

Mise en ligne : 11 septembre 2014.
Dernière modification : 8 octobre 2019.
www.entreprises-coloniales.fr

FERDINAND DAURELLE, Hanoï

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Ets_Daurelle-Hanoi.pdf

ENTREPRENEUR DE TRAVAUX PUBLICS

(Bulletin officiel de l'Indochine française, janvier 1898)

4 mai 1898. Arrêté portant substitution de M. Daurelle à MM. Daurelle et Schrøeder en vue de l'exécution des travaux de quais et des travaux de protection de la ville de Hanoï.

(Bulletin économique de l'Indochine, janvier 1900)

[252] N° 20, 8 mars. — Arrêté approuvant le projet des travaux à exécuter pour la défense de la ville de Hanoï contre le fleuve Rouge et acceptant l'engagement pris par M. Daurelle pour l'exécution de ces travaux.

HANOÏ

CHRONIQUE LOCALE

(L'Avenir du Tonkin, 2 avril 1900)

Nous conseillons à ceux qui ont des loisirs, et même à ceux qui n'en ont pas, d'aller faire un tour sur la digue, à l'extrémité de la rue du Charbon ; ils verront que la digue est fortement menacée et qu'une grande partie de la ville ne jouira, aux hautes eaux, que d'une sécurité relative.

D'autre part, l'épi commencé un peu en amont par M. Daurelle avance rapidement mais sera inachevé à cette époque et sera interrompu pendant plusieurs mois, jusqu'aux basses eaux. L'éboulement considérable des talus qui avoisinent la digue à son point le plus faible est digne d'attirer l'attention et de stimuler la vigilance du service des travaux publics.

Nos ingénieurs, des capacités de qui nul ne doute, ont là une occasion merveilleuse d'exercer leur activité et leurs talents si divers.

La population leur sera reconnaissante des efforts qu'ils feront dans ce sens. Mais qu'ils se hâtent.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Discussion et vote du projet du chemin de fer du Yunnan

(Le Journal des transports, 6 juillet 1901)

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Ch._fer_IC-Yunnan-docu.pdf

.....
Le tronçon Haïphong-Hanoï est construit par la colonie sur ses ressources et le prolongement de Hanoï à Lao-Kaï sera construit par un entrepreneur du Tonkin, M. Daurelle, à la suite d'une adjudication sur rabais de 9 %. Des délais sont prévus pour l'exécution de ces deux lignes. La section d'Haïphong à Hanoï doit être remise par la colonie à la compagnie avant le 1^{er} avril 1903 ; celle d'Hanoï à Lao-Kaï avant le 1^{er} avril 1905 (en fait, ces dates extrêmes ne sont pas atteintes).
.....

(*Bulletin officiel de l'Indochine française*, novembre 1901)

1099. — ARRÊTÉ du 5 novembre 1901 autorisant MM. Daurelle, Brossard et Cie, adjudicataires des travaux du chemin de fer de Yên-Bay à Lao-Kay, à occuper temporairement un terrain dépendant du domaine colonial, sis au village de Pac-Lang-Tap (cercle de Bao-Ha.)

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

1. — LIGNE DE HAIPHONG A HANOI ET A LAOKAY
(Longueur : 381 kilomètres)

2^e SECTION. — Viétri à Laokay
(Longueur : 223 kilomètres)

Infrastructure et bâtiment. — Ballastage et pose de voie.
MM. Daurelle, Brossard et Cie, adjudicataires .

Tonkin
(*Bulletin économique de l'Indochine*, mars 1902)

[253] *J.O.*, n° 1, 2 janvier. — Arrêté approuvant substitution de MM. Daurelle, Brossard et Cie à M. Daurelle pour les travaux d'infrastructure et bâtiments, ballastage et pose de la voie de la ligne ferrée de Haïphong à Hanoï et à Laokay.

Indo-Chine
Ligne du Yun-Nan
(*Les Temps nouveaux*, 16 juillet 1904)

Il y a quelque temps encore, on rencontrait fréquemment sur les routes du Tonkin au Kouang-Si, des groupes de Chinois miséreux, vêtus à peine de quelques haillons où grouillait la vermine, couverts de crasse et de plaies, la face hâve et les yeux faméliques. Étape par étape, couchant le long des routes, dans les *dinhs* isolés, ou même à la belle étoile quand ils ne trouvaient pas d'abri, mendiant et à l'occasion volant leur nourriture,

ils s'acheminaient douloureusement vers la patrie à laquelle on les avait arrachés par des promesses fallacieuses.

Tous ces malheureux étaient des anciens coolies renvoyés des chantiers de la ligne du Yun-nan. Ils avaient été recrutés en Chine et amenés au Tonkin où on les avait expédiés de suite dans la Haute-Région, sur l'emplacement des travaux. Là, ils arrivèrent dans un pays malsain, très peu peuplé et sans ressources pour un surcroît de population. De son côté, la société qui les employait n'avait prévu aucune organisation pour remédier à ce double inconvénient. Ni magasins d'approvisionnements, ni ambulances ni médecins, par conséquent, pas de vivres et pas de soins médicaux. Le jour de la paie venu, on remettait aux coolies l'argent qu'ils avaient gagné, puis on les laissait se débrouiller. S'il n'y avait pas de riz à acheter dans la région, c'était tant pis pour eux.

De même, pour leur campement, aucune précaution hygiénique n'était prise. Les coolies chinois ne sont généralement pas très portés à la propreté. Ils vivent dans des cahutes en paillotes, pêle-mêle, dans une promiscuité repoussante. Le soir, une fois leur journée terminée, harassés de fatigue, ils ne demandent plus qu'à se reposer, sans se préoccuper du lieu où ils se couchent. Les rudes travaux de terrassement, de maniement de poids lourds, auxquels ils se livrent, rendant fréquentes les excoriations, les plaies, lesquelles, au contact de la saleté, s'enveniment, ils sont bientôt atteints de maladies infectieuses, d'ulcères, qui les font incapables de travailler. C'est le cas répété sur les chantiers du Yun-nan. Alors, le malade était renvoyé purement et simplement, sans qu'on lui accordât les moindres soins ; on le priait d'aller mourir ailleurs.

Telle était la raison des cortèges lamentables de Chinois affamés dont nos routes furent à un moment encombrées. Si, aujourd'hui, nous ne voyons plus de ces malheureux, c'est pour le motif péremptoire qu'il n'y a plus personne sur les chantiers, que tous les coolies qu'on y a amenés sont morts ou ont regagné la Chine.

Cela marque une incurie coupable de la part de la société qui a entrepris la construction du chemin de fer du Yun-nan. Les directeurs de cette société se vantaient cependant d'avoir l'habitude de tels travaux, d'en avoir conduit de plus difficiles, dans des régions moins avantagées et de les avoir menés à bien. Mais ils n'ont pas prouvé jusqu'ici cette capacité ; ils ont même fait complètement faillite à leurs promesses.

E. BABUT.

(*Tribune Indo-Chinoise*, 10 avril 1904.)

Erratum. — Une erreur s'est glissée dans mon article de dimanche dernier : Les coolies chinois de la Ligne du Yun-nan.

C'est à tort que j'ai mis en avant la responsabilité de la société de construction au sujet du renvoi brutal des coolies malades ou blessés. La société de construction, dont les chantiers commencent seulement après Lao-kay, n'a pu renvoyer de coolies chinois dans de telles conditions, et ce, pour la bonne raison qu'elle n'en a pas à son service.

La vérité est, qu'en effet, pendant un long moment, les routes du Tonkin ont été sillonnées par les minables théories de ces coolies, dépenaillés, sans une sapèque et mourant de faim, mais [ceux-ci provenaient des chantiers de l'entreprise Daurelle](#).

Mais pour ce qui est du ravitaillement et de l'organisation sanitaire, ce que j'ai écrit ne reste pas moins tout entier pour la société de construction.

Si les coolies chinois ne sont pas revenus en bandes miséreuses de ses chantiers, c'est qu'elle n'a pu encore trouver de main-d'œuvre chinoise. En trouverait-elle, que [ce qui s'est passé sur les chantiers de l'entreprise Daurelle](#), se passerait également chez elle. Les nombreux Italiens qu'elle a employés et qui ont été mis à la porte par elle malades et sans ressources, le prouvent surabondamment.

E. B.

(*Tribune Indo-Chinoise*, 13 avril.)

Indo-Chine
Le fonctionnement du service des travaux publics en 1904
et la situation des travaux
(*Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux*, n° 35, 1^{er} trim. 1905, p. 22)

.....
LIGNE DE VIÉTRI A LAO-KAY

[98] La dépense prévue pour cette ligne, dont la longueur est de 225 kilomètres, s'élève à 33.700.000 francs, y compris 3.400.000 francs de matériel roulant. Tous les travaux, sauf le matériel de voie, ont été adjugés en une entreprise unique : celle de MM. Daurelle et Brossard, auxquels ont été substitués MM. Daurelle et Briffaud. Un arrêté du 22 mars 1904 ayant résilié la partie de cette entreprise entre Yen-bay et Lao-kay, l'entreprise Daurelle et Briffaud s'est trouvée réduite à la portion de ligne comprise entre Viétri et Yen-bay, soit 82 kilomètres.

A la suite de la résiliation de l'entreprise Daurelle et Briffaud, l'exécution des 2^e et 3^e tronçons a été confiée à divers entrepreneurs, avec lesquels l'Administration a passé des marchés de variable importance, suivant les garanties présentées par ces entrepreneurs. Il en est résulté une vive impulsion dans l'exécution des travaux et cela sans que leur marche ait été arrêtée un seul jour.

La principale entreprise est celle confiée à M. Berniès¹ ; elle comporte le ballastage et la pose de la voie depuis Yen-bay jusqu'à Lao-kay. Le montant des travaux de cette entreprise est de 850.000 francs environ.

La ligne de Viétri à Lao-kay est divisée en trois tronçons :

1° de Viétri à Yen-bay (82 kilomètres) ;

2° de Yen-bay à Trai-hutt (48 kilomètres) ;

3° de Trai-hutt à Lao-kay (95 kilomètres) ;

Le 1^{er} tronçon a été ouvert à l'exploitation, par les soins de la Compagnie des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, le 1^{er} mai 1904.

Les travaux du 2^e tronçon sont très avancés ; ils seront terminés vers la fin du mois d'août.

Sur le 3^e tronçon, les travaux sont en retard ; néanmoins, on peut espérer qu'ils seront terminés vers le 1^{er} avril 1905, date fixée par l'article 4 de la convention du 15 juin 1901, pour la remise de la ligne entière à la compagnie concessionnaire.

Le peu d'activité des premiers entrepreneurs, l'insalubrité du climat et l'absence sur place d'une main-d'œuvre suffisante sont les causes auxquelles est imputable le retard dans l'achèvement des travaux du 3^e tronçon. Mais les mesures sanitaires adoptées et les nombreux établissements hospitaliers créés sur différents points de la ligne ont beaucoup contribué à gagner la confiance des indigènes du Delta, qui se refusaient autrefois à remonter le fleuve Rouge au-dessus de Yen-bay.

Les mesures prises pour assurer le recrutement des coolies permettront d'imprimer une grande activité aux travaux aussitôt après la saison des pluies.

La situation des dépenses pour la ligne de Viétri à Lao-kay est donnée par le tableau d'ensemble annexé au présent rapport.

(1^{er} août 1904)

Indo-Chine
Le fonctionnement du service des travaux publics en 1904

¹ Berniès : il administre plus tard la Société civile de Thanh-moi (zinc), puis contrôle, avec Henri Bourgouin, les Mines de Van-lang (zinc) et les Charbonnages de Dei-dhan et Dong-dang.

et la situation des travaux
(*Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux*,
n° 35, 1^{er} trimestre 1905)

LIGNE DE VIÉTRI A LAO-KAY

La dépense prévue pour cette ligne, dont la longueur est de 225 kilomètres, s'élève à 33.700.000 francs, y compris 3.400.000 francs de matériel roulant. Tous les travaux, sauf le matériel de voie, ont été adjugés en une entreprise unique : celle de MM. Daurelle et Brossard, auxquels ont été substitués MM. Daurelle et Briffaud. Un arrêté du 22 mars 1904 ayant résilié la partie de cette entreprise entre Yen-bay et Lao-kay, l'entreprise Daurelle et Briffaud s'est trouvée réduite à la portion de ligne comprise entre Viétri et Yen-bay, soit 82 kilomètres.

À la suite de la résiliation de l'entreprise Daurelle et Briffaud, l'exécution des 2^e et 3^e tronçons a été confiée à divers entrepreneurs, avec lesquels l'Administration a passé des marchés de variable importance, suivant les garanties présentées par ces entrepreneurs. Il en est résulté une vive impulsion dans l'exécution des travaux et cela sans que leur marche ait été arrêtée un seul jour.

La principale entreprise est celle confiée à M. Bernières ; elle comporte le ballastage et la pose de la voie depuis Yen-bay jusqu'à Lao-kay. Le montant des travaux de cette entreprise est de 850.000 francs environ.

La ligne de Viétri à Lao-kay est divisée en trois tronçons :

- 1° de Viétri à Yen-bay (82 kilomètres) ;
- 2° de Yen-bay à Trai-hutt (48 kilomètres) ;
- 3° de Trai-hutt à Lao-kay (95 kilomètres) ;

Le 1^{er} tronçon a été ouvert à l'exploitation, par les soins de la Compagnie des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, le 1^{er} mai 1904.

Les travaux du 2^e tronçon sont très avancés ; ils seront terminés vers la fin du mois d'août.

Sur le 3^e tronçon, les travaux sont en retard ; néanmoins, on peut espérer qu'ils seront terminés vers le 1^{er} avril 1905, date fixée par l'article 4 de la convention du 15 juin 1901, pour la remise de la ligne entière à la Compagnie concessionnaire.

Le peu d'activité des premiers entrepreneurs, l'insalubrité du climat et l'absence sur place d'une main-d'œuvre suffisante sont les causes auxquelles est imputable le retard dans l'achèvement des travaux du 3^e tronçon. Mais les mesures sanitaires adoptées et les nombreux établissements hospitaliers créés sur différents points de la ligne ont beaucoup contribué à gagner la confiance des indigènes du Delta, qui se refusaient autrefois à remonter le fleuve Rouge au-dessus de Yen-bay.

Les mesures prises pour assurer le recrutement des coolies permettront d'imprimer une grande activité aux travaux aussitôt après la saison des pluies.

Daurelle et Drifault [sic : Briffaud] C Admin. de l'Enreg.
(Daloz, *Jurisprudence générale*, 1909, p. 325-326)

Les consorts Daurelle, adjudicataires des travaux de la ligne du chemin de fer de Viétry à Laokay, en Indo-Chine, suivant procès-verbal du 25 mai 1901, ont fait enregistrer cet acte, le 18 juin suivant, au bureau d'Hanoï. Le receveur a perçu, lors de cet enregistrement, un droit proportionnel liquidé à 18,902 piastres. Plus de deux ans après cette formalité, par exploit du 31 déc. 1904, les adjudicataires ont réclamé la restitution de la différence entre le droit proportionnel, auquel le procès-verbal du 25 mai 1901 avait été assujéti, et le droit fixe dont les actes de cette nature bénéficient en vertu de l'art. 5 de la loi du 25 déc. 1898 sur les chemins de fer de l'Indo-Chine. Le

tribunal d'Hanoï, saisi du litige, a, par jugement du 9 mars 1905, rejeté la demande des consorts Daurelle comme tardive et atteinte par la prescription biennale.

POURVOI en cassation par les consorts Daurelle pour violation des art. 5 de la loi du 25 déc. 1898, fausse application des art 61, n° 1, de la loi du 22 frim. an 7 et de l'art. 68 de l'arrêté du gouverneur général du 13 nov. 1900, portant réglementation de l'enregistrement des actes régis par la loi française, approuvée par décret du 2 févr. 1901, en ce que la demande des exposants, en restitution des droits perçus pour l'enregistrement du procès-verbal d'adjudication du chemin de fer de Viétry à Laokay a été déclarée tardive et atteinte par la prescription biennale, alors que cette prescription ne s'applique qu'aux perceptions irrégulières et que la perception litigieuse, contraire à la loi du 25 déc. 1898, et par conséquent illégale, était régie par la prescription trentenaire.

ARRÊT.

LA COUR :

— Sur le moyen unique tiré de la violation des art. 5 de la loi du 25 déc. 1898, de la fausse application de l'art. 61, n° 1, de la loi du 22 frim. an 7, et de l'art. 69 de l'arrêté du gouverneur général de l'Indo-Chine du 13 nov. 1900, portant réglementation de l'enregistrement des actes régis par la loi française, approuvée par décret du 2 févr. 1901 ;

— Attendu que, pour assurer la stabilité des perceptions et empêcher que des réclamations tardives ne viennent jeter le trouble dans une des branches les plus importantes des revenus de l'État, la loi du 22 frim. an 7 déclare, par l'art. 61, précité, que les parties sont non recevables, après deux années à compter de l'enregistrement, dans toute demande en restitution de droits perçus et que cette prescription ne peut être suspendue que par une demande signifiée et enregistrée avant l'expiration de ce délai ;

— Attendu que cette disposition a été rendue applicable à l'Indo-Chine par l'art. 68, § 1er, n° 4, de l'arrêté local précité du 13 nov. 1900 du gouverneur général ;

— Attendu que les consorts Daurelle, ayant été déclarés adjudicataires des travaux de la ligne du chemin de fer de Viétry à Laokay, suivant procès-verbal en date du 25 mai 1901, ont soumis cet acte à la formalité de l'enregistrement, le 13 juin suivant, au bureau d'Hanoï, qui a perçu un droit proportionnel de 13,962 piastres 86 cents ;

— Attendu que c'est seulement par exploit en date du 31 déc. 1904, c'est-à-dire plus de trois ans et sept mois après l'enregistrement dudit acte, et en invoquant l'art. 5 de la loi du 25 déc. 1898 sur les chemins de fer de l'Indo-Chine, qui soumet seulement à un droit fixe de 3 fr. l'enregistrement des actes de cette nature, qu'ils ont demandé la restitution, comme ayant été perçue en trop, de la différence existante entre ces deux sommes ;

— D'où il suit que c'est à juste titre que le jugement attaqué a déclaré les exposants non recevables et mal fondés dans leur demande tardivement formée ;

— Attendu que c'est vainement que les exposants soutiennent que la perception litigieuse, contraire à la loi précitée du 25 déc. 1898, étant illégale, n'est pas régie par la prescription biennale atteignant seulement les perceptions irrégulières, mais est régie par la prescription trentenaire ; qu'en effet, en fixant ainsi le point de départ du délai de deux ans et le seul mode d'interrompre la prescription, la loi établit, en matière d'enregistrement, une règle dont l'application s'étend, par la généralité de ses termes, et sans qu'il y ait lieu de faire aucune distinction, à tous les cas où il peut y avoir lieu, de la part de l'administration de l'Enregistrement, à restituer des droits par elle perçus ; qu'ainsi aucun des articles visés au pourvoi n'a été ni violé, ni faussement appliqué, et qu'il a été fait une juste application des principes de la matière ;

— Par ces motifs, rejette.

Du 16 avr. 1907. — Ch. req. MM. Tanon ; pr. Voisin, rap. Feuilleley, av. gén., c. conf.
Cail, av.
