moment de cette opération, le dragueur « Loire » avait déversé dans le canal de dédoublement, juste à l'entrée du Rach Ong, une partie des déblais, lesquels, par l'effet du courant, ont formé un îlot à l'entrée du Rach.

Comme aucun signal n'était mis sur place pour avertir les navigateurs de la présence de cet îlot, l'accident fatal se produisit qui a causé à l'armateur un préjudice considérable.

Par le conseil de Me Vuong Quang Nhuong, M. Hat rendit donc la Société des Dragages responsable de l'accident, et l'assigna, hier matin, devant le tribunal de commerce tendant à obtenir le paiement de la somme de 21.700 p. à titre de dommages intérêts.

Le Tribunal a mis l'affaire en délibéré pour permettre à la Société intéressée de présenter ses moyens de défense.

———————————

Chronique de Hanoï
Naissances
(*La Volonté indochinoise*, 1er février 1940)

— Le 27 Janvier 1940 à 7 h 25, à la clinique Saint-Paul, de Gisèle Juliette Georgette, fille de M. Gaston Émile André Barthe, directeur pour le Tonkin de la Société des Dragages, et de Mme , née Anna Louise Dorothée Belardy à Hanoï.

———————————————————

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HANOÏ (TONKIN)
LISTE DÉFINITIVE DES ÉLECTEURS FRANÇAIS
ANNÉE 1940
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1er avril 1940, pp. 474-484)

168 Sté frse d'entreprise de dragages et T. P. (M. Barthe Gaston) Entrepreneur de T. P. 62, rue Reinach Hanoï

———————————

Les élections au Grand Conseil
(*L'Écho annamite*, 10 avril 1940)
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 14 avril 1940)

Au Tonkin : … M. Joseph [SFEDTP] 27…

———————————

La session extraordinaire du Petit Conseil du Tonkin
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 28 juillet 1940)

Y ont assisté … Joseph [SFEDTP]

———————————

AU CONSEIL COLONIAL
(Suite de la 1re page)
(*L'Écho annamite*, 14 septembre 1940)

Dragages

Le gouvernement a passé, avec la Société des dragages, un contrat aux termes duquel les travaux à elle confiés devront, au premier juillet 1941, atteindre ou dépasser l'importance de deux millions de piastres, faute de quoi l'administration versera à l'autre partie contractante quinze pour cent de ce chiffre, soit trois cent mille piastres, en guise de dédommagement.

En raison de cette clause particulière, on se demande si les crédits destinés à ces travaux doivent être inscrits au budget de l'exercice de 1940 ou de celui de 1941.

Après discussion, on convient d'attribuer à 1940 la somme de soixante-quinze mille piastres prévue pour les travaux de ce chapitre.

———————

Gouvernement Général

Les audiences

(*L'Avenir du Tonkin*, 10 octobre 1940)

Hanoi, 9 octobre (Arip). — L'Amiral Decoux a reçu le 9 octobre … M. Dargelos, Directeur de la Société française de Dragages de Saigon…

———————

Hanoï

Naissance

(*L'Avenir du Tonkin*, 26 novembre 1940)

Nous apprenons avec plaisir la naissance, survenue le 24 novembre 1940, à 20 heures 58, à la clinique Saint Paul, de Jean Pierre René Michel, fils de M. René Robert, chef mécanicien à la Société des Dragages, et de M^me^, née Clémence Andrée Claire Philipp, à Hanoï.

———————

SAÏGON

Dîner au Gouvernement Général

(*L'Avenir du Tonkin*, 20 décembre 1940)

Saïgon, 19 décembre (ARIP). — […] L'Amiral Decoux est allé inspecter les travaux du pont en cours d'achèvement à la jonction de l'arroyo Chinois et du canal de doublement.

Construit par la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics, commencé en décembre 1938, appelé à être ouvert à la circulation en février ou en mars 1941, long au total de 913 mètres, cet important ouvrage représente une dépense de 600.000 piastres à laquelle le port a contribué pour 50.000 piastres. Il rendra possible la mise en valeur pour des usages industriels d'un vaste îlot compris entre l'arroyo Chinois et le canal et qui était resté inutilisé jusqu'à présent faute de moyen d'accès suffisant. Il fournira les communications nécessaires à l'aménagement d'un dépotoir correspondant à l'importance de l'agglomération. Il permettra enfin la construction pour l'ensemble de la région d'un abattoir unique conçu selon les techniques les plus modernes et susceptible, par exemple, de conserver 3.600 porcs en stabulation et d'en abattre 1.200 par jour ou même, en cas de nécessité, 250 à l'heure.

———————————

L'amiral Decoux reçoit
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 19 janvier 1941)
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 janvier 1941)

Saïgon, 18 janvier. — L'amiral Decoux a reçu le 18 janvier… M. Dargelos, directeur de la Société de Dragages…

———————————————

Gouvernement général
Les audiences
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 février 1941)

Hanoï, 27 février (Arip). — L'Amiral Decoux a reçu le 27 Février … M. Joseph, entrepreneur [SFEDTP].

———————————————

La Perle s'embellit
Le pont tripode de Choquan
Un chef d'œuvre de la technique française
(*L'Écho annamite*, 20 août 1941)

Comme nous l'avions annoncé, M. le gouverneur Rivoal a inauguré, selon le rite habituel en pareilles circonstances, le pont en Y qui constitue, désormais, la plus belle parure du quai de Choquan

De nombreuses personnalités assistaient à la cérémonie, où nous avons noté, au hasard, la présence de Mgr Cassaigne ; le procureur général Lafrique ; M. Ardin, président de la Chambre de commerce ; les administrateurs Esquivillon, Renou Schneyder, Monlaü ; M. Mariani, président de la Chambre d'agriculture ; M. Taboulet ; M. Bui-Quang-Chiêu ; des fonctionnaires de la Région de Saïgon-Cholon ; des représentants de la Société de dragages et de travaux publics ; etc., etc.

Avant de couper le symbolique ruban tricolore, le gouverneur de la Cochinchine, en réponse au discours de M. Bussière — reproduit ci après — rendit hommage à l'art, à la science, au talent et au dévouement de tous les artisans de ce magnifique ouvrage, dont les Saïgonnais et Cholonais vont bénéficier comme d'un élément nouveau de la prospérité économique de leur belle cité.

Afin de donner aux lecteurs une idée exacte de l'importance de ce pont, nous ne pouvons résister au plaisir de publier *in extenso* l'allocution prononcée par le préfet de la Région, qui y résume aussi l'historique du superbe projet devenu aujourd'hui une concrète et féconde réalité.

N. D. L. R.

Monsieur le gouverneur,
Messieurs,

La Région, ayant pris en charge la gestion des grands services municipaux des deux villes de Saïgon et de Cholon, fut amenée à les fusionner, pour en simplifier le fonctionnement.

C'est ainsi que la réorganisation du service de nettoiement conduisit à la création d'un dépotoir commun aux deux Villes, sur le rach Ong-Lon, et que l'obligation de

reconstruire l'abattoir de Saïgon fit admettre l'édification d'un abattoir régional unique, dans l'îlot industriel.

Pour les desservir, une liaison directe s'imposait, qui comportait obligatoirement l'établissement de ponts sur l'arroyo Chinois et le canal de Dédoublement.

Déterminer quels étaient les lieux de passage de ces voies d'eau, remplissant les conditions optima, fut un problème délicat à résoudre.

Finalement, le choix se porta sur l'extrémité de l'îlot industriel, qui se trouvait être à égale distance des ponts existants et était le seul point où la traversée des deux cours d'eau pouvait être réalisée avec un seul ouvrage de longueur relativement réduite. En tout autre endroit, il eut fallu ou un pont de longueur considérable ou deux ouvrages à grande hauteur séparés par un tronçon de route basse.

Quant, en 1937, les études de ce pont furent achevées, sa construction en fut mise au concours. Le projet de la Société française d'entreprises, de dragages et de travaux publics fut retenu et, permettez-moi, Monsieur le gouverneur, de le rappeler — le 28 octobre 1938 — vous marquiez le début des travaux, en faisant sceller la première borne d'axe par M. le gouverneur général Brévié.

Bien qu'ils aient été poursuivis sans interruption, ils viennent seulement d'être achevés, et ce n'est qu'aujourd'hui que le pont peut être livré à la circulation.

D'une longueur totale de 913 mètres, il comporte, à partir de la pointe Est de l'îlot, trois branches :

— une branche Sud (341 m.) faisant communiquer avec la berge de Chanh Hung par dessus le canal de Doublement,

— une branche Nord (305 m.) faisant communiquer l'îlot avec l'ensemble du territoire régional par dessus l'arroyo Chinois,

— une branche Ouest (267 m.) constituant la descente dans l'îlot industriel à partir du point de jonction des deux branches Sud et Nord.

Des artères nouvelles raccordent chaque extrémité de branche au réseau des rues.

Au nord, l'accès au pont part du boulevard Gallieni — il est complété par des liaisons latérales avec le quai de Choquan.

Dans l'îlot, l'aménagement des rues nécessaires au futur abattoir réalise l'accès du pont.

Du côté sud, la rampe du pont est raccordée, à droite et à gauche, à la route longeant la berge, et le sera ultérieurement à un réseau de voies nouvelles à créer.

Le tablier présente une chaussée de 9 m. de largeur, complétée par deux trottoirs de 1 m. 50 — les pentes maxima admises pour les rampes sont de 3 %.

L'ensemble de l'ouvrage est ainsi traité pour assurer dans les meilleures conditions une importante circulation d'autos, bicyclettes, charrettes, piétons. Pour ces derniers, deux aces supplémentaires ont été créés, par l'installation d'escaliers de côté, sur le quai de Choquan.

D'autre part, toutes les dispositions ont été prévues pour concilier les exigences de la circulation routière et de la navigation.

Le tirant d'air sous le pont a été fixé à 6 m 52 aux plus hautes eaux. En position normale, la navigation a donc de très grandes possibilités, de manière à ce que la circulation terrestre ne soit interrompue que très rarement.

Sur l'artère fondamentale pour la navigation, constituée par le canal de Doublement, le pont doit comporter une travée mobile du type Sherzer, donnant une passe navigable de 30 m, avec passe centrale marinière de 20 m, sans limitation de hauteur.

L'ouverture de cette passe marinière se fera électriquement, en un temps variable de 2 à 6 minutes.

Sur l'arroyo Chinois, de moindre intérêt pour la grosse navigation, il a été prévu une passe navigable de 30 m., avec 6 m. 52 de tirant d'air, comportant une passa centrale marinière de 20m. constituée par une travée simplement amovible. Les chaloupes

passant très largement sous le pont, la manœuvre ne sera nécessaire que pour laisser passer, éventuellement, une grande drague, pour le curage de l'arroyo Chinois.

Pour le moment, et par suite des circonstances, la travée métallique Schertzer, commandée en France, n'a pu encore être livrée, non plus que les fers nécessaires à la construction de la travée amovible sur l'arroyo.

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

À l'exception des 2 travées mobiles, l'ouvrage est en béton armé.

Un effort a été fait pour que l'esthétique du pont ne soit pas négligée, notamment par l'adoption de travées de 30 m en rivière, et par le soin apporté à réaliser un heureux aspect des palées.

Les fondations, établies sur pieux octogonaux en béton armé, ont nécessité le battage de 363 pieux de 30 m en moyenne, ce qui donne une longueur totale de 11 km environ. Les difficultés rencontrées dans le battage des pieux, en raison de la nature inconsistante du sous-sol et de nombreux accidents dus à la navigation, ont ralenti la marche des travaux, qui, pour ces seuls motifs, n'ont pu être terminés dans les délais prévus.

Le montant des travaux du pont proprement dit s'élève à la somme de 600.000 $ dont 50.000 $ versées par le Port de commerce; à titre de participation.

Par sa longueur, son aspect, sa disposition en trois branches, ce pont-route est un ouvrage remarquable, qui, tout en facilitant l'aménagement de cette partie de la région Saïgon-Cholon, contribue, dans une large mesure, à son embellissement.

Si, comme nous le savons, la construction de ce bel ouvrage s'imposait pour assurer la liaison avec le dépotoir de Chanh Hung, déjà mis en service, et desservir l'abattoir unique dont les travaux sont sur le point d'être entrepris, il répond en outre à des considérations opportunes d'urbanisme. De ce point de vue, sa construction va entraîner des conséquences très importantes.

Ainsi que l'ont reconnu tous les hommes de l'art qui se sont occupés du plan d'aménagement de la région, le nombre des ponts traversant l'arroyo Chinois et le canal de Doublement était tout à fait insuffisant et s'opposait à la mise en valeur d'une notable partie du territoire régional.

Entre le pont de Cângiôc à Cholon et le pont du Nhà-Bé, en effet, il y a plus de 6 km sans traversée possible des arroyo et canaux. Le nouveau pont permet de débloquer un îlot, auquel on ne peut, jusqu'ici, accéder qu'avec un seul ouvrage provisoire, et va, par suite, provoquer sa mise en valeur, ainsi que la transformation probable de cette zone en quartier industriel et de logements ouvriers. La valorisation de ces terrains (environ 70 ha) est d'autant plus intéressante qu'en majeure partie, ils appartiennent au domaine régional.

De plus, il assurera la mise en valeur de la zone Sud du canal de Doublement, où nous prévoyons la création d'une zone d'habitations populaires et où la Région possède également un domaine privé étendu, qui acquerra de ce fait une plus grande valeur.

On peut enfin escompter une amélioration considérable des possibilités d'établissement pour des industries de toutes catégories, car ce pont constitue, au centre de la Région, une plaque tournante, véritable nœud central des communications terrestres et fluviales.

Qu'il s'agisse des berges du canal de Dérivation, du canal de Doublement ou de l'arroyo Chinois, sur une grande longueur, les industries diverses pourront s'installer au bord des voies d'eau, assurées qu'elles sont, désormais, d'une liaison terrestre parfaite, favorable à leur exploitation.

Pour décongestionner les deux grands centres et offrir à la population, en un même lieu, travail et logement, c'était — à n'en pas douter — l'ouvrage le plus intéressant à exécuter.

Ainsi donc, tant du point de vue économique que du point de vue social, la construction de ce pont doit avoir, pour le développement de la région, les conséquences les plus heureuses.

Il m'est particulièrement agréable, Monsieur le gouverneur, d'adresser devant vous, qui en fûtes le premier artisan, mes remerciements à tous ceux qui ont contribué à sa réalisation :

En premier lieu, aux membres du conseil d'administration de la Région, tous hommes avisés et de bon vouloir, qui ont autorisé le financement de cet important ouvrage ;

Au personnel de direction et d'exécution de la Société des Dragages, qui a mené à bien cette grosse entreprise, en dépit de difficultés de divers ordres ;

À l'ingénieur-chef des services techniques, M. Lachamp, et à M. l'ingénieur Legris, qui l'a suppléé pendant sa mobilisation, tous deux ayant apporté une conscience méticuleuse dans l'exécution de leur tâche de contrôle ;

À l'ingénieur de la voirie, M. Gott, qui, avec ses dévoués collaborateurs, a mené avec diligence les travaux lui incombant, en particulier ceux des routes d'accès du pont ;

À la Compagnie d'électricité, enfin, qui a procédé avec rapidité à la pose des installations d'éclairage.

Quand, de près, on a suivi l'action quotidienne de tous ces bons ouvriers, qu'on a pu mesurer la somme de connaissances ou d'efforts qu'ils ont dû fournir pour résoudre les difficultés multiples qui se sont présentées chaque jour à eux, il est juste de reconnaître publiquement leurs grands mérites et de les ranger, en bonne place, parmi l'illustre phalange des bâtisseurs de ponts dont s'honore notre œuvre coloniale.

Que notre admiration et notre reconnaissance viennent renforcer le sentiment légitime de fierté qu'ils doivent éprouver devant un travail bien fait.

———————————

Inauguration du pont en Y à Choquan
(*La Tribune indochinoise*, 22 août 1941, p. 1)

Le 20 courant, à 7 heures, une cérémonie s'est déroulée en plein air pour inaugurer le pont en Y qui représente, surtout en ces temps difficile, un magnifique effort de l'Administration régionale de Saïgon-Cholon et une belle manifestation technique des Travaux Publics.

Mais le côté le plus intéressant de la question est dans les travaux d'aménagement et d'urbanisme de toutes les zones que desservent l'Arroyo Chinois et le Canal de Dédoublement et qui sont désormais en communication directe, commode entre elles et avec Saïgon-Cholon.

En raison du développement rapide des villes de Saïgon et Cholon, l'extension vers Gia-dinh et Phu-lâm donne une idée de ce qu'il en sera dans les 70 hectares envisagés par l'Administration régionale.

En réponse au discours de M. Bussière, le Gouverneur de la Cochinchine a bien voulu accorder une pensée à notre compatriote M. Trân-van-Ty, à qui M. Eutrope, alors Administrateur de la Région, a fait faire un stage d'urbanisme à Paris, dès sa sortie de l'École centrale (Arts et Manufactures)*. M. Trân-van-Ty, alors fraîchement sorti de l'École, fut attaché au Service régional. Il eut l'honneur d'étudier le côté d'urbanisme dans le Plan général de l'aménagement des terrains valorisés par le pont envisagé devenu désormais le pont en Y, qui est un chef-d'œuvre.

———————————

LES BÂTISSEURS
LE GRAND PONT DE CHOQUAN

par L N.
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 24 août 1941)

Mercredi dernier, à 7 heures, on a inauguré officiellement le nouveau pont en Y qui enjambe à Choquan l'arroyo Chinois et le canal de Dédoublement.

La cérémonie a eu lieu en présence de M. Rivoal, gouverneur de la Cochinchine, qui en coupant le cordon symbolique, a livré le pont à la circulation. Auprès de M. Rivoal, il y avait M. Bussière, administrateur de la Région Saïgon-Cholon, et M. Lachamp, ingénieur chef des Services techniques de la Région.

Il y avait, en outre, une assistance choisie et considérable comprenant les autorités et les principales notabilités désireuses de visiter et d'admirer le nouvel ouvrage d'art qui fait honneur au constructeur, la Société des dragages [SFEDTP] et à ses ingénieurs, MM. Rigal, Conrad, Pascal, Gourmain, etc.

Pour développer les buts et l'utilité de cette œuvre remarquable, nous ne pouvons mieux faire que reproduire le discours inaugural de M. Bussière, magistral exposé constructif de l'opération et de ses développements dans l'avenir.

Après M. Bussière, le gouverneur de la Cochinchine prit la parole pour remercier vivement tous les artisans, grands et petits, ayant participé à cette belle œuvre.

———————————

Chronique de Haïphong
Chute accidentelle d'une hauteur de 12 m
(*La Volonté indochinoise*, 9 septembre 1941)

Dans la matinée du 6 Septembre à 10 h., la nommée Ng. thi Thuy, 20 ans, employée comme ouvrière à la société des Dragages, est montée à l'étage supérieur d'un immeuble en construction pour y apporter du mortier hydraulique.

Dans son empressement, elle a fait un faux pas et dégringola d'une hauteur de 14 mètres. Elle a eu le bras et la jambe droites fracturées. Elle fut transportée sur le champ à l'hôpital municipal où des soins nécessaires lui ont été prodigués. Les médecins ont estimé qu'elle n'a que peu de chances d'échapper à la mort.

———————————

Chronique des provinces

———————

Haïphong
(*La Volonté indochinoise*, 17 septembre 1941)

Accident mortel de travail

Dernièrement, la nommée Ng. thi Xuàn, 20 ans, coolie-maçon en service à la Société des Dragages, portait une bonne [*sic* : bonde ?] de mortier sur l'échafaudage d'un bâtiment en construction sur la digue du Cua-Câm, lorsque, par suite d'un faux pas, elle tomba à terre, d'une hauteur de 10 mères environ. Ayant de multiples fractures, elle fut transportée d'urgence à l'hôpital où elle succomba des suites de ses blessures. On a ouvert une en-quête.

———————————

L'Amiral Decoux visite le pont en Y à Choquan
(*La Tribune indochinoise*, 17 septembre 1941, p. 1)
(*La Volonté indochinoise*, 18 septembre 1941)

Saïgon, 16 septembre. — Le « pont en Y » ou « pont tripode », dont, à Cholon, les trois branches franchissent l'Arroyo chinois et le Canal de Doublement en débloquant l'important îlot dit « îlot industriel », compte certainement parmi les ouvrages d'art les plan importants de l'équipement économique de l'Indochine. Commercé en 1939, inauguré et mis en service le 20 août 1941, donc entrepris et poursuivi malgré toute l'incertitude des circonstances, il représente comme un symbole de volonté constructive et de confiance en l'avenir.

Le pont en Y répond à des besoin multiples. Tout d'abord, il permettra à l'agglomération de Cholon, jusque là bloquée au bord de voies d'eau qui la limitent au Sud, de se développer dans cette direction. D'autre part, la construction est liée à l'aménagement de deux services d'une importance considérable pour l'énorme agglomération de Saïgon-Cholon : l'utilisation rationnelle du dépotoir régional de Chan-Hung (le seul raccourcissement des distances permettra une économie annuelle de l'ordre de 10.000 piastres), et l'établissement d'un grand abattoir moderne à la mesure de la Région.

Le débloquement de l'« îlot industriel » et de la zone située au sud du Canal de Doublement, entravé jusqu'ici par l'insuffisance des passages d'une rive à l'autre, s'imposait en raison même du développement industriel des quartiers voisins de Cholon. Enfin, le Port de commerce, qui gère l'exploitation de toutes les voies fluviales de Saïgon-Cholon en même temps que des quais maritimes, était lui même intéressé à la construction de l'ouvrage qui, on le voit, jouera un rôle considérable dans la vie économique de la capitale du Sud.

Long au total de 913 mètres avec chaussées de 9 mètres de largeur et trottoirs de 1 m. 50, le pont a nécessité l'emploi de près de 800 tonnes d'aciers et plus de 4.000 mètres cubes de béton armé ; les voies d'accès et voies latérales ont elles-mêmes nécessité 70.000 mètres cubes de remblais et 22.000 mètres carrés de chaussée empierrée ou cimentée. Réalisé par la Société française d'Entreprises de Dragages et de Travaux Publics, il a coûté 600.000 piastres avec une participation de 57.000 piastres du Port de Commerce.

C'est l'ensemble de ces travaux que l'Amiral Decoux est allé visiter dans la matinée du 16 septembre, accompagné de M. Rivoal, Gouverneur de la Cochinchine, de M. Nicolau, Ingénieur en Chef de la circonscription des Travaux publics, de M. Bussière, Administrateur de la Région Saïgon-Cholon, de MM. Lachamp et Lebon [18], Chefs des Services Techniques et du Service Vétérinaire de la Région.

Avant de rentrer à Saïgon, le Gouverneur général est allé visiter sur la route de Nhabé le pont du Phu-xuân-Hoi, récemment achevé, et sur lequel M. Nicolau et M. Monlaü, Administrateur de Giadinh, lui ont donné les explications nécessaires.

———————————

Naissances, mariages, décès.
(*L'Indochine illustrée*, 20 novembre 1941)

Naissances
COCHINCHINE

Anna-Pavlovna, fille de M^me^ et M. Iolkine, chef de chantier à la Société des dragages et de travaux publics (7 novembre 1941).

———————————

[18] Émile-Pierre Lebon : né à Douai le 10 janvier 1896. Entré dans les services civils le 6 juillet 1931.

1941 (décembre)
Robert JOSEPH,
fondateur de la Société tonkinoise des mines d'amiante

———————

Bulletin de l'Association mutuelle
des employés de commerce et d'industrie de la Cochinchine (au 31 mai 1942)

M. Jelkin, Paul, Société des Dragages,
Mme Jelkin et 3 enfants.

———————

Barrage d'Ankroet (1943-1945)
principal chantier indochinois de la SFEDTP sous l'occupation japonaise.

———————

GROUPEMENTS PROFESSIONNELS COLONIAUX

III. — AU TITRE DES SECTIONS ET SOUS-SECTIONS COLONIALES
INDOCHINE
(*Journal officiel de la République française*, 5 avril 1943, p. 982)

Sous-section « Entreprises ».
Président : M. Dargelos [DTP].

———————

RÉGION DE SAÏGON-CHOLON
(*Bulletin administratif de la Cochinchine*, 20 mai 1943, pp. 1161-1162)

Par décision de l'Administrateur de la Région de Saigon-Cholon :
en date du 10 mai 1943

Il est créé un Comité régional d'initiative en vue de constituer des fonds destinés au financement des travaux de reconstruction de la ville martyre de Tours, filleul de le Région de Saïgon-Cholon.

Ce comité est composé ainsi qu'il suit :

……

Conrad [Jean], membre du comité directeur de la Légion, membre.

———————

Septembre 1945 :
Assassinat de Jean Conrad par le Viêt-Minh :

———————

Haïphong
Par Air France
(*L'Entente*, 1er mars 1950)

Par un récent avion d'Air France …sont arrivés… MM. Renard, Tournissont et M. Niel, de la Société française d'entreprises de dragage et de travaux publics.

———————

Haïphong
Par Air France
(*L'Entente*, 7 juillet 1950)

Par l'avion régulier d'Air France direct pour Paris, via Calcutta, Karachi, Bahrein et Le Caire (venu de Saïgon et d'Hanoï) ont quitté, jeudi matin à 8 heure 10, l'aéroport d'Haïphong-Catbi : … Blokland, de la Société des Dragages…

———————————

Les adieux des T. P., du port de Haïphong
et de la chambre de commerce à M. Maslin
(*L'Entente*, 10 décembre 1951)

……
— les ingénieurs de la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics représentent ici le Génie civil au service du Port. Ils ont, sous votre haute direction, construit, sur les terre-pleins dévastés des Docks, les hangars M1, M2, M4 et remplacé, dans la partie amont du port, l'ancien appontement 6, détruit en 1940, par un ouvrage en béton armé de 140 mètres de long.

———————————

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES
ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*L'Information financière, économique et politique*, 1er décembre 1954)

……
En Indochine, la société a pu commencer un report de ses activités sur Tourane, obtenir au concours la construction d'un grand appontement en béton précontraint dans le port de Saïgon et, surtout, engager une première phase de la reconstruction de la flotte de dragages du Sud-Vietnam.

……

———————————

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES
ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*L'Information financière, économique et politique*, 22 décembre 1955)

……
En ce qui concerne l'Indochine l'exercice a été marqué par le repliement de la société du Nord-Vietnam ; elle a pu transférer la majeure partie de son matériel, mais le sort des biens immobiliers de Haïphong reste incertain. La société a continué à travailler dans le Sud-Vietnam et au Cambodge, où elle a notamment entrepris l'exécution de nouveaux contrats de dragages.

……

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

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

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

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

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES
ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*L'Information financière, économique et politique*, 13 décembre 1956)

.....

Au Sud-Vietnam, la Société achève un grand appontement dans le port de Saïgon et quelques immeubles et porte ses efforts sur le maintien en exploitation de ses dragues.

.....