

ÉTABLISSEMENTS DAYDÉ ET PILLÉ, Creil

I. — Construction du pont Doumer, Hanoï



[Coll. Olivier Galand](#)

Hanoï. — Pont sur le fleuve Rouge (longueur 1.800 mètres (coll. Dieulefils))

LE PONT D'HANOÏ

(*L'Avenir du Tonkin*, 27 octobre 1897, p. 1, col. 3-4)

M. Doumer vient de remporter une petite victoire qui serait flatteuse pour l'amour-propre de quelqu'un moins absorbé par la réalisation d'idées beaucoup plus hautes que celle de prouver au Pavillon de Flore ¹ qu'il est plus ferré que lui sur les lois.

Lorsqu'il s'agit de ce pauvre Tonkin, le premier mouvement à Paris est toujours mauvais.

On a vu d'un méchant œil, paraît-il, la prochaine mise en adjudication, pompeusement annoncée dans les journaux indo-chinois et continuée par la presse coloniale métropolitaine, du pont d'Hanoï.

¹ Le ministère des Colonies.

Quel est ce gouverneur qui se permet de vouloir projeter une œuvre utile et désirée par les colons ?

Est-ce qu'il ne ferait pas mieux de proposer la création de plusieurs régiments de cuirassiers tonkinois afin d'intimider les derniers pirates, ou de nouveaux escadrons de plongeurs à cheval de la baie d'Along, pour combattre la contrebande sous-marine ?

Il faut, s'est-on dit, faite rater cette affaire et chercher s'il n'y aurait pas, dans cet acte audacieux du Gouverneur général de l'Indo-Chine, un oubli de la fôôrme ?

Ah ! précisément, voilà notre affaire, s'écria un fouineur en se trémoussant d'aise sur son rond-de-cuir.

Les économies réalisées sur les travaux, spécifiés dans la loi de l'emprunt de 80 millions, ne peuvent évidemment être employées à une nouvelle entreprise que par un vote du Parlement.

C'est cela ! ça y est ! Vlan ! Enfoncé le pont d'Hanoï, où l'on n'y dansera pas de sitôt, tous en rond, comme sur le pont d'Avignon.

Lançons donc maintenant un télégramme à M. Doumer dans lequel on ne le blâmera pas, oh non ! Il a cru bien faire ce jeune présomptueux, félicitons-le même ; mais en lui faisant comprendre qu'il est pas permis à un ancien ministre des Finances de commettre de pareilles gaffes — mettons impairs, c'est plus administratif, comme disait Le Coz. — De pareilles légèretés ne sont pas faites pour encourager les constructeurs à se livrer à des études techniques, toujours fort coûteuses. On voudrait pouvoir trouver un biais pour passer outre et couvrir son subordonné qui est en même temps un ami ; mais le ministre des Colonies, comme le gendarme, est toujours en service pour faire respecter la loi !

Et patati et patata, — nous n'avons pas vu la dépêche, mais c'est cela quelle doit contenir en substance.

Or qui fut quinaud ? C'est certainement le rond-de-cuir du ministère, lorsqu'il reçut la réponse de M. Doumer, qui rappela fort à propos qu'étant ministre des Finances, il avait rédigé lui-même la loi sur l'emprunt de 80 millions ; il en a invoqué les termes formels et a profité de la circonstance pour garantir le succès de l'entreprise, sous sa responsabilité.

Le Département fit alors la seule chose qui lui restait à faire :

Il avait interdit l'adjudication, il l'autorisa.

Si l'on conteste ce que nous avançons, nous dirons que nous tenons ces renseignements de bonnes sources ; de notre correspondante, concessionnaire du kiosque du boulevard des Capucines où l'on vend la *Vie Indo-Chinoise* et l'*Avenir* et qui a saisi la conversation de deux fonctionnaires du Pavillon de Flore en train de marchander deux douzaines d'escargots de Bourgogne, qui sont, comme on le sait, les premiers coureurs du monde.

« Nous garantissons l'exactitude de ce dernier détail ». Comme disait.. Qui donc ?

C. B.

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

Mercredi matin ont eu lieu, à la Résidence supérieure, les trois adjudications des grands travaux.

Le bureau était présidé par M. Renaud, directeur des Travaux publics, et était composé de MM. Borreil, ingénieur, chef du service des routes et chemins de fer ; le commandant Poutet ; Mallet ², ingénieur ; Letulle et Moret.

Pont sur le fleuve Rouge

6 projets ont été présentés :

MM. Baudet et Donon ;

Daydé et Pillé ;

Société de Fives-Lille ;

Le Creusot ;

Société de constructions de Levallois-Perret ;

Société des Ponts et travaux en fer ³.

Matériel fixe

4 projets déposés :

Société de Fives-Lille ;

Guillaume frères ;

Le Roy ;

Porchet et C^{ie}.

Matériel roulant

9 soumissionnaires :

Bleton ;

Le Roy ;

Porchet et C^{ie} ;

Société Franco-Belge [de matériel de chemin de fer] ;

Société des Batignolles ;

Société Decauville ;

Société Alsacienne de Constructions [mécaniques] de Mulhouse ;

Société de Fives-Lille ;

Weidneck.

Nous n'indiquerons aucun prix, d'abord parce que nous n'en avons pas eu connaissance officiellement et ensuite parce qu'ils pourraient égarer l'opinion du public.

Les soumissions, rappelons-le, ont lieu sur concours, les prix peuvent entrer en ligne de compte, mais il ne s'ensuit pas que les plus bas soient forcément primés car il y aura une parité à établir entre ce qui est offert par les divers concurrents et les sommes indiquées. C'est un travail qui incombe à la commission chargée d'étudier les projets.

Cette commission déposera son rapport vers la fin de l'année et l'on ne connaîtra les adjudicataires qu'après la décision prise par le Gouverneur général.

*

* *

On pensait que le pont d'Hanoï, tel que les plans en avaient été élaborés, serait d'une largeur suffisante pour permettre, en tous temps, la libre circulation des trains, des voitures et des piétons.

² Marcellin Mallet (Aurec-sur-Loire, 14 février 1866-Aurec-sur-Loire, 21 avril 1930) : marié à Saint-Étienne, le 15 octobre 1898, avec Marie-Joséphine Mary Rivolier. Ingénieur de l'École nationale des mines de Saint-Étienne (1887). Auteur d'un rapport de mission commandité par l'Association pour la reconnaissance, l'étude et l'exploitation des gisements aurifères du Tran-ninh (1896). Voir [encadré](#).

³ [Société des Ponts et travaux en fer](#), Paris : ateliers à Montataire (Oise).

Il n'en est rien : le pont ne doit avoir qu'une largeur de 4 m. 80. Les trottoirs ont 1 m. 30 chacun. Il ne reste donc pour les trains et les voitures que 2 m. 20 et comme la voie sera posée au milieu du pont, la circulation sera interrompue selon les besoins du chemin de fer. Comme les trains de voyageurs et de marchandises seront de plus en plus nombreux, il est facile de prévoir le moment où le pont d'Hanoï ne sera plus qu'un pont de chemin de fer.

Ce n'est pas là le seul service que l'on attendait d'un travail aussi coûteux, puisque l'on est en train de faire des dépenses, autant faire les choses largement.

Le pont doit servir non seulement aux trains, mais à tout ce qui doit passer d'une rive à l'autre.

Ou bien, il faut poser la voie d'un seul côté, ou bien élargir le pont de façon à ce que des voitures puissent passer de chaque côté de la voie.

Pour obtenir ce résultat, sans grande augmentation [ligne illisible] de faire les trottoirs en encorbellement.

Nous attirons tout particulièrement l'attention de M. le gouverneur général sur l'inconvénient que nous signalons et nous sommes persuadés qu'il donnera des ordres pour y apporter remède.

On nous affirme que c'est M. Godard qui, pendant son intérim, a eu cette belle idée d'un pont à circulation interrompue et personne n'aurait risqué une observation.

Le chef avait parlé, il n'y avait plus qu'à chanter : « Brigadier vous avez raison ».

↑

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS (*L'Extrême-Orient*, 13 janvier 1898, p. 2, col. 2)

M. Cazot [Cazeau], ingénieur représentant de la maison Pillet et Daydé qui vient d'être chargée de la construction du pont en fer à lancer sur le fleuve Rouge à Hanoï, partira dans quelques jours, accompagné de M^{me} Cazot, pour se rendre à Lang-son.

M. et M^{me} Cazot comptent également aller jusqu'à Long-tchéou et visiter toute cette intéressante région avant de rentrer en France.

UN PONT DE 1.860 MÈTRES SUR LE FLEUVE-ROUGE (*L'Avenir du Tonkin*, 22 janvier 1898)

Le projet de pont choisi par la commission chargée de juger le concours qui a eu lieu le 15 décembre 1897, vient d'être approuvé par le gouverneur général.

La construction de ce pont sera confiée à la maison Daydé et Pillé. C'est un pont en fer construit sur piles en maçonnerie fondées à l'air comprimé ; il aura 1.860 mètres de longueur et une largeur de 8 mètres, y compris le double passage pour piétons établi en encorbellement.

Le Gouvernement a le désir de mener les travaux le plus activement possible. La dépense totale est évaluée à près de 6 millions.

LE PONT SUR LE FLEUVE ROUGE ET LES REVENDICATIONS DE LA SOCIÉTÉ DE LEVALLOIS-PERRET (*L'Avenir du Tonkin*, 29 janvier 1898)

Le résultat du concours ouvert pour la construction d'un pont sur le fleuve Rouge n'a pas satisfait les candidats et principalement la société de Levallois-Perret qui, depuis dix années, est installée en Indo-Chine. Son représentant vient de protester auprès de M. le Gouverneur général. L'*Indépendance tonkinoise* du 25 janvier a publié à ce sujet l'intéressant article suivant :

Le 15 décembre dernier était un grand jour pour les entrepreneurs à Hanoï. Jamais, croyons-nous, aux colonies du moins, on n'avait ouvert d'adjudication sur concours pour une somme aussi élevée, près de treize millions (13.000.000 fr.) qui se répartissaient ainsi :

Pont sur le fleuve Rouge	5.500.000
Matériel fixe de la voie et ballastage	6.500.000
Matériel roulant	1.000.000
	<u>13.000.000</u>

Et maintenant l'emprunt est épuisé. Reste à savoir dans quelle mesure l'exécution du programme de Travaux publics qui a absorbé tous ces millions contribuera au développement commercial et industriel du pays.

La Cochinchine n'a pas eu de chance dans la série des concours auxquels l'emploi des 37 millions de l'emprunt a donné lieu. Le seul entrepreneur du pays qui s'y soit présente, la Société de construction de Levallois-Perret, y a figuré en bonne place chaque fois, mais pour les ponts de la ligne de Phu-lang-Thuong à la frontière de Chine, aussi bien que pour le pont de Hué et pour celui plus récemment mis au concours à Hanoï sur le fleuve Rouge, le jury a toujours paru décidé à ne pas laisser cette Société passer en première ligne, et tout en reconnaissant la valeur de ses projets et leur prix avantageux, il s'est obstiné toujours à ne la classer qu'au second rang.

Peut-être aurait-on pu prendre en considération que cette société, installée en Indochine depuis plus de quinze ans, méritait quelque bienveillance pour avoir, en somme, frayé la route à tous les entrepreneurs de travaux métalliques qui y ont afflué, surtout dans les derniers temps, pour être restée quand même dans le pays, et y avoir peut-être rendu quelques services, alors que personne ne pensait à y venir, pendant ces dix dernières années surtout, au cours desquelles les budgets de Travaux publics en Cochinchine ont été bien maigres, les affaires bien rares, et les bénéfiques, par suite, bien restreints, peut-être aurait-on pu juger qu'il était juste de laisser cette Société profiter dans une certaine mesure de la pluie d'or que l'emprunt faisait tomber sur une partie de l'Indo-Chine. il n'en a rien été, et malgré ses titres à la bienveillance du Gouvernement, elle a été impitoyablement sacrifiée non pas à des entrepreneurs du Tonkin, ce qui aurait été jusqu'à un certain point excusable, mais à des entrepreneurs jusqu'à présent inconnus parmi nous et que l'appât des grandes affaires et des gros bénéfiques à seul pu décider à daigner nous rendre visite.

C'est infiniment regrettable et ce n'est guerre encourageant pour ceux qui auraient encore des illusions sur le bénéfice des installations aux Colonies et qui voudraient croire encore qu'à labourer un champ, on acquiert quelque droit à participer à la récolte.

Nos lecteurs nous sauront gré de leur donner quelques détails au sujet de la récente mise au concours du pont sur le fleuve Rouge à Hanoï et ils voudront bien nous excuser si nous commettons quelque erreur. Ils devront se rappeler qu'il s'agit non d'une adjudication ouverte, ni d'un marché de gré à gré débattu au grand jour, mais d'une

adjudication sur concours, c'est-à-dire du procédé le plus draconien qui existe encore pour condamner les gens sans leur dire pourquoi ; c'est un jury qui opère avec tout le mystère d'un conseil des dix, et ce n'est pas sans peine que l'on peut arriver à tirer quelques bribes de vérités au sujet des décisions de ce tribunal.

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

Les trois derniers projets ont été immédiatement écartés : ils dépassaient six millions, et étaient par cela seul inacceptables. Le Creusot, qui arrivait avec un projet de 5.400.000, fut également éliminé, à cause de la légèreté de ses travées métalliques, légèreté due à un procédé de calcul qui, au contraire, (et la chose est assez piquante à remarquer) lui avait valu quelques semaines avant l'adjudication du pont de Hué.

Allez donc vous reconnaître dans cette logique ! Restaient donc deux concurrents : la Société de Levallois-Perret, et Daydé et Pillé et Cie. Les travaux métalliques étaient acceptables dans les deux projets, bien que la sous-commission technique eût fait quelques critiques, non pas fondamentales, mais devant plutôt être considérées comme des éléments d'appréciation, au sujet de la forme parabolique des poutres du projet de la Société de Levallois, du reste très prudemment et très exactement calculées. Mais les maçonneries étaient critiquables dans les deux projets.

Levallois-Perret offrait, il est vrai, un projet très économique, basé sur des prix unitaires extrêmement réduits, et ne coûtant que 4.550.000 fr. mais les sections des piles et, par suite, les cubes de maçonnerie semblaient trop faibles.

Daydé et Pillé arrivaient à un prix de 5.150.000 fr. environ ; ils proposaient des piles à section suffisante, mais ces piles étaient creuses ; des évidements avaient été ménagés à l'intérieur pour alléger les maçonneries et diminuer par suite la pression sur le sol de fondation : et la sous-commission technique, très justement ne pouvait accepter ces évidements.

Pour tirer la sous-commission technique d'embarras, et lui permettre de choisir entre deux projets, défectueux il est vrai par un point, mais très remarquables comme ensemble, les deux concurrents en compétition furent admis à formuler, bien que régulièrement le concours fût clos, des propositions complémentaires. Levallois-Perret avait à augmenter ses piles en maçonnerie conformément aux vues de la Commission, et Daydé-Pillé à remplir les évidements dont cette même commission ne voulait pas ; il y avait des chances pour que, cela fait, les deux projets fussent à peu près irréprochables, puisque toutes les déficiences signalées par la commission en auraient disparu, et des lors, il semblait indiqué que le prix seul des deux projets servit de base au choix du jurv.

Grâce à l'énorme marge de près de 600 000 francs existant entre son projet et celui de Daydé et Pillé, le représentant de la Société de Levallois-Perret fit bien les choses, et renforça les maçonneries incriminées, au point que le président de la Commission technique lui-même se déclara satisfait et reconnut que les cubes de maçonneries étaient largement suffisants. Tous calculs faits, le nouveau projet se trouvait coûter environ 5.130 000 francs et pour cette évaluation, la Société de Levallois avait consenti à abaisser, son prix de maçonnerie de fondation à l'air comprimé de 98. fr 40 le mètre cube, à 80 fr. 00, prix applicable d'après ses calculs à partir de 25.000 mètres cubes, quantité qui se trouvait atteinte par suite des renforcements que les maçonneries avaient subis. La Société de Levallois était d'autant mieux dans son droit à employer ce nouveau prix qu'il figurait déjà dans la série de prix annexée à un second projet comportant des travées métalliques d'un type différent, projet présenté concurremment au premier, et que son prix de plus de six millions avait fait écarter sans examen.

De leur côté, Daydé et Pillé présentèrent une variante consistant surtout à remplir de maçonnerie les évidements critiques, soit environ la cinquième partie du cube total. Ces Messieurs avaient un prix unique pour la maçonnerie en fondation à l'air comprimé,

95 fr. 00 le mètre cube. Remplir les vides au même prix, il n'y fallait pas songer car le prix de leur projet aurait augmenté immédiatement de 500.000 fr. et toute concurrence avec Levallois-Perret devenait impossible. Après quelque hésitation, ils se décidèrent à appliquer à cette maçonnerie supplémentaire exécutée à l'air comprimé le prix de la maçonnerie exécutée à l'air libre, soit 30 ou 35 fr. environ *le tiers*. Il en résultait évidemment que le prix moyen s'abaissait notablement et tombait de 95 fr. 00 à 82 fr. 00 par exemple. En appliquant ce nouveau prix unitaire, le projet Daydé et Pillé arrivait à coûter en définitive 5.400.000 fr., soit 300.000 fr. de plus que le projet Levallois Perret.

Eh bien, et c'est contre cela que le représentant de Levallois-Perret proteste énergiquement, pour son appréciation des deux projets, la Commission technique a eu deux poids et deux mesures : elle a refusé d'admettre le nouveau prix de fondation à l'air comprimé fait par Levallois-Perret, prix qui se déduisait cependant si logiquement du cube même des maçonneries à exécuter comme il a été dit plus haut, et elle a parfaitement admis le nouveau prix moyen de maçonnerie de MM. Daydé et Pillé pour l'évaluation du prix de leur variante.

Dès lors, les projets devenaient comparables comme prix et les préférences de la Commission pour les travées métalliques de l'un des projets, préférence qui auraient servi de contrepoids insuffisant à un écart de 300.000 fr. devenaient un élément d'appréciation à prix égal et c'est sur cette considération que Levallois-Perret fut déclassé au profit de son concurrent.

Nous n'avons pas à examiner s'il y a eu en l'espèce parti-pris ou erreur commise par la Commission technique ; nous signalons ce fait que nous affirmons et nous savons que la Société de Levallois-Perret a protesté énergiquement auprès de M. le Gouverneur général et de M. le directeur du contrôle financier, en appelant toute leur attention sur le point que nous venons d'exposer.

Espérons en tout cas que les adjudications sur concours, qui ne sont souvent que des marchés de gré à gré déguisés, seulement bien moins équitables que les marchés de gré à gré ordinaires, pour lesquels au moins on ne dérange personne sous prétexte de figurer dans une comédie de concurrence auront bientôt fait leur temps, que diable !

L'administration aurait mauvaise grâce à maintenir le secret de l'instruction pour les Travaux publics à une époque où on y a renoncé pour les tribunaux. Il n'y a de loyal, que ce qui se passe au grand jour et les décisions des jurys, au lieu d'être soigneusement dissimulées, ce qui prête le plus souvent à des commentaires fâcheux, devraient au contraire recevoir toute la publicité possible. Le public commence à se demander si, dans ces graves décisions, graves à cause des intérêts de premier ordre qu'elles concernent, il n'entre pas bien souvent une forte dose d'arbitraire, et si tel projet primé aujourd'hui n'aurait pas été relégué au deuxième ou troisième rang s'il avait été jugé un mois plus tôt ou par un autre Jury. Le dernier mot a été dit à ce sujet par un président de concours ; l'un des concurrents faisait remarquer que tout le monde gagnerait à ce que les procès-verbal des jurys d'examen fussent publiés à l'officiel. « Ah non par exemple, répondit-il, c'est pour le coup que nous en aurions des réclamations. »

Après celle-là, on peut tirer l'échelle.

PRIMES

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

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

À la Société de Fives-Lille : huit mille francs ;

À la société de Levallois-Perret : huit mille fr. ;
À la société des Ponts et travaux en fer : huit mille francs ;
À MM. Baudet, Donon et C^{ie} : cinq mille francs ;
À la Société du Creusot : cinq mille francs.

Les projets ainsi primés, et dont les auteurs accepteront le montant des primes ci-dessus fixées, deviendront la propriété du Protectorat.

Il est alloué, en dehors du projet approuvé, les primes suivantes pour les projets déposés pour l'adjudication sur concours du 15 décembre 1897 (fourniture du matériel roulant) :

société Alsacienne de constructions mécaniques, et de Dietrich et C^{ie} : 6.000 fr. 00
Société de Construction des Batignolles : 6.000 fr. 00
Compagnie de Fives-Lille : 6.000 fr. 00
Société Franco-Belge : 4.000 fr. 00
Société des Établissements Decauville aîné : 4.000 fr. 00
M Alcide Bleton : 3.000 fr. 00
M. Porchet et C^{ie} : 3.000 fr. 00
M. Le Roy : : 3.000 fr. 00
Total : 35.000 fr. 00

Adjudications (*L'Extrême-Orient*, 17 avril 1898)

Voici les résultats des diverses adjudications qui ont eu lieu le samedi 16 courant à la résidence supérieure :

Travaux d'accès au pont de Hanoi

MM. Roujou et Kuenemann 7 % de rabais
Vola10 —
Guillaume frères 1 —
Lannes et Viterbo 18 —
Robert 12 —
Fournier 16 —
Rey 12 —
Le Roy 2 —
Chaussé 19 —
Jacque prix du bordereau
Leyret 2 % d'augm.
M. Chaussé* a été déclaré adjudicataire provisoire.

LE PONT SUR LE FLEUVE-ROUGE (*L'Avenir du Tonkin*, 14 septembre 1898)

Le pont du Fleuve-Rouge, dont la première pierre a été posée hier en grande cérémonie, est un important ouvrage.

Ce pont est en fer et long de 1.680 mètres ; sa largeur, y compris l'encorbellement réservé aux voitures et aux piétons, est de 8 mètres.

Il reposera sur des piles en maçonnerie fondées à l'air comprimé d'une hauteur de 48 mètres ; la hauteur du tablier sera de 18 mètres au-dessus de l'étiage ; soit environ 10 mètres aux hautes eaux.

Les tranchées auront une longueur de 75 mètres et seront placées en *cantilever*.

Cette construction est confiée à la maison Daydé, Pillé et Cie, de Creil — qui a déjà construit le pont Faidherbe, à Saint-Louis, Sénégal. Le pont du Fleuve-Rouge sera terminé en cinq ans et le coût de ces travaux est de six millions.

Le grand pont d'Hanoï
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 29 septembre 1898)

M. Saint-Fors Mortier, l'ingénieur chargé de construire le pont d'Hanoï, vient d'arriver au Tonkin. Il est envoyé par la maison Daydé-Pillé, adjudicataire, comme on sait, de ces travaux.

(Nous prévenons nos lecteurs et amis que des comptables, employés, contre-maîtres, dessinateurs vont être nécessaires pour ce travail.)

On sait peut-être que le crédit pour ce grand pont est de 7 millions de francs. Il comporte 6.000 tonnes de ciment et 15.000 tonnes de matériel à transporter. Il aura 1.682 mètres de longueur, et 7.000 tonnes de fer et d'acier.

Les grandes travées ont 106 m. 20 de portée. Ce sera un des plus beaux ouvrages de l'Extrême-Orient.

HANOÏ
ADJUDICATIONS
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 octobre 1898)

Samedi dernier ont eu lieu à Hanoï les adjudications suivantes :

Travaux d'infrastructure et de bâtiments du chemin de fer, entre la gare de la rive droite et le grand pont sur le fleuve Rouge, à Hanoï.

Les prix suivants ont été faits :

MM. Fournier-Trelluyer-Levaché prix du bordereau

Lannes (Benjamin) 3 % de rabais

Chaussé 5 % de rabais

Le Roy 2 % de rabais

Guillaume frères 3% de rabais

Robert 5 % de rabais

Viterbo 1 % de rabais

M. Robert a été éliminé, ses pouvoirs n'ayant pas été joints à sa soumission.

M. Chaussé a été déclaré adjudicataire.

ÉCHOS
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 mars 1899)

À moins d'aller conduire au régulier des Messageries fluviales un ami qui part pour la France, on a rarement l'occasion d'aller faire un tour de flânerie jusqu'au bout des quais, au delà de la filature de coton. C'est fâcheux, car le promeneur y observerait des choses très intéressantes et des plus instructives. Il verrait l'activité qui règne, amenée là

par le commencement des grands travaux. Il y verrait des constructions provisoires comme aussi des constructions définitives qui se sont élevées en cet endroit qui, il y a six ou huit mois, n'avait d'autre mouvement que celui que lui donnaient les barques annamites accostées au bas de la rive, les arrivées et les départs du bac de Gia-lam, route flottante qui prolonge celles de Thai-nguyên, de Bac-ninh, de Phu-lang-thuong. Les embarquements de passagers et de marchandises à bord des chaloupes chinoises et surtout à bord des petits vapeurs de la compagnie Marty et d'Abbadie augmentaient quelque peu l'animation de ce quartier de la ville.

Aujourd'hui, tout cela a bien changé. Une vaste portion de terrain, empruntée aux quais, a été enclose de bambous et c'est là le chantier où la maison Daydé et Pillé, chargée de la construction du pont, a déposé ses bois, ses pierres, comme aussi une partie de ses machines à air comprimé.

De l'autre côté de la rue sont déjà installés les bureaux et la machinerie à vapeur. Quatre locomobiles fournissent la force qui est employée aux divers travaux.

Aux abords de ce vaste enclos où travaillent coolies, maçons et charpentiers, on aperçoit des réserves de bois, de pieux destinés à de gros ouvrages. Un peu plus loin, la plate forme du quai est encombrée de pierres de taille, équarries et numérotées à la chaux ou au minium, selon l'emploi auquel elles sont destinées.

Le promeneur qui s'en irait prendre l'air sur le bord du fleuve et passerait par les quais remarquerait tout de suite l'air de ville active que donnent à la capitale du Tonkin ces réserves de matériaux et le grand nombre de travailleurs qui les manipulent. Il se ferait la réflexion que l'on est en train d'édifier de gros travaux d'art.

C'est une constatation que l'on a plaisir à faire. Tout cela ne marche pas ainsi sans occasionner un gros roulement d'argent. Il en tombe pas mal aux mains des indigènes. Il en reste dans le pays. Voici le Tonkin non seulement lancé, mais même parti pour tout de bon !..

AVIS

(*L'Avenir du Tonkin*, 9, 10, 16 mai 1900)

M. Saint Fort Mortier, ingénieur des Établissements Daydé et Pillé, représentant de la maison pour l'Indo-Chine, a l'honneur d'informer le public que, pendant son absence de trois mois environ, il délègue ses pouvoirs à MM. H. Clamens, chef de service, et P. Vignau, agent comptable, qui signeront collectivement toutes les pièces de comptabilité, traites, mandats, etc.

Hanoï

Entrepreneurs

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1901, II-872)

Daydé et Pillé, représentés par M. Saint-Fort-Mortier, ingénieur civil, 59, boulevard Amiral-Courbet. Employés : Clamens, Baveux, chefs de service ; Vignau, comptable ; Becvort, ingénieur ; Desains, magasinier ; Dangasc, chef charpentier ; Bureau, chef d'atelier ; Daveux (A), sous-chef monteur ; Begon, Duval, Lacrouts, Bonnebaigt, Renversade, Dangasc fils, Fontanel, Bellavoire, Brel, Faux, Missègue, Guérin, Moin, Lecornec, contremaîtres.

EXÉCUTION DES MAÇONNERIES DU PONT DE HANOÏ PAR [GUILLAUME FRÈRES](#)

AVIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 avril 1902)

M. Saint-Fort Mortier, ingénieur, représentant de MM. Daydé et Pillé pour l'Indo-Chine, a l'honneur d'informer le public que, pendant son absence, qui durera 4 ou 5 mois, il délègue ses pouvoirs à MM. F. Bouvier et L. Vignau, qui signeront collectivement toutes les pièces de comptabilité, traites, mandats, etc.

INAUGURATION DU PONT DOUMER
par Henri DURIEU
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 juin 1902)

Cette fois, l'indigène a compris et s'incline !
L'avenir à ses yeux tout-à-coup s'illumine
Et la France apparaît dans un cadre si beau
Qu'il est fier pour toujours d'arborer son drapeau.

Vers adressés par M. Armand Lafrique à M. le gouverneur général à l'occasion de l'inauguration du pont sur le fleuve Rouge, gigantesque manifestation du génie français



Le pont qui vient d'être jeté sur le fleuve Rouge et dont l'inauguration officielle a eu lieu le 28 février dernier, est le plus grand que les constructeurs français aient eu à exécuter et il est, en même temps, un des plus importants du monde entier. Sa longueur est de 1.800 mètres et ses dix-neuf travées sont portées par vingt piles d'une profondeur de plus de 30 mètres sous l'étiage. Ce magnifique ouvrage d'art fait le plus grand honneur à la maison Daydé et Pillé qui en a eu l'adjudication après un concours auquel ont pris part toutes les grandes maisons de construction de France ; il est destiné au chemin de fer de pénétration en Chine par le Tonkin. Commencé il y a quatre années, il ne devait être terminé qu'en 1903 ; cette année gagnée par l'activité des constructions fait bien augurer de la suite des travaux de cette importante ligne qui, selon toutes les prévisions, sera livrée à la circulation à l'heure dite, c'est-à-dire vers 1907.

La section de Hanoï à Haïphong a été inaugurée par M. Doumer, avant son départ pour la France, ouverte au public quelques jours après.

L'effet moral produit sur les indigènes du Tonkin a été immense et on peut espérer que cet évènement aura un profond retentissement en Chine.

La plus grosse difficulté d'exécution, la traversée du fleuve Rouge, aux crues soudaines et impétueuses, est vaincue. Ce commencement de réalisation des grands

travaux entrepris en Indo-Chine sur l'initiative puissante de M. Doumer, travaux auxquels il a consacré cinq années de son inlassable et persévérante activité, a été accueilli avec un enthousiasme très justifié par la population européenne du Tonkin. M. Duchemin, délégué officiel des colons tonkinois et président de la chambre d'agriculture ; Son Excellence Nguyen-Prong-Hiep, au nom des Annamites ; M. Godard, président de la chambre de commerce de Hanoï ; M. Fourès, résident supérieur du Tonkin ; M. Guillemoto, directeur général des Travaux publics, ont tous exprimé avec force, dans les discours qu'ils ont prononcés au cours de la cérémonie d'inauguration, de vifs sentiments de touchante gratitude et de reconnaissance à l'adresse du gouverneur général.

L'éclat de cette cérémonie était rehaussé par la présence de S.A. le roi d'Annam, venu exprès de Hué, de M. Beau, ministre de France en Chine, des amiraux Pottier et Bayle, commandants de nos forces navales, du général Dodds, commandant en chef des troupes d'Indo-Chine, de MM. Bouulloche, résident supérieur au Cambodge, et de Lamothe, lieutenant gouverneur de Cochinchine.

La traversée du pont par le train officiel ainsi que le trajet de Hanoï à Haïphong se sont effectués sans le moindre incident, et le premier train des chemins de fer tonkinois est entré en gare d'Haïphong à la minute indiquée par le programme.

Ce pont métallique, qui résistera aux terribles crues du grand Fleuve Rouge et en réunit les deux rives, voit déjà grouiller sur ses passerelles la multitude de fourmis jaunes ; il a été inauguré officiellement par le premier train parti de Hanoï pour Haïphong emportant M. Doumer, gouverneur général de l'Indo-Chine française, et Sa Majesté Thanh-Thai, roi d'Annam, aux yeux étonnés des milliers d'Annamites qui se pressaient sur tout le parcours. Cependant, dès le 16 février, les troupes de Hanoï, se rendant aux grandes manœuvres, évitant le passage du fleuve en bac, utilisaient pour la première fois le gigantesque pont.

Les fêtes qui viennent d'avoir lieu au Tonkin, à l'occasion de l'inauguration du pont Doumer et du chemin de fer de Hanoï à Haïphong, ont été tout particulièrement bien réussies. C'est la première fois, croyons-nous, depuis dix ou douze ans, qu'il a été donné à la population de Hanoï d'assister à une fête n'ayant pas été contrariée par la chaleur et le mauvais temps.

En effet, une foule d'Annamites est accourue de l'intérieur pour assister aux fêtes de Hanoï.

Pendant 4 jours tous les boulevards et toutes les rues ont été encombrés par une nuée de visiteurs, à tel point que l'on dut défendre la circulation aux voitures sur certaines voies. Il serait puéril de nier l'immense influence que ces fêtes ont produite sur ces masses et le grand retentissement qu'elles ont eu dans tout l'intérieur du Tonkin. Ce pont magnifique et imposant, de près de deux kilomètres, hardiment jeté sur le fleuve Rouge, en un mot cette victoire de l'industrie française sur les éléments, a plus fait pour la pacification des esprits que les quinze années de guerres qu'ont nécessitées la conquête et l'occupation du Tonkin. Les indigènes ont pu se rendre compte qu'à une période de guerre et de troubles allait succéder une ère de paix et de tranquillité.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 14 juillet 1902)

Desbos (Jean-Désiré), ingénieur de 1^{re} classe des ponts et chaussées, chef de service ; 18 ans, 9 mois de services. Titres exceptionnels : a fait preuve d'une compétence et d'une activité des plus remarquables à l'occasion de la construction du pont édifié sur le fleuve Rouge.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des Colonies
(*Journal officiel de la République française*, 14 janvier 1903, p. 217)
(*Gil Blas*, 19 janvier 1903)

Chevaliers

Cazeau (Louis), ingénieur ; 20 ans de pratique industrielle. Titres exceptionnels : services distingués rendus comme directeur du service des travaux extérieurs et fondé de pouvoirs de la maison Daydé et Pillé. A, en cette qualité, pris une part active à toutes les entreprises exécutées en France, aux colonies et à l'étranger par MM. Daydé et Pillé, notamment l'établissement d'un pont métallique à Hanoï, sur le fleuve Rouge, et les ouvrages d'art de la ligne de Ninh-Bing à Vinh sur le Sonh-Ma. Nombreuses missions techniques en Indo-Chine.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 21 mai 1903)
(*Bulletin officiel de l'Indo-Chine française*, juin 1903, pp. 580-591)

Saint-Fort-Mortier (Marie-Xavier-Jean), ingénieur civil ; a dirigé sur place tous les travaux de construction et de montage du pont de Hanoï : Services exceptionnels rendus comme membre du jury de l'exposition de Hanoï.

Un pont de 1.680 mètres sur le fleuve Rouge
par Philippe Devillers,
Français et Annamites, Denoël, 1998, 518 pages.

[455] La nécessité d'un grand pont sur le fleuve Rouge, en face de Hanoï, était immédiatement apparue à Paul Doumer. La ville était séparée des provinces de la rive gauche par le lit du fleuve, large de 1.700 mètres. « La traversée en était, pour les indigènes, difficile et coûteuse toujours, dangereuse parfois. » Pour les Européens et les « riches » Annamites, un bac à vapeur assurait, depuis 1893, cette traversée. Mais à partir du moment où il était décidé de doter le Tonkin de plusieurs voies ferrées convergeant à Hanoï, il était évident que ces voies devaient pénétrer dans la capitale et y disposer d'une gare centrale.

En dépit des critiques qui fusèrent immédiatement, Doumer fit procéder à des études préliminaires (techniques et financières), puis mit le projet au concours (1897). S'y présentèrent « les principales maisons de construction de France. Le projet de la **maison Daydé et Pillé**, de Creil (Oise), fut choisi. La première pierre fut posée et les travaux commencèrent à la saison sèche », en septembre 1898. Doumer en a donné dans ses « Souvenirs » une description.

« Ce n'était pas une œuvre banale à mener à bien ; tant par l'importance de l'ouvrage que par les difficultés à vaincre, elle était digne d'attirer l'attention du monde. Le projet qui avait été approuvé et qui devait être exécuté intégralement, sans retard et sans accident, comportait un pont métallique sur culées et piles en maçonnerie. La longueur du pont, entre les culées des deux rives du fleuve, est de 1.680 mètres. Il

comprend 19 travées soli- [456] daires formées de poutres d'acier du type dit Cantilever. Les 20 appuis sur le terrain solide durent être descendus à une profondeur de 30 mètres au-dessous du niveau des plus basses eaux du fleuve Rouge. Ils s'élèvent à 13,50 m au-dessus de ce niveau ; en sorte que leur hauteur totale est de 43,50 m. L'espace compris entre les charpentes maîtresses du pont est réservé au passage du chemin de fer ; des chemins sont établis, de part et d'autre, en encorbellement. Sur la rive droite du fleuve, dans la ville de Hanoï même, le pont se prolonge par un viaduc de maçonnerie de plus de 800 mètres, ce qui donne à l'ouvrage une longueur totale de deux kilomètres et demi.

« C'est un des plus grands ponts du monde et le travail le plus considérable et le plus remarquable qui ait été exécuté jusqu'ici en Extrême-Orient.

« Il est l'œuvre des ingénieurs, des contremaîtres et chefs ouvriers français et de la main-d'œuvre annamite. Elle fait honneur à celle-ci comme à ceux-là. C'est en effet avec des ouvriers asiatiques annamites secondés par quelques Chinois, que toute la maçonnerie du pont a été faite et que le pont d'acier lui-même a été monté. »

Le scepticisme, autour de ce projet, avait été général, tant parmi les Européens que parmi les Annamites. « Jeter un pont sur le fleuve Rouge ? Quelle folie ! Un fleuve large comme un bras de mer, profond de plus de 20 mètres, dont les eaux s'élèvent à 8 mètres encore dans la saison des pluies, dont le lit est mouvant, comblé ici, affouillé là, un tel fleuve ne peut être dompté, asservi, dominé par un pont le perforant, allant chercher ses appuis au fond de ses ondes puissantes, irrésistibles. » Tel était, selon Doumer, le discours général. Le gouverneur général décrivit l'étonnement au fur et à mesure des progrès de la construction.

« L'on interrogeait avec une curiosité jamais assouvie les ouvriers de l'entreprise qui exécutaient la belle maçonnerie des piles, sous la direction des contremaîtres français. Ils travaillaient d'abord à l'air libre, dans le caisson de fer qui s'en allait comme un bateau prendre sa place et s'enfonçait au fur et à mesure que la maçonnerie l'emplissait ; puis à l'air comprimé, dans la chambre ménagée sous la maçonnerie où l'on creusait la terre au fond du fleuve pour faire enfoncer progressivement le [457] caisson et la pile de pierre qui s'élevait dans ses flancs. Et la chambre de travail descendait chaque jour davantage ! Elle était à 20 mètres sous l'eau avec une pression de l'air égale à deux atmosphères, puis à 25 mètres, à 30, avec l'énorme pression de trois atmosphères, puis à 31, 32 quelquefois 33 mètres, où le travail devenait horriblement pénible. Les vaillants petits ouvriers annamites vivaient à ces profondeurs, sans crainte, sans protestation. Ils en étaient fiers et autour d'eux, dans la population, on les admirait, en même temps qu'on envoyait leurs gros salaires. L'entreprise était du reste admirablement bien organisée et conduite ; elle savait soigner son personnel et se l'attacher. Les ouvriers qui venaient de travailler quatre heures dans l'air comprimé et qui remontaient lentement à l'air libre, laissant la place à une autre équipe, étaient aussitôt conduits dans une cabane où on leur faisait boire un cordial, où on les massait, et un médecin les visitait quand il y avait lieu. Ce traitement paternel faisait plus qu'on ne le peut imaginer pour le bon renom des chantiers de l'entreprise ; les offres de main-d'œuvre y affluaient.

« La construction du pont de Hanoï fut exécutée avec une puissance de moyens, une continuité d'efforts vraiment remarquables. Au fur et à mesure que des groupes de piles s'achevaient, les poutres d'acier arrivaient de France, et le montage commençait aussitôt. On voyait le pont s'avancer peu à peu sur le fleuve. C'étaient encore les indigènes qui assemblaient les pièces métalliques, qui manœvraient les puissants appareils de levage, qui posaient les rivets. Au début, les riveurs avaient été recrutés en grand nombre parmi les Chinois, qui étaient plus forts que les Annamites ; mais progressivement ceux-ci évincèrent ceux-là. S'ils avaient moins de force, ils étaient tellement actifs et habiles qu'ils produisaient plus de travail ; les ingénieurs leur donnèrent la préférence.

« Trois années après le commencement des travaux, le pont géant était achevé. Vu de près, sa charpente de fer était formidable. La longueur en paraissait indéfinie. Mais quand, du fleuve, on contemplait le pont dans son ensemble, ce n'était plus qu'un treillis léger, une dentelle qui se projetait sur le ciel. Cette dentelle d'acier nous coûtait la bagatelle de 6 millions de francs. « L'établissement du pont de Hanoï... a frappé de façon décisive l'imagination des indigènes... Notre génie scientifique, notre [458] puissance industrielle ont conquis moralement une population que les armes nous avaient soumise. »

Le « pont Doumer » était inauguré le 2 février 1902 par le gouverneur général, en présence du roi d'Annam Thanh Thai, invité pour la circonstance à Hanoï, de Paul Beau, ministre de France à Pékin, et de nombreuses personnalités.



[Coll. Olivier Galand](#)

Hanoï. — Bords du fleuve Rouge (Coll. Dieulefils)



Le Pont Doumer en 1912 (Archives Michel Galvin. Fonds Henri Chabot).

II. — AUTRES OUVRAGES

Nouvelles locales

[[Ligne de Phu-lang-thuong à la frontière de Chine](#)]

(*L'Extrême-Orient*, 19 novembre 1896)

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

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

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

Ceux-ci sont au nombre de 8 :

Société des Ponts en fer, représentant M. Delaporte.

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

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

Société de Levallois-Perret, représentant M. Denis.

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

MM. Marty et d'Abbadie.

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

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

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

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

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

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

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

Viennent ensuite les projets primés classés comme suit :

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

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

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

Daydé et Pillé ; prime 6.000 fr. ;

Cie de Fives-Lille ; prime 6.000 fr. ;

Viennent après :

MM. Marty et d'Abbadie ;

Moisant, Laurent, Savey et Cie.

Ces derniers projets ne reçoivent pas de prime.

(L'Avenir du Tonkin, 14 mars 1900)

Le projet présenté par MM. Daydé et Pillé pour la fourniture et la pose des tabliers métalliques de 35 mètres et au-dessous, à exécuter sur la ligne de Haïphong à Hanoï et à Lao-kay, partie comprise entre Haïphong et Vietri, est approuvé.

Le montant des dépenses autorisées pour ces travaux est fixé :

Pour les travaux à l'entreprise à 309.471 fr 75

Pour les dépenses en régie la somme a valoir 40.528 fr. 25

Total général 350.000 fr. 00

Les dépenses résultant de l'exécution des travaux seront imputées sur les fonds de l'emprunt de 200 millions de francs, autorisé par la loi du 25 décembre 1898 chapitre III article 1^{er}.

CONSEIL SUPÉRIEUR DE L'INDO-CHINE
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 novembre 1900)

Lignes en cours d'exécution :

Ligne de Hanoï à Haïphong et Viétri.

La ligne de Hanoï à Haïphong et Viétri comporte un développement de 158 km. 222. Les travaux d'infrastructure en ont été concédés le 19 septembre 1899 à MM. Manard et Chièze, pour une somme, y compris la somme à valoir, de 3.884.400 fr. 57 c. Les travaux devront être terminés le 19 mars 1902.

Les petits ponts métalliques ont été adjugés, le 6 février 1900, à la maison Daydé et Pillé, moyennant une somme totale de 350.000 fr.

La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 24 août 1901.

Les grands ponts seront construits par MM. Schneider et Cie aux termes d'une adjudication du 6 février dernier. Les travaux devront être terminés le 24 février 1901 et la dépense résultant de l'adjudication s'élève à 3.700.000 fr.

C'est la société des Aciéries françaises (Isbergues) qui fournira les rails, dans un délai de 21 mois, en vertu de l'adjudication du 21 août 1900. La dépense prévue pour l'ensemble des rails et des traverses est de 5.625.000 fr.

L'adjudication du ballastage a eu lieu le 20 octobre et celle du petit matériel de voie, le 1^{er} novembre prochains.

Primes à l'industrie

[[Transindochinois](#)]

(*L'Avenir du Tonkin*, 3 février 1903)

À la suite du concours ouvert par l'administration pour la construction d'un pont sur la rivière de Phan-Rang, à Ba-lach, la maison Daydé et Pillé vient de remporter un nouveau succès. C'est le projet présenté par elle qui a été adopté par la commission d'examen et qui sera exécuté.

Les primes suivantes ont, en outre, été allouées aux établissements industriels ci-après, qui avaient également présenté des projets :

1° À la Société industrielle de Levallois-Perret, 2.500 fr. ; 2° Aux établissements Schneider et Cie, 1.500 fr. ; 3° À la Société industrielle française d'Extrême-Orient, 1.000 fr.

On sait que dans le cas d'acceptation de la prime, le projet primé devient la propriété de l'Administration.

Le montant des crédits nécessaires pour l'exécution du projet de MM. Daydé et Pillé est évalué à 325.000 francs.

LE VOYAGE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

À Thanh-hoa

(*L'Avenir du Tonkin*, 18 janvier 1904)

Aujourd'hui 10, le gouverneur général, en compagnie de M. l'inspecteur général des Colonies Guyho, doit visiter la ville et les installations de la Société Daydé et Pillé.

THANH-HOA
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 juin 1904)

La maison Daydé et Pillé achève la construction du pont du chemin de fer à Ham-rong. Un de ses charpentiers, âgé de 18 ans, Hoang-van-Giat, en posant le pied sur une planche du tablier de ce pont, la fit basculer et fut précipité dans le fleuve. Son corps n'a pas encore été retrouvé.

NÉCROLOGIE
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} septembre 1904)

M. Edmond Thériot, ingénieur, attaché à l'importante maison Daydé et Pillé, est décédé hier matin à l'hôpital de Lanessan, à l'âge de 30 ans.

Ses obsèques ont lieu ce matin à 8 heures.

Nous exprimons à la maison Daydé et Pillé et à la famille de M. Thériot toute l'expression de nos condoléances.

AVIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 janvier 1905)

M. Saint Fort Mortier, ingénieur, représentant des établissements Daydé et Pillé en Indo-Chine, rentrant en Europe, délègue ses pouvoirs, pendant son absence à M. Henri Hausser, ingénieur des mêmes établissements.

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} trimestre 1905)

III. — PONT DE BA-LACH

[41] Ce pont, d'une longueur de 260 mètres, comprend onze travées métalliques, et donnera ultérieurement passage à la voie ferrée qui conduira à Dalat.

Les travaux ont été adjugés le 12 décembre 1902 à MM. Daydé et Pillé.

La dépense prévue est de 325.000 francs, y compris une somme à valoir de 43.045 fr. 25.

Les travaux seront achevés en 1904.

Un crédit d'environ 15.000 piastres sera nécessaire en 1905 pour assurer le paiement de la retenue de garantie.

IV. — PONTS DE LA ROUTE DE HANOI À THAI-NGUYÊN ET À CAO-BANG

Ces deux ponts sont destinés à donner passage tant à la route qu'au tramway de Hanoi à Thai-nguyên, dont la concession a été accordée à M. de Peretti le 7 avril 1904.

Ils sont situés : l'un sur le « Sông-Calo » à Phu-lo (2 travées de 55 m. d'ouverture), l'autre sur le « Sông-Cong » à Phu-da-Phuc (2 travées de 45 m. d'ouverture).

Les travaux ont été adjugés après concours à la maison Daydé et Pillé le 29 avril 1903.

Le montant des dépenses prévues est de 490.000 francs.

Les maçonneries des piles et culées sont terminées ; on procède au montage de la partie métallique.

Ces deux ouvrages seront terminés en mai 1905.

V. — PONTS DE LA ROUTE DE CAM-GIANG À KESAT ET À PHU-NIXH-GIANr.

Ces deux ponts, situés, l'un sur l'arroyo de Késat (3 travées de 30 m. d'ouverture), et l'autre sur le canal de Kim-quan (une travée de 30 m. d'ouverture), sont destinés à donner passage, tant à la route de Cam-giang à Késat qu'au tramway à voie de 1 mètre [42](provisoirement à voie de 0 m. 60) concédé à la Compagnie des tramways à vapeur sur route par arrêté du 3 juin 1903.

La dépense prévue pour ces deux ponts est de 180.000 francs.

Les piles et culées du pont de Késat, adjugées le 14 mars 1903, ainsi que celles du pont de Kim-quan, adjugées le 14 septembre 1903, sont terminées.

On procède au montage des 4 tabliers métalliques adjugés à la maison Daydé et Pillé le 14 septembre 1903.

Les travaux seront terminés en 1904.

.....

IV. — CHEMINS DE FER LIGNE DE HANOÏ À VINH

[97] Les grands ponts métalliques font l'objet de deux entreprises confiées à MM. Daydé et Pillé : l'une comporte la construction de [98] neuf grands ponts métalliques de 40 à 110 mètres d'ouverture ; elle est entièrement terminée ; l'autre, la plus importante, comporte la construction d'un pont sur le Song-Ma, près de Thanh-Hoa, formé d'une seule travée de 160 m. d'ouverture.

Le délai accordé aux entrepreneurs pour l'achèvement de cet ouvrage a expiré en septembre 1903 ; mais, par suite d'un déplacement des culées, rendu nécessaire par la nature du terrain rencontré, les travaux ne seront terminés que vers la fin du mois d'août.

Comme pour la 2^e section, les travaux d'infrastructure, de ballastage et de pose de la voie de la 3^e section ont été confiés à un seul entrepreneur.

Le cahier des charges prescrit la date d'achèvement des travaux en avril 1904 ; mais, pour les mêmes raisons exposées ci-devant, en ce qui concerne la 2^e section, cette date a dû être dépassée ; il en résultera que les travaux des deuxième et troisième sections seront terminés à peu près en même temps.

En résumé, l'état actuel des travaux permet d'espérer que la ligne de Hanoï à Vinh pourra être livrée en entier au service de l'exploitation en octobre 1904.

Annuaire générale de l'Indochine française 1908, 245 :

CHAPITRE X.

Industries de l'Annam.

On trouve à Huê :

Les ateliers de construction de la Société Daydé et Pillé et de M. Leroy.

HUÊ

(*L'Avenir du Tonkin*, 9 novembre 1906)

Le 27 octobre, vers 5 heures du matin, le feu prenait dans le 4^e quartier, dans un magasin construit en planches et couvert en paillotes, appartenant aux Éts Daydé et Pillé. Ce magasin comprenait une grande quantité de matières inflammables, essence de térébenthine, cêruse, bougies, peintures, etc. Tout le personnel de l'établissement et les voisins prêtèrent leur concours pour combattre l'incendie, bientôt propagé dans tout le magasin. Dans l'espace de trois heures, tout était entièrement consumé.

À l'aide des pompes de la milice on a pu préserver de l'incendie les magasins voisins. M. Hausser, ingénieur et directeur de la maison Daydé et Pillé, a déclaré que le matin vers 5 heures, étant chez lui, un coolie était venu le prévenir qu'un incendie venait de se déclarer dans l'un des magasins de la société. Les pertes sont estimées à 12.000 fr. environ. Il n'y a pas eu d'accident de personne. Les causes du sinistre sont inconnues.

Annuaire générale de l'Indochine française 1908, 245 :
CHAPITRE X.

Industries de l'Annam.

On trouve à Huê :

Les ateliers de construction de la Société Daydé et Pillé et de M. Leroy.

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

	NOMS ET PRÉNOMS	PROFESSIONS	DOMICILE
13	Béraud, Jules-Éloi	Employé de MM. Daydé et Pillé	Huê
103	Hausser, Henri-Édouard	Repr. de MM. Daydé et Pillé	Huê

Dragon d'Annam

(*Journal officiel de la République française*, 2 avril 1911)

Officier

M. Cazeau (Louis), ingénieur fondé de pouvoirs des établissements Daydé et Pillé.

Hanoi

Tribune électorale

(*L'Avenir du Tonkin*, 12 mai 1912)

Le pont Doumer

Les candidats portés sur la liste soutenue par *L'Avenir du Tonkin* ont décidé que, au cas où ils seraient élus, ils examineraient le plus tôt possible les moyens propres à permettre la circulation des pousses-pousses de toutes catégories sur les passerelles du pont Doumer. Il leur apparaît, en effet, indispensable de faciliter aux voyageurs la traversée du fleuve au moyen du pont ; cette amélioration ne devant pas rencontrer, semble-t-il, d'obstacles insurmontables.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des Colonies
(*Journal officiel de la République française*, 22 octobre 1920)
(*Le Journal des débats et Le Temps*, 23 octobre 1920)

Chevaliers

Jardin (Henri-Auguste) ⁴, ingénieur de 2^e classe des ponts-et-chaussées en Indo-Chine ; 40 ans 10 mois de services, dont 24 ans 8 mois aux colonies. Depuis vingt-quatre ans, a consacré toute son activité au service des travaux publics de l'Indo-Chine. A participé à l'exécution du chemin de fer et du grand pont d'Hanoï. Dirige, depuis plusieurs années, le réseau du Nord, dont il a amélioré l'exploitation, notamment au cours de la guerre, assurant dans les meilleures conditions et malgré les circonstances difficiles le transport rapide du ravitaillement et des troupes destinées à la métropole.

⁴ Né Beaumont-sur-Sarthe, le 17 août 1863. Sous-officier du génie (1884-1888). Chargé des études définitives et de la surveillance des travaux du premier lot du chemin de fer de Langson à la frontière de Chine (1896). Construction du pont à tablier métallique sur le song Ki-Kong à Langson (1897).

III. — Élargissement du pont Doumer (1922-1923)

Pierre SIRET (1859-1929),
ingénieur aux Éts Daydé depuis le 1^{er} avril 1879
conducteur des travaux d'élargissement du pont Doumer

Né le 10 mai 1859 à Saint-Pourçain-sur-Sioule (Allier).

Ingénieur des Arts et métiers.

1888 : pont de Cubzac de 663 m. sur la Dordogne.

1889-1893 : construction en France de ponts pour la Cie des chemins de fer andalous.

1893-1896 : ponts de Mirabeau et de Tolbiac sur la Seine, à Paris.

1896-1900 : montage de ponts en Roumanie.

1902-1910 : travaux sur le réseau du Chemin de fer du Midi. Renforcement et remplacement, en voies exploitées, de plus de 400 ponts métalliques. Construction pour le PLM du viaduc à deux voies de Caronte sur l'étang de Berre (8 travées de 665 m. de longueur, 7.300 t.)

1914-1918 : renforcement de ponts métalliques sur le réseau PLM. Construction de ponts des lignes transpyrénéennes de Bédoux et d'Ax-les-Thermes à la frontière espagnole.

1919-1921 : reconstruction de ponts métalliques détruits pendant les hostilités sur le réseau du Chemin de fer du Nord.

1922-1923 : direction des travaux d'élargissement du pont Doumer sur le fleuve Rouge, à Hanoi, travaux particulièrement délicats ayant nécessité le renforcement des éléments principaux du pont sur toute sa longueur (1.688 m.) sans que la circulation des trains ait dû jamais être interrompue.

Octobre 1925 (depuis) : montage du tablier métallique du pont de 445 m. de long sur le Ménam à Bangkok (Siam) comportant le lançage de deux grandes travées Cantilever, premier ouvrage réunissant au prix de difficultés sérieuses les deux rives du fleuve et première entreprise réalisée au Siam par l'industrie française.

Chevalier de la Légion d'honneur du 26 janvier 1929 (ministère des Colonies).

Décédé le 10 février 1929 à Marseille.

L'ÉLARGISSEMENT DU PONT DOUMER par H. CUCHEROUSSET (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 18 juin 1922)

Lorsque fut construit le pont Doumer, il régnait déjà aux Travaux publics presque autant d'idées absurdes qu'aujourd'hui. On considérait alors comme aujourd'hui que les voies ferrées doivent exclure les voies d'eau, et pour saboter ces dernières, on profita de la construction des ponts de chemin de fer. On les construisit un mètre trop bas, de manière à empêcher le passage des chaloupes pendant la période des hautes eaux.

Mais aux environs de 1900, on considérait que la voie ferrée devait exclure également les routes et on profita de la construction des tramways sur route, pompeusement dénommés chemins de fer, pour mettre autant que possible les routes hors d'usage. Cette sottise idée n'a plus cours, Dieu merci, mais elle conduisit alors les Travaux publics à adopter pour la construction du pont du fleuve Rouge une solution qui est un défi au bon sens.

Nous ne parlons pas ici de cette malencontreuse idée de ne prévoir sur un pont d'une pareille importance qu'une voie simple ; sans doute ne pouvait-on pas s'attendre, il y a vingt-cinq, ans au développement industriel et commercial que le Tonkin a pris depuis.

Mais ce qui fut absurde, ce fut l'idée que les voitures et automobiles pouvant faire concurrence au chemin de fer, il fallait leur laisser l'énorme obstacle du fleuve Rouge. Ce fut donc pour éviter cette concurrence au chemin de fer, et par suite permettre aux ingénieurs de celui-ci de s'endormir dans une paisible routine, que l'on décida, au lieu de deux chaussées pour voitures, de doter le pont de deux passerelles pour piétons seulement.

Entre des passerelles latérales de un mètre et des passerelles un peu plus fortes de 2 M. 50 la différence de prix de revient n'aurait pas été énorme à l'époque : aussi bien ce ne fut pas la question de prix qui mit obstacle aux chaussées carrossables mais, l'idée absurde que puisqu'on construisait des chemins de fer, il fallait forcer les gens à s'en servir en les empêchant de se servir d'autres moyens de transport.

Mais malgré tout, il a bien fallu en revenir aux routes pour desservir des villages dépourvus de gares et amener aux gares les marchandises des régions intermédiaires. Il l'a fallu aussi en raison de l'état d'esprit de plus en plus hostile; à tout progrès des dirigeants des chemins de fer : hostiles à la construction d'embranchements, hostiles à l'accélération du trafic, hostiles à la mise en service de voitures confortables.

C'est ainsi que le voyage de Hanoï à Vinh ou à Haïphong se fait aujourd'hui en chemin de fer dans des conditions telles que tous ceux qui en ont, ou croient en avoir, le moyen font le voyage en automobile privée en attendant que le trajet de Hanoï à Haïphong, se faisant en quatre ou cinq heures dans des voitures hors d'usage et complètement obscures la nuit, des services d'automobiles publiques soient amenés à se créer.

L'élargissement du Pont Doumer au moyen du remplacement des deux passerelles à piétons par des chaussées fut donc décidé. Ce n'était pas la meilleure solution et l'on ne tardera pas à s'apercevoir que, mesquin comme il a été prévu, l'élargissement ne satisfera pas les plus difficiles, c'est-à-dire les automobilistes, rendra évidemment service aux pousse-pousse et charrettes, mais pas en proportion de l'énorme dépense.

On n'aura fait que reculer la seule solution pratique : un deuxième pont.

Cependant, l'élargissement du pont Doumer aura rendu un service auquel le public ne s'attendait guère et justifié d'une manière inattendue une dépense de 500.000 \$.

L'examen, l'automne dernier, par l'ingénieur de la maison Daydé, de l'état du pont en vue de l'étude du projet d'élargissement a conduit à cette intéressante découverte que le pont était, faute d'entretien, en assez mauvais état. Les travaux devaient, quelques mois plus tard, corroborer cette découverte, d'ailleurs facile à faire, et l'on peut se rendre compte maintenant que l'entretien des parties les moins accessibles, mais les plus importantes, ayant été mal fait, le pont est dans un état de détérioration qui nécessite de grosses réparations.

L'aveu en fut dur à arracher aux Travaux publics ; pourtant, il a bien fallu se rendre à l'évidence.

Tout d'abord, au lieu d'étudier une méthode d'entretien convenant au climat et aux conditions d'exploitation, on a, comme nos grands ingénieurs ont une telle tendance à faire, tout simplement copié les règlements de France : peinture tous les quatre ans, ce qui est insuffisant sous un climat aussi humide.

On n'a pas tenu compte non plus d'un fait aussi important que peu élégant à exposer : Il est rare, en France, que les ponts métalliques des voies ferrées servent au public, et à un passage si intense de piétons ; surtout il n'y a pas de ponts d'une telle longueur : qu'un passant s'arrête par hasard pour uriner cela n'y fait pas grand-chose ; mais sur un pont de près de 1.700 m. un passant qui a besoin ne peut pas attendre d'être au bout ; or, ce ne sont pas quelques douzaines de passants par jour, mais une moyenne de huit ou dix mille qui passent par le pont Doumer, sans parler des cochons

qu'apportent les paysans au marché ni des engrais liquides qu'à leur retour ils rapportent au village — Ce sont donc chaque jour des hectolitres d'urine et autres liquides corrosifs qui coulent sur les fers du pont, les attaquent des années avant le retour des peintres.

Et ceux-ci, s'ils ne se sentent pas surveillés par un ingénieur, ne promènent le marteau, puis le pinceau que sur les pièces d'accès facile et bien en vue.

À ce mauvais entretien, il y a cependant des circonstances atténuantes. Les constructeurs ont manqué de prévoyance, n'ont pas tenu assez compte des circonstances locales. L'accès des parties inférieures n'a pas été facilité ; un plâtrage de tôle couvre toute la surface et sur ce plâtrage reposent les longrines supportant les rails ; et pour la visite, l'entretien et les réparations de toute cette partie qui se trouve sous ce plâtrage, il faut chaque fois organiser des échafaudages compliqués.

Enfin, le mal est fait et, ce qui vaut mieux, admis. La Direction des Chemins de fer a reconnu la nécessité de réparer et renforcer le pont et de rechanger beaucoup de pièces qu'on avait espéré pouvoir utiliser. Cela retardera sans doute d'un ou deux trimestres l'élargissement du pont, cela entraînera une dépense qui n'avait pas été prévue d'un nombre respectable de centaines de mille francs. Quand le vin est tiré, il faut le boire.

En ce qui concerne l'avenir, la Direction actuelle des Chemins de fer a pris une excellente décision, c'est de placer sous chacune des dix-neuf travées deux rails supportant une passerelle roulante qui permettra la visite fréquente du pont et facilitera la réparation ; et l'entretien sera en principe annuel au lieu d'être quinquennal.

Il n'y a donc rien à craindre pour le moment, le pont étant entre les mains des ingénieurs, et ceux-ci ayant un excellent outillage à leur disposition, ni pour l'avenir, les dispositions adoptées offrant toutes garanties. Cependant, il serait bon qu'à l'avenir, la responsabilité de l'entretien du pont fût fixée sur un ingénieur dûment averti des conséquences pénales et pécuniaires qu'aura pour lui la moindre négligence.

Les travaux d'élargissement sont menés avec une méthode et une énergie qui font plaisir à voir. Nous entrerons dans un prochain article dans des détails techniques plus précis. Qu'il nous suffise de dire que, sur une longueur de 230 m., les passerelles latérales ont été enlevées et qu'une plate-forme ayant un peu plus que la largeur totale future du pont a été suspendue au tablier par de fortes tringles de fer. Cette plate-forme servira d'échafaudage pour les travaux de la première section, puis sera enlevée et transportée plus loin pour les travaux d'une seconde section de 230 m. et ainsi de suite sept fois.

L'outillage est très perfectionné et les appareils portatifs ou semi-fixes, riveteuses et autres sont mus à l'air comprimé. Deux compresseurs d'air, commandés par de puissants moteurs électriques, ont été installés dans ce but dans des baraquements situés au bord du quai, à l'entrée du pont.

Les deux chaussées qui vont remplacer les passerelles seront très étroites : 2 m. 25. Elles laisseront donc passer qu'un véhicule à la fois et dans les intervalles de 400 m. séparant les garages prévus pour les dépassements, la vitesse du trafic sera limitée par les véhicules les plus lents. Ce sera peut être un bien.

Marchant à 5 ou 6 km. à l'heure (un camion tiré par des femmes ne fait guère que 5 à 4 à l'heure), les automobiles ne risqueront pas d'abîmer leurs parties débordantes contre les fermes du pont ; un simple rebord de 20 cm. ayant été prévu entre le bord de la chaussée et les fermes. Elle ne risqueront pas non plus d'abîmer les passants qui, de l'autre côté de la chaussée, n'auront qu'un étroit trottoir d'un mètre de large, laissant donc moins d'un mètre entre le garde fou et les parties débordantes d'une automobile qui se tiendrait tout au bord de son étroite chaussée. Que de bousculades de paniers, que de pirouettes, que de scènes savoureuses, on peut prévoir !

Nous sommes certain qu'à peine les travaux terminés, le public clamera son désir d'avoir un second pont.

La question se posera alors de savoir s'il ne serait pas plus judicieux de construire un nouveau pont de chemin de fer à double voie, entraînant un déplacement des voies d'accès entre Gia-lâm et la gare centrale de Hanoï. Le pont Doumer serait utilisé comme pont route.

En présence de cette solution se posera celle que nous avons nous-même préconisée : construction d'un pont suspendu pour le trafic routier.

Ce sont là des questions qui ne tarderont pas à fournir à la presse d'intéressants sujets de discussion.

Légendes 6 photos

Le Pont Doumer à Hanoï longueur.

Passage du Pont sur le Quai Clemenceau. — Dans les deux baraquements sont les compresseurs d'air électriques

Plate-forme provisoire suspendue sous le pont pour les travaux d'agrandissement.

Plate-forme provisoire suspendue sous le pont. Vue de côté.

Pendant les travaux d'une section, les passants empruntent la voie ferrée.

Plate-forme provisoire suspendue au tablier du pont. Vue prise du banc de sable aux basses eaux.

TONKIN

Les événements et les hommes

Pont Doumer

(*Les Annales coloniales*, 18 août 1922)

Les travaux d'élargissement du pont Doumer ont commencé, sont commencés pourrait-on dire, puisque le personnel de la maison Daydé et Pillé, récemment arrivé de France, a déjà pris contact avec l'ouvrage qu'il va lui falloir transformer.

Le travail qui va être entrepris consistera à élargir les deux passerelles qui se trouvent de chaque côté de la voie ferrée pour les rendre accessibles aux voitures et permettre le passage des véhicules de tous poids ; pour cela, elles seront élargies et comporteront chacune une voie carrossable de 2 m. 20 et un trottoir large de 1 mètre pour les piétons. Rien que le platelage de ces deux côtés du pont absorbera près de 1.500 mètres cubes de bois. Des rampes d'accès qui nécessiteront de forts murs de soutènement seront construites et des garages d'évitement de 15 m. seront aménagés de place en place le long du passage élargi, afin de permettre aux véhicules de se dépasser et d'éviter qu'une charrette à bras embouteille le pont.

Pour permettre l'exécution du travail sans provoquer d'interruption, tant dans la circulation des trains que dans la circulation des piétons, les ingénieurs qui en sont chargés ont décidé de construire une passerelle métallique mobile, véritable cage roulante qui servira d'échafaudage roulant.

Quatorze mois sont prévus pour l'exécution de ce travail.

Nos stations d'altitude : le Tamdao

par H. CUCHEROUSET

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 novembre 1923)

[...] il faut espérer que pour la prochaine saison, l'élargissement du pont Doumer sera chose faite. Pour ce qui est du travail principal, la maison Daydé aura achevé ses travaux avant six mois. Là, on travaille avec bon sens, méthode, esprit de suite et moyens modernes ; mais les voies d'accès sur les deux rives sont construites par les T.P. De ce côté-là, on peut s'attendre à un léger retard. Non qu'on y mette de la mauvaise

volonté. Ces messieurs font de leur mieux car il ne s'agit pas ici de construire au hasard comme pour un pont route ordinaire, qu'on s'estime heureux de voir tenir deux fois sur trois. Ici, il faut que ça tienne. Alors on travaille jour et nuit et on en met ! On est même allé jusqu'à essayer des moyens modernes pour enfoncer les pieux.

Enfin ! comme les grands ingénieurs vont récupérer l'été leurs forces au Tamdao et, bien entendu, y vont en auto.

S'il y a du retard, au moins ne laissera-t-on pas les travaux en plan comme le rouleau à vapeur dont parlait Jeanne Leuba ou comme le moins mythique chaland du quai Clemenceau.

L'adjonction de voies charretières au pont Doumer aura été un bien en ce qu'elle aura été l'occasion de grosses réparations sans lesquelles on allait à une catastrophe ; mais au point de vue de la circulation, les automobilistes pesteront bien des fois contre cette solution étriquée. Enfin ! on ne mettra tout de même jamais plus d'un quart d'heure pour traverser le fleuve et ce sera déjà quelque chose. [...]

Les travaux du pont Doumer
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 23 novembre 1923)

Nous continuons notre série de vues des travaux du pont Doumer, que nous espérons voir terminer vers le mois de mai.

Les vues que nous donnons aujourd'hui, avec le croquis explicatif, se rapportent aux travaux entrepris par les Travaux publics. Le pont construit par MM. Daydé et Pillé s'arrête en effet au bord extérieur de la chaussée de la digue. Ce sont les Travaux publics qui ont construit la partie du pont qui enjambe le quai Clemenceau, la rampe d'accès actuelle, la plate-forme de la gare (qui n'a jamais été construite) et le reste du viaduc jusqu'à l'avenue Bichot.

C'est pourquoi, pour l'élargissement en voie de réalisation, c'est la maison Daydé qui fait les travaux de rive à rive ; tandis que les T. P. se chargent des travaux d'accès.

Chose très curieuse, la première pile du pont Doumer est double. C'est-à-dire que MM. Daydé et Pillé ont construit leur pile à eux, soutenant la première travée de leur pont ; et les T. P. y ont accolé leur propre pile soutenant le pont qui enjambe le quai.

On voit très bien sur nos deux photographies la séparation entre les deux ponts ; on distingue moins bien la séparation entre les deux piles. La pile du pont Doumer a son couronnement plus bas et arrondi. Seulement, quand on regarde de près, on remarque - *horresco referens* - que la pile construite par MM. Daydé et Pillé n'a pas bougé, bien que supportant un poids beaucoup plus considérable, tandis que la pile des T. P. s'est enfoncée de quelque vingt centimètres : excusez du peu. C'est sans doute parce qu'on a enfoncé des pieux sans en enlever l'aubier (petite ruse d'entrepreneur, cousue de fil blanc, pour les faire paraître plus gros), alors l'aubier a pourri et le pieu, mal comprimé par le sol, s'est enfoncé jusqu'à nouveau refus.

Pour l'élargissement du pont Doumer, on n'a pas touché aux piles. Par contre, pour leur propre travail, les T. P. ont à remanier leur pile, en l'élargissant des deux côtés, ce qui donne l'occasion d'en reconstruire et surélever la partie médiane supérieure.

Notre croquis montre la très curieuse solution qui a été finalement adoptée pour la rampe d'accès.

On sait que, pour élargir le pont, on a remplacé les deux passerelles latérales de 0 m. 80 de large chacune par une chaussée comprenant une voie de 2 m pour les véhicules, un trottoir de 0 m. 80 et un rebord de 0 m. 20 pour séparer le tablier du pont des véhicules. On voit qu'il y aura place juste pour un véhicule et un piéton et le véhicule devra bien éviter d'avoir rien dans sa carrosserie ou son chargement qui dépasse de 0,15 l'alignement extérieur de ses roues, sans quoi gare au frottement

contre les poutrelles du pont : et le piéton fera bien de se tenir serré contre le garde fou et de faire attention à son chargement.

Pas de croisement possible, bien entendu, l'aller se fait par une des chaussées nouvelles, le retour par l'autre. Pour les dépassements, on a, tous les 400 m., supprimé sur une certaine distance le trottoir et élargi la chaussée d'1 m.20 ; on arrive ainsi à une largeur totale de 4 m.

Ceci étant, il s'agissait, pour éviter un passage à niveau très gênant au débouché du pont, de construire deux rampes d'accès.

Nous n'envisagerons aujourd'hui que les rampes de la rive droite, donnant sur le quai Clemenceau.

Une rampe existait déjà. On l'avait construite, du côté ville du quai, pour desservir la gare Hanoï Rive Droite, qui n'a d'ailleurs, et bien à tort, jamais été aménagée. Nous avons démontré dans notre numéro du 28 mai 1922, avec plan à l'appui, l'intérêt vital qu'il y aurait à avoir une gare du Grand Marché, un peu plus grande que le simple arrêt qui avait été prévu, et avec voies de garage. Nous y reviendrons car cette gare deviendra nécessaire pour augmenter la capacité d'écoulement ferroviaire du pont.

Cette rampe est très belle, très large : il n'y avait donc qu'à la relier à la chaussée aval du pont Doumer par un élargissement du pont du quai Clemenceau. Dans ce but, on a enlevé le parement de la pile des T. P. et on y a accolé une nouvelle épaisseur de mur élevée sur un massif en béton armé reposant sur des pieux, dont le battage a été cette fois sérieusement surveillé. Même opération en ce qui concerne la culée de l'autre côté de la chaussée. Lorsque ce travail sera complètement achevé, il n'y aura plus qu'à ajouter une nouvelle travée accolée et rivée à la travée actuelle, car ici il ne pouvait être question d'un ouvrage en porte à faux.

Il aurait été facile de faire, de l'autre côté du pont, une rampe d'accès semblable à la rampe aval, en prenant comme axe l'escalier par où les piétons descendaient du pont avant les travaux actuels. C'eût été d'autant plus facile qu'ici, le pont forme avec le quai un angle obtus au lieu d'un angle aigu. Seulement, il fallait exproprier quelques immeubles et les propriétaires se montrèrent si exigeants que l'on chercha une autre solution.

L'avarice perd tout en voulant tout gagner.

Une solution assez élégante fut trouvée. Au lieu de faire la rampe d'accès du côté ville du quai, on la fait du côté fleuve. Elle se détachera non du pont des T. P. mais du pont Doumer proprement dit, par une chaussée en forme d'S aboutissant juste en face de la rue des Graines. Cette chaussée forme d'abord pont à deux travées décroissantes en ciment armé, puis continue sur un remblai enfermé entre deux maçonneries.

Pour les piétons, il y aura un petit trottoir du côté fleuve; mais on compte faire aussi un escalier descendant directement au quai près de la pile du pont Doumer en passant sous la dernière travée du pont d'accès.

Cette disposition n'est peut être pas très avantageuse pour les véhicules se rendant en ville ou en venant par le quai Clemenceau car la voie d'accès montante donne sur la voie descendante du quai et la voie d'accès descendante donne sur la voie montante du quai. D'où nécessité pour les véhicules venant de la partie aval du quai, tenant leur droite, de passer à gauche pour atteindre la voie d'accès au pont Doumer et pour les véhicules venant du pont et se dirigeant vers l'aval de traverser eux aussi la chaussée, et cela à une courbe et à une descente, pour aller prendre leur droite sur le quai.

En fait, le public ne tardera pas à s'apercevoir que pour se rendre dans un grand nombre de rues, même du quartier européen, on aura meilleur temps de prendre la rue des Graines, lorsque celle-ci sera élargie, ce dont la ville devrait se préoccuper sans tarder. Par cette rue, on gagne commodément par le bd de Tientsin, la rue Michaud et le quartier du Palais de justice à la gare ; par la rue de l'Est, la Citadelle, par le bd Carnot tout le quartier qui se développe entre la Citadelle et le jardin botanique et par la rue du Papier le quartier en plein développement du Grand Bouddha.

Dès lors, si la rue des Graines devient la grande artère de jonction avec le pont Doumer, les voies d'accès à celui-ci, telles que nous venons de les décrire, sont des plus commodes.

L'élargissement du pont Doumer
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 7 septembre 1924)

Un arrêté du gouverneur général du 21 août 1924, porte de 19 mois à 24 mois 9 jours le délai d'exécution des travaux d'élargissement et de renforcement du pont Doumer et autorise le remboursement aux Établissements Daydé, adjudicataires des travaux susvisés, de la somme de vingt mille francs (20.000 fr.) représentant une partie de l'amende qui leur a été appliquée pour retard dans l'exécution des travaux.

Qu'on n'aille pas, après cela, croire qu'on se trouve en présence d'un acte de bienveillance de la part du gouvernement général. Il ne s'agit, en l'espèce, que d'un acte de très élémentaire justice. Les dépassements de délais par les Établissements Daydé étant beaucoup plus imputables aux déplorables lenteurs et aux tergiversations du service des T. P. que du fait de l'entrepreneur, lequel a exécuté son travail avec une rapidité qui peut à bon droit être donnée en exemple aux autres constructeurs de ponts.

France Indochine.

N.D.L.R. — Il y aurait d'ailleurs un vrai roman à écrire à ce sujet, mais on le trouverait invraisemblable.

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

M. Siret, l'ingénieur de chez Daydé qui a dirigé les travaux d'élargissement et de consolidation du pont Doumer, est parti à Bangkok pour diriger les travaux du grand pont sur la Ménam dont les fondations présentent de grosses difficultés.



(Extrême-Asie, 1^{er} mars 1927)

Établissements DAYDÉ
Siège social : 28 et 30, rue de Chazelles, PARIS
(*Les Grandes Industries modernes et les Centraux*, Paris, 1929)

Légendes

Pont en arc de 160 mètres sur le song-Ma (Indochine).

Pont Doumer de 1.682 mètres sur le fleuve Rouge à Hanoï (1903).

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} mars 1932)

À la retraite. — M. Frédéric Baron ⁵, le sympathique ingénieur principal des T. P. qui jouissait en France d'un congé bien mérité, vient d'être mis à la retraite après avoir passé trente huit années de son existence à la colonie.

Nous ne reverrons plus parmi nous, ce vieil ami des premières heures, qui participa à la construction du pont Doumer et qui était bien connu sur le chemin de fer du Nord : M. Baron était un fonctionnaire d'une haute conscience, aimant par-dessus tout son métier ; on rencontrait en lui le meilleur des hommes, le plus gai des compagnons, l'heure de la retraite ayant sonné, il se fixe à Lyon.

Nous lui adressons ainsi qu'à madame Baron nos meilleurs souhaits de réinstallation en France.

La gare de Hanoï et le pont Doumer
par CLODION
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 juin 1932)

Déjà, avant les soucis actuels, l'Administration ne semblait pas se préoccuper beaucoup de la construction, qu'on envisageait il y a une huitaine d'années, d'un second pont sur le fleuve Rouge à Hanoï. Sans doute croit-on le pont Doumer éternel et que, d'autre part, le trafic restera toujours le même !

Certes, consolidé comme il l'a été, lorsqu'on a construit les deux voies carrossables latérales, il peut durer, bien entretenu, quelque vingt ou vingt cinq ans encore et se prêter à un trafic quelque peu supérieur au trafic actuel.

Rappelons toutefois que les T. P. n'ont jamais voulu se conformer aux instructions des constructeurs quant à la nécessité d'un enrochement à la base des piles. On sait que la maison Daydé a toujours décliné toute responsabilité de ce chef.

Quant au trafic, si le pont peut en supporter un certain accroissement, grâce aux mesures que nous avons plusieurs fois suggérées et dont nous parlerons plus bas, on peut dès maintenant prévoir le jour où cet accroissement atteindra son maximum. Les grands travaux d'irrigation des provinces de Bacgiang et de Bacninh, sur la rive gauche du fleuve Rouge, l'irrigation par les réseaux de Sontay, de Hadông-nord sur la rive droite, et, surtout, les travaux d'abaissement de niveau du Day, auront pour résultat un accroissement considérable des récoltes et, par conséquent, du commerce des grains. Autre conséquence : un enrichissement de la population, c'est-à-dire une augmentation de son pouvoir d'achat, donc du commerce et des déplacements de voyageurs.

⁵ Frédéric Baron (Vienne, Isère, 26 décembre 1872-Miribel-Lanchâtre, Isère, 18 décembre 1939) : successivement commis, conducteur, sous-ingénieur, puis ingénieur des Travaux publics de l'Indochine. Connu surtout comme ingénieur des chemins de fer du Nord ([Hanoï-Langson](#)).

Enfin il est probable qu'avant peu d'années, la ville se développera sur la rive gauche, où, déjà, une usine s'est transportée, où les Annamites demandent la création d'un marché au grain, où l'on aménage en ce moment le terrain d'aviation civile.

Il est donc temps de songer à ce second pont, dont la construction s'imposera alors, et qui demandera plusieurs années d'études et aussi la formation d'une bonne cagnotte.

Ceci dit pour mémoire.

En attendant voici quelles mesures nous suggérerions pour augmenter le rendement du pont Doumer et préparer la gare à son rôle futur de gare à rebroussement. Il s'agira en même temps de pallier un inconvénient de plus en plus grave de la ligne actuelle, entre le pont et la grande gare : ces cinq passages à niveau, qui étaient peu gênants lorsque la ville ne s'étendait guère à l'ouest de la ligne, mais qui offrent aujourd'hui une gêne considérable, vu le développement rapide de la ville dans cette direction.

On a parlé de faire passer ces cinq rues sous la ligne telle qu'elle est. Étant donnée la nature marécageuse du sol, ce travail serait fort délicat et nécessiterait à chaque passage souterrain une station permanente de pompage. Ce ne serait évidemment pas impossible, mais il nous semble qu'il serait plus avantageux de surélever la ligne pour conserver aux cinq rues actuelles et peut-être à une ou deux nouvelles, le niveau général de ce quartier.

Il s'agirait donc de continuer en viaduc, à la place de la rampe et de la section à niveau actuelles, la partie de la voie ferrée entre la rue Général-Bichot et la gare. [...]
etc.

Incendie sur le pont Doumer
(*Chantecler*, 12 août 1937, p. 7)

Dimanche 8 août, vers 1 heure du matin une charrette chargée de riz et de balais venant de Gia-Lâm, a pris feu sur le pont Doumer.

La charrette et son contenu furent complètement brûlés. Le feu consuma encore les planches du pont, sur une longueur de 7 mètres environ, et fut ensuite circonscrit par les pompes de la ville. Pendant près d'une heure, la circulation sur le pont a été interrompue.

Les coolies de charrettes ont pris la fuite après avoir causé le sinistre.

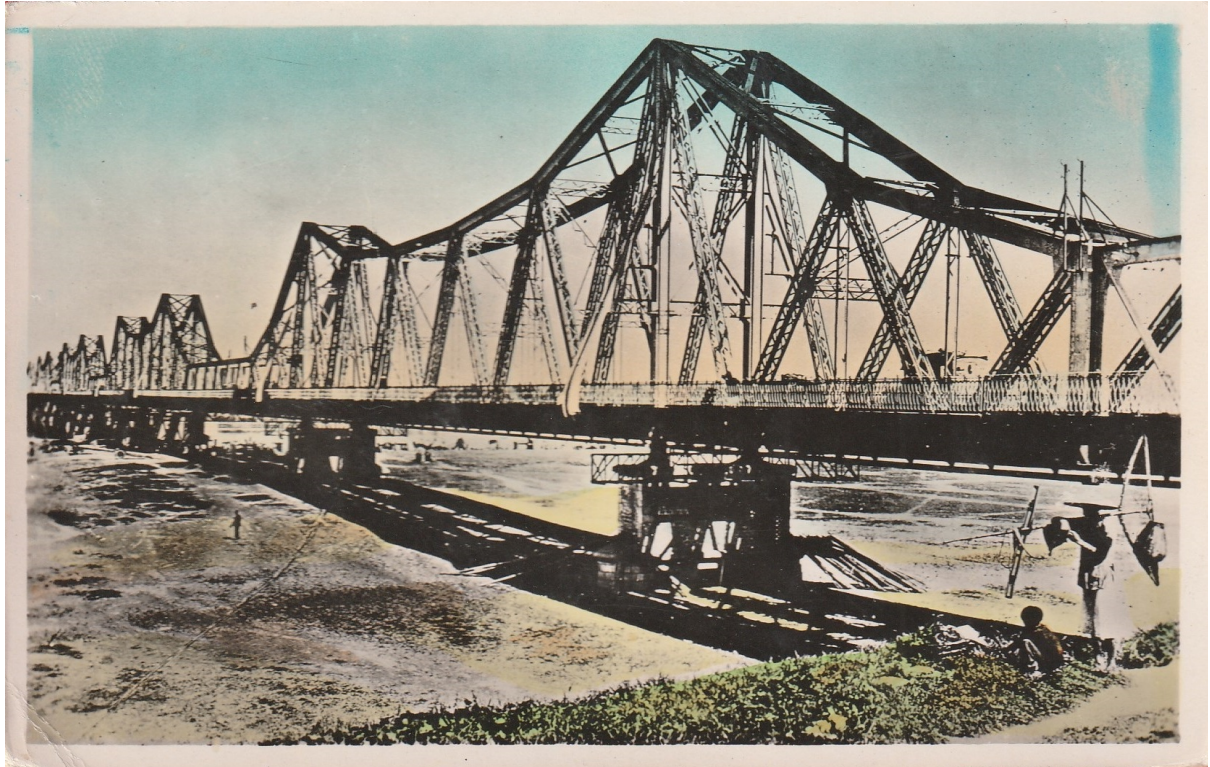
On dit que ces derniers, nommés Bay et Kinh, ont laissé renverser une lampe à pétrole dans la charrette, ce qui causa l'incendie.

La charrette appartient à la maison Cu-Giang, à Yên-Phu, qui l'avait louée depuis le 6 août à deux femmes de Thai-Nguyên.

La police a ouvert une enquête et fait rechercher les deux coolies de la charrette.

Chambre de commerce de Hanoï
Vers la modification du pont Doumer
(*Chantecler*, 24 avril 1938, p. 2)

Sur l'initiative de quelques-uns de ses membres, la chambre de commerce de Hanoï, considérant que, dans son état actuel, le pont Doumer ne peut plus répondre aux besoins de la circulation ferroviaire et routière, a émis l'avis qu'il soit procédé le plus tôt possible à une étude des mesures qu'il conviendrait de prendre pour satisfaire aux nécessités croissantes de cette double circulation.



Coll. Olivier Galand

Nord Vietnam. Hanoï — Le pont Doumer près de la digue de la rive droite
Cliché Agence des colonies. Cliché P.C. Paris



Coll. Olivier Galand

Nord Vietnam. Hanoï — Le pont Doumer. Cliché Agence des colonies. Cliché P.C. Paris
Passage du fleuve Rouge à la sortie d'Hanoï.
Un km plus loin, le camp d'aviation civil et militaire de Gialam.

Les événements du Nord

Ordre N° 1 du quartier du Blocus

Comment une sentinelle sauva le pont DOUMER
(*Le Populaire d'Indochine*, 27 février 1947)

Hanoï (AFP), 25 fév. — « Après un siège de 60 jours qui, commençant le 20 décembre 1946, a pris fin le 18 février 1947, la ville annamite de Hanoï a été entièrement occupée par nos troupes.

Les Viêt-Minh qui avaient laissé dans la ville annamite leurs soldats d'élite, composés essentiellement de « volontaires de la mort », comparaient volontiers la lutte âpre et serrée qui s'engagea dès le premier jour, à celle de Stalingrad.

Toutes proportions gardées, ces combats des rues ; cette guerre de mines et de contre-mines ; ces prises de blocs, cette mort que l'on frôlait à tout instant, présentaient bien tous les caractères d'une guerre sans merci, où deux volontés sont en présence immédiate, où les adversaires font preuve à la fois d'un froid courage et d'une ruse toujours en éveil.

Mais à la différence de Stalingrad, ce sont les assaillants qui ont triomphé des défenseurs. Par une série d'actions toujours victorieuses, ils ont resserré étroitement le blocus, ne laissant aucun répit à leurs adversaires. »

Puis, après avoir rappelé les différentes phases du siège, l'ordre du jour conclut :

« Tous ceux qui, officiers et hommes de troupes, ont pris une part effective à cette lutte ont prouvé qu'ils étaient aptes à participer à n'importe quel combat, à n'importe quelle action et le lieutenant-colonel commandant le Blocus est fier d'avoir commandé une telle troupe, de tels hommes qui se sont montrés les égaux des meilleurs. »

Tentative de sabotage du pont Doumer

Hanoï, 25 fév. — Une tentative de sabotage du pont Doumer par le Viet Minh vient d'être déjouée par une des sentinelles en faction sur ce pont.

Le Viet-Minh a utilisé des engins explosifs montés sur un radeau, qui devaient percuter contre une pile du pont.

La sentinelle, qui aperçut une masse sombre sur les eaux du fleuve, fit feu, provoquant l'explosion de l'engin à peu de distance du pont qui n'a subi aucun dégât.

Les Viêt-Minh sabotent le pont Doumer (*Le Populaire d'Indochine*, 17 novembre 1948)

HANOÏ, 16 Nov. — Les Viet-minh ont saboté cette nuit le pont Doumer sur lequel, aujourd'hui, la circulation ferroviaire est interrompue et la circulation routière réduite.

Les saboteurs, usant d'explosifs, ont provoqué la torsion de poutrelles transversales et des rails. S'avançant vraisemblablement par embarcation sur le fleuve, les terroristes ont grimpé dans la charpente métallique du pont grâce à une échelle de corde.

Les réparations, qui dureront quelques jours, sont en cours.

On ne signale pas de victimes.

Nuit agitée à Hanoï

Les Vietminh ont attaqué simultanément en plusieurs points de la périphérie de la ville, notamment le commissariat de police de Rham-Thien. L'usine des eaux, l'usine d'électricité.

L'artillerie française a tiré quelques salves pour disperser les assaillants qui disposaient d'armes automatiques, de grenades mais qui n'ont fait ni victimes ni dégâts.

Hier, le train Haïphong-Hanoï a sauté sur une mine posée par les terroristes au kilomètre 82 : des dégâts peu importants ont été enregistrés et 8 voyageurs ont été blessés.

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS EIFFEL

(*L'Information financière, économique et politique*, 19 novembre 1954)

.....
La Société n'a plus de chantier Nord-Vietnam. La construction du pont Doumer a été interrompue au moment de l'évacuation d'Hanoï et le coût des travaux réglé intégralement à l'entreprise.
.....
