

CHIÈZE et MANARD, Hanoï entrepreneurs ferroviaires

Louis Léon CHIÈZE

Né le 22 novembre 1853 à Bergerac.

Fils de Marthe Chièze, 20 ans, sans profession, et de père inconnu.

Entrepreneurs de travaux publics (1877).

- Comme architecte : lycée de garçons, abattoir, monument au général Delzons, hôtel, café, maisons particulières à Aurillac.

Construction d'une vingtaine d'écoles et pensionnats dans le Cantal.

Restauration de l'église de Monsalvy, construction de celle des d'Arnac et Quizac.

Premier adjoint au maire d'Aurillac (1884-1892).

- Comme entrepreneur :

Houillères d'Auzits et de Campagnac (Aveyron)

Usine de la Société des Lundiers à Longueville (Seine-et-Marne)

Sucrerie et raffinerie à Sermaize (Meuse)

Pont de Matougues sur la Marne

Hôtel de ville et usine élévatoire des eaux à Ivry-sur-Seine.

Hôpital, 158, rue Michel-Bizot, Paris

Travaux ferroviaires et maritimes.

Infrastructure et bâtiments des lignes Haïphong-Hanoï et Hanoï-Vietri (160 km).

Officier d'académie (5 juin 1891).

Officier. de l'instruction publique (1^{er} mars 1902).

Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 27 janvier 1906).

Décédé au Vésinet le 21 septembre 1906.

Jean MANARD

Né le 4 avril 1841 aux Mars (Creuse).

Entrepreneur de travaux publics à Vauxaillon (Aisne).

Exécution de nombreux travaux en France pour l'État et les Cies de chemins de fer.

Constructeur des lignes de chemins de fer d'Hanoï à Haïphong et de Hanoï à Vietri.

Chevalier de la Légion d'honneur du 20 mai 1903 : services rendus pour l'Exposition de Hanoï.

LE CHEMIN DE FER D'HANOI
(Paris, 1^{er} novembre 1899)

[...] Les lignes de Hanoi à Viétri et de Haïphong ont été concédées [...] avec le même rabais de 5 p. 100, à MM. Chièze et Manard.

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

Lignes en cours d'exécution :

Ligne de Hanoi à Haïphong et Viétri.

La ligne de Hanoi 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.

Hanoi
Entrepreneurs

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

Chièze et Manard, 15, rue Borgnis-Desbordes : J. Bac, ingénieur, représentant ; A. Lejeune, caissier, comptable ; Deveaux, Montregnaud, Riner, chefs de section ; Fabre, Pini, Gandillon, Graziani, Issorel, Mercier, Pipaud, surveillants ; Pillet, chef carrier.

Ligne Haïphong-Viétry (158 km.)

(Annuaire générale de l'Indochine française, 1901, 1^{re} partie)

[503] En ce qui concerne cette ligne, il ne restait plus qu'à adjudger le ballastage de la voie ; cette adjudication a eu lieu le 30 octobre.

[504] L'adjudicataire des petits ponts métalliques est la maison Daydé et Pillé. C'est la maison Schneider et Cie [Le Creusot] qui construit les grands ponts métalliques et la Société des aciéries françaises fournit les rails et traverses. L'infrastructure a été confiée à MM. Manard et Chièze.

ADJUDICATION

(L'Avenir du Tonkin, 1^{er} avril 1901)

Samedi dernier a eu lieu l'adjudication des lignes de chemins de fer de Ninh-binh à Vinh (2^e section) et de Ninh-binh à Vinh (3^e section).

7 entrepreneurs se sont présentés à Hanoi pour le 1^{er} de ces lots — 130 kilomètres — 1.796.043 piastres 65 cents. On a offert :

MM. Chièze et Manard — prix du bordereau

.....

Nécrologie
Marius Joulé
(Souk-Arhas, 15 août 1861-Hanoï, 16 avril 1901)
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 avril 1901)

On nous fait part de la mort de M. Joulé Marius, conducteur de travaux à l'entreprise L. Chièze et J. Monard, décède le 16 avril 1901, à l'hôpital de Lanessan, dans sa 41^e année.

Les obsèques ont lieu ce matin, 18 avril à 7 h. 1/2.

Nous adressons à la famille de M. Joulé Manus et à l'entrevisse Chièze et Monard nos sincères compliments de condoléance.

La ligne Haïphong-Gialam
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 août 1901)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Ch._fer_IC-Yunnan-docu.pdf

.....
Les travaux de terrassement et de maçonnerie de cette ligne, dont étaient chargés MM. Chièze et Manard, sont complètement achevés, malgré les difficultés occasionnées par les fortes pluies de cette année.

.....

SUCCESSIONS VACANTES AUX COLONIES
(*La Dépêche coloniale*, 26 septembre 1901)

CURATELLE DE HANOI

Joulé (Marius), né à Souk-Ahras (département de Constantine), conducteur de travaux à l'entreprise Chièze et Manard, célibataire, décédé à Hanoi le 16 avril 1901. Actif 995 piastres 28 ; passif, 75 p. 13. Héritiers inconnus.

L'ASSASSINAT D'HENRI MARTIN

Cour d'assises du 4 décembre 1901
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 décembre 1901-8 janvier 1902)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/H.-G._Martin-Phulo.pdf

.....
Il avait obtenu des constructeurs du chemin de fer de Hanoï à Haiphong « Chièze et Manard », une entreprise de terrassement et désirait demeurer sur le terrain même à proximité des travaux qu'il allait effectuer.

.....

OFFRE D'EMPLOI
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 décembre 1901)

ON DEMANDE
conducteurs de travaux à l'entreprise Chièze et Manard.
S'adresser 47, bd. Gia-Long, Hanoï.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DE HANOÏ (TONKIN)

Liste des 136 électeurs consulaires français
ANNÉE 1902
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1902)

30	Chièze et Manard	Entrepreneurs	Hanoï
----	------------------	---------------	-------

TROIS DOCUMENTS
(*Paris*, 25 avril 1902)

Pour compléter notre revue des choses indo-chinoises et ajouter quelque précision à nos constatations, nous croyons utile de donner les trois documents suivants :

1° Lors de l'adjudication des travaux d'infrastructure de la ligne Haïphong-Viétri, les entrepreneurs du Tonkin refusèrent de soumissionner. Les conditions du cahier des charges étaient draconiennes. Au lieu de les amender, le gouverneur général n'y changea rien. Mais, vingt-cinq jours après, les travaux furent donnés, par un marché de gré à gré, à MM. Chièze et Manard, arrivés par le courrier de France à Saïgon, et inconnus jusqu'ici dans la colonie.

M. Chièze, né à Brive, élevé à Aurillac, avait eu de cordiales relations avec M. Doumer, journaliste. Il avait fait des travaux à Paris.

M. Manard, originaire d'Auzances (Creuse), était aubergiste à Vauxaillon (Aisne) et faisait insérer sa publicité dans la *Tribune de l'Aisne*, journal de M. Doumer. Il était et est encore un électeur influent.

Le cautionnement ne fut pas exigé de suite, malgré les conditions formelles du cahier des charges. Le gouvernement fit crédit jusqu'à ce qu'un capitaliste, M. Cordier, ait fourni la somme nécessaire.

Inutile d'ajouter que la direction des travaux publics facilita l'exécution des travaux et ne souleva aucune difficulté.

Terminons en disant que les grands remblais avoisinant le pont de Hanoï se sont affaissés et détermineront des travaux spéciaux.

2° *L'Officiel de l'Indo-Chine*, arrivé par le courrier, publie la simple note suivante :

« Par arrêté du gouverneur général de l'Indo-Chine (M. Doumer), en date du 3 mars 1902, rendu sur la proposition du directeur des affaires civiles : « Un secours de cent cinquante piastres, imputable à l'article 3 du chapitre 21, du budget général de l'Indo-Chine, pour l'exercice 1902, est accordé à M^{lle} Colonain, institutrice à Hanoï. »

Le *Courrier de Haïphong*, du 18 mars 1902, qui publie cette annonce, écrit à la suite : « Il s'agit, en l'espèce, de l'institutrice des enfants de M. Doumer, institutrice dont la salle a été payée par le budget de la colonie.

« Or, en proposant la mesure que nous venons d'indiquer, M. Broni a commis une de ces complaisances qui suffisent à classer un fonctionnaire, si haut placé soit-il.

Car la vérité est la suivante, telle que l'a dévoilée un de nos confrères d'Hanoï :

M. Doumer, rentrant en France avec sa famille, avait besoin d'une institutrice pour ses enfants. M^{lle} Colonain obtint un congé administratif pour ce faire. « Quant aux 150 piastres qu'on vient de lui accorder, que représentent-elles ? Probablement les frais de déménagement et autres imposés à l'institutrice des enfants de M. Doumer. Et cette indemnité, que seule la bourse personnelle du gouverneur devait payer, cette indemnité est soldée par les deniers des contribuables.

« Sur la proposition de M. Broni ! Quel mensonge et quelle servilité ! » Rappelons que le traitement du gouverneur général est de 60.000 francs, ses frais de représentation de 60.000 francs, et que toutes les dépenses d'éclairage, de chauffage, d'ameublement, de service, de domestiques, de voitures, de chevaux et de voyages sont payées par la colonie.

3° Le rapport d'apothéose, dressé par les grands chefs de service pour le départ de M. Doumer, en mars 1902, a été imprimé à Hanoï et envoyé par la poste aux frais de la colonie (2.500 piastres d'affranchissement). Les exemplaires (550) de cet ouvrage ont été adressés aux députés, sénateurs, hommes politiques, grands journalistes, etc. Rappelons encore que M. Doumer a écrit à tous ses électeurs un peu influents sur papier du gouvernement général, comme gouverneur général, et que les frais de timbre... » Parfaitement.

M. DOUMER
ET LES
CHEMINS DE FER DU TONKIN
(*L'Aurore*, 16 janvier 1906)

M. Paul Doumer monte décidément vers le Capitole ; les dieux lui sont amènes, les aruspices sont favorables. Il est l'homme qui vient, le *coming man*, diraient les Anglais. *Ecce homo*, disaient déjà les Romains.

D'où vient-il donc ce héros prodigieux ? Qu'a-t-il donc fait pour mériter, les honneurs suprêmes ? — À la vérité, en France, rien ! avouent ses fidèles, mais en Indo-Chine, quelle œuvre magnifique !

Et c'est bien, en effet, son impérialisme asiatique qui lui vaut sa rapide fortune. Cet astre politique se dore des reflets du soleil d'Orient. Qui oserait attaquer sur ce terrain le Proconsul intègre, le Gouverneur Général irréprochable ? N'est-ce point lui qui sut donner l'essor à notre immense colonie et y réaliser l'œuvre de création ? N'est-ce point lui encore qui y fit preuve de telles qualités d'administration, d'un tel génie financier, d'une telle correction dans le choix des moyens et d'un tel bonheur dans les résultats ? En conséquence, nul n'est mieux qualifié pour gouverner la France ; il est notre sauveur tout désigné, ce sauveur dont tout bon nationaliste ne saurait se passer. C'est un Boulanger civil ! s'écrie avec joie M. Arthur Meyer.

Et voilà les résultats d'une légende ! Voilà comment elle se crée ; comment, après être partie modestement, là-bas, des plis de quelques rapports très officiels et très intéressés, elle grandit en traversant l'océan, « elle s'enfle dans sa course », comme disait le poète latin, elle vient enfin éclater dans cette énorme cloche sonore qu'est le Parlement, aux parois d'airain, couvrant de ses éclats formidables toutes les pauvres petites rumeurs contraires. La cristallisation est opérée désormais ; la vérité est déformée, M. Doumer lui a mis un corset orthopédique.

Eh bien ! veut-on savoir ce qu'il y a de vrai derrière tout ce battage, ce que recouvre ce *bluff* sensationnel, quelle est la réelle histoire de cette légende ? Alors, qu'on ne se contente plus des seuls rapports officiels ou officieux, qu'on fasse son enquête soi-

même, qu'on interroge ceux qui ont été là-bas, ceux qui y ont vécu, ceux qui y ont été mêlés, parfois malgré eux, à l'action administrative.

Alors on apprendra de belles choses, on verra les dessous des décors, on saura de quels noms il faut qualifier ces bruyantes entreprises, le monopole de l'alcool, l'Exposition d'Hanoï, et aussi les chemins de fer du Tonkin — la grande pensée du règne.

Cette construction des chemins de fer du Tonkin surtout sera matière à révélations inattendues.

On se rappelle qu'il fut, pour cet objet, contracté un emprunt de 200 millions dont M. Doumer vint en personne, en 1896, défendre le principe devant le Parlement, et qu'ensuite la loi du 25 décembre 1898 autorisa la construction, par marché de gré à gré, de la ligne complémentaire de Lao-Kay à Yunnan-Sen. Le gouverneur général quitta Paris muni d'un blanc-seing complet.

Ces travaux considérables, étudiés et mis en train par M. Doumer et ses collaborateurs, M. Guillemoto, directeur général des travaux publics, et M. Borreil, ingénieur en chef, sont aujourd'hui à peu près achevés. Ils ont donné lieu à toute une série de congratulations officielles et à une abondante distribution de rubans. L'honorable M. Bourrat ¹, mieux informé d'ordinaire, s'est même laissé prendre cette fois à la cristallisation fameuse, lors de la discussion du dernier budget des colonies, au point de féliciter chaleureusement M. Doumer et ses ingénieurs sur la manière dont les travaux avaient été conçus, exécutés et contrôlés ; il les a loués d'avoir correctement procédé, à l'inverse de Madagascar, par adjudications et par petits lots, permettant ainsi une complète surveillance. Malheureusement, la bonne foi de M. Bourrat a été surprise, ses éloges tournent même à l'ironie, car la vérité est exactement inverse.

En fait, toute cette affaire des voies ferrées du Tonkin a été engagée et conduite avec une légèreté ou une inconscience inouïe, pour ne pas dire plus. Insuffisance radicale des études préalables, projets mal établis, mise en adjudication prématurée, cahiers des charges contradictoires, urgence de modifier les tracés en cours d'exécution, gestion occulte des ingénieurs, intervention arbitraire auprès des entrepreneurs, déchéance prononcée illégalement de leurs contrats, continuation des travaux en régie encore plus illégale ; enfin, pour masquer le tout, virements financiers perpétuels, suppression de documents officiels, falsification de textes, dénis de justice, mise en mouvement des plus hautes influences politiques et pression sur les tribunaux compétents pour étouffer les réclamations.

Telle est la réalité que M. Guillemoto cacha soigneusement à M. Bourrat, lorsqu'il se mit obligeamment à sa disposition pour documenter son rapport. C'est cette réalité qu'il importé aujourd'hui de connaître dans tous ses détails les plus cachés et les plus honteux.

Lorsque, après janvier 1897, date où fut achevée l'émission de l'emprunt de 200 millions, MM. Doumer et Guillemoto décidèrent de passer à l'exécution des travaux, ils avaient le choix entre plusieurs méthodes.

Ils pouvaient, ou bien agir par la régie directe, comme le rapport de l'honorable M. Bourrat reproche de l'avoir fait à Madagascar, ou bien procéder par la mise en adjudication en différents lots, ou bien encore passer des marchés de gré à gré plus ou moins réguliers.

On connaît trop la correction administrative de M. Doumer pour croire qu'il ait pu hésiter longtemps. C'est donc la mise en adjudication qui fut décidée. Il avait, d'ailleurs, promis au Parlement d'en agir ainsi ; les circulaires officielles enfin sont formelles sur ce point et ne peuvent être transgressées.

Un homme sage sait s'incliner à temps devant les lois de son pays et leur manifester toute la soumission désirable, quitte à les tourner habilement un peu plus tard.

¹ Jean Michel Justin Bourrat : député des Pyrénées-Orientales (1896-1909).

Donc, un premier point était acquis, l'adjudication par lots. Mais quelle allait être l'importance des lots ? Deuxième, question aussi grave à résoudre, car il ne s'agissait de rien moins que de mille kilomètres de voie ferrée.

Ici encore, la solution correcte était toute indiquée. Elle est écrite en toutes lettres dans les instructions ministérielles ; elle est appliquée en France à l'exclusion de toute autre. C'est l'adjudication par petits lots peu importants, afin, comme le dit l'honorable M. Bourrat, que l'exécution des travaux soit faite par les entrepreneurs eux-mêmes et non par des sous-traitants et que la surveillance soit plus facile.

Cependant, MM. Doumer et Guillemoto ont pris une décision inverse. Ils ont divisé leurs mille kilomètres en sept tronçons seulement, ce qui a donné des lots énormes variant de 102 à 231 kilomètres ; nous en donnerons le détail plus loin. Voilà une première contradiction formelle avec les promesses de M. Doumer au Parlement et ses affirmations répétées. Certes, cet homme prudent a bien eu ses raisons pour agir ainsi. Le malheur est que ces raisons n'étaient pas avouables.

Car il aurait fallu avouer que si l'on ne procédait pas par petits lots, c'est que l'on aurait été incapable de les délimiter, que les ingénieurs ne connaissaient pas le pays et qu'on leur payait depuis deux années des frais de déplacement fantastiques (jusqu'à 45.000 fr. de solde) pour des études préparatoires restant encore à exécuter. Tandis qu'en prenant les terminus des lots d'une grande ville à une autre grande ville (de Hanoï à Viétri par exemple), on avait des chances de ne pas se tromper trop grossièrement. Le lot conservait ainsi suffisamment d'élasticité pour que quelques kilomètres en plus ou en moins n'y parussent guère et qu'on pût ensuite, en cours d'exécution, moduler les tracés, introduire les variantes, tourner les difficultés qui seraient révélées par la pratique.

Et puis, si les entrepreneurs protestaient, réclamaient contre les travaux supplémentaires, contre l'arbitraire des ingénieurs, contre la violation ou l'insuffisance des clauses de leur contrat, il restait la ressource de rejeter sur eux la responsabilité des faits, de créer une diversion (il y a toujours moyen avec les entrepreneurs) et de prononcer la déchéance de leur adjudication. On leur aurait fait ainsi essayer les plâtres et le tour était joué.

C'est bien ainsi, en effet, que le tour a été joué. Et cela a été fait si vivement et si habilement qu'en France, on n'y a vu que du feu.

L'adjudication des sept lots a été d'abord prononcée très régulièrement :

- 1° De Hanoï à Haïphong, et de Hanoï à Viétri (164 km.) ;
- 2° De Viétri à Lao-Kay, frontière le Chine (231 km.) ;
- 3° De Hanoï à Ninh-Binh (105 km.) ;
- 4° De Ninh-Binh au Song-Maï (130 km.) ;
- 5° Du Song-Maï à Vinh (102 km.) ;
- 6° De Tourane à Hué (130 km.) ;
- 7° Enfin de Saigon à Tanh-Linh (160 km.).

Mais au bout de six mois, l'administration de M. Doumer avait trouvé le moyen, par les procédés indiqués plus haut, de reprendre sa liberté d'action dans six lots sur sept. M. Vergriète et Cie (lot n° 3), Daurelle, Brossard et Cie (lot n° 3), Balliste (lot n° 4), avaient été mis en demeure, par des moyens extrêmement persuasifs, de demander la résiliation de leur contrat. D'autre part, MM Bartissol, député, Waligorski et Hoffer (lot n° 6), et Brissot, Maynier et Ducellier frères (lot n° 7), qui firent un simulacre de résistance, furent brutalement et illégalement déchus de leur concession. Un seul des lots adjugés, le lot n° 1, ne put être mis en régie, par suite de l'opposition tenace des adjudicataires, MM. Chièze et Manard. Il s'ensuivit, bien entendu, un procès qui dure encore.

Les entrepreneurs voulurent protester. Leur chambre, syndicale, représentée par MM. Guillaume frères et Viterbo, tenta des démarches répétées ; une adresse de réprobation fut même communiquée à M. de Lanessan, délégué de l'Annam-Tonkin au conseil supérieur des colonies. Tout cela fut inutile et l'administration de M. Doumer sut habilement les calmer un à un pour étouffer le scandale ; on procéda avec certains par des promesses de compensation, avec d'autres par des menaces, avec d'autres encore par des moyens indirects.

Finalement, les ingénieurs triomphèrent complètement et purent à leur aise poursuivre en régie les travaux à peine amorcés.

Or, si la régie directe présente parfois des inconvénients en France, où cependant on peut suivre les choses de près, qu'est-ce donc dans un pays lointain où les fonctionnaires ont l'autonomie effective, chacun dans sa sphère, et où tout contrôle est impossible.

Conclusion : plus de quatre-vingts millions dilapidés. Et voilà l'œuvre de l'homme qui est aujourd'hui candidat à la présidence de la République,

ROGER MENKAR.

LES PROCÉDÉS ADMINISTRATIFS DE M. DOUMER (*L'Aurore*, 17 janvier 1906)

Après la résiliation et la mise en régie directe des entrepreneurs, l'administration de M. Doumer fit parachever les travaux par le moyen de petites tâches qu'elle confia en général à des indigènes. Ces tâcherons, on les paya à tous les prix, l'argent coûtait si peu. Le prix de revient du kilomètre pour l'infrastructure monta de 50.000 francs, prix moyen du bordereau, à 100.000 francs ; c'est notamment le prix fait pour les remblais aux abords du pont d'Hanoï sur la rive gauche du fleuve Rouge, et qui furent donnés à l'indigène Lao-Soan.

Il y eut une ligne pour laquelle des études complètes furent faites sur le papier, des fonds affectés. Lorsqu'on voulut passer à l'exécution, on s'aperçut que 80 kilomètres du tracé étaient... en Chine : les ingénieurs avaient franchi la frontière sans s'en douter. Il y eut un très beau pont, un pont suspendu d'une légèreté telle que notre passerelle d'Austerlitz est massive à côté. Lorsqu'on voulut l'inaugurer, on s'aperçut qu'il était... en bambou. Et combien d'autres faits semblables de gaspillage et d'incurie.

Mais, comme, régulièrement on ne peut faire exécuter des travaux dépassant 1.500 francs sans passer de marché, pour payer tous ces tâcherons indigènes, on eut recours à des marchés fictifs avec des hommes de paille et des prête-noms complaisants. Le système des virements et des faux mandats fonctionna sur toute la ligne. On peut mettre en fait que la moitié des mandats de paiement dressés pour les voies ferrées du Tonkin constituèrent des faux. Tel entrepreneur ou tel tâcheron, dont les travaux portèrent sur le lot n° 1 furent payés avec des mandats affectés au lot n° 5. D'autres personnes encore touchèrent des mandats, qui n'ont jamais exercé la profession d'entrepreneur ni exécuté un travail quelconque ; tels M. Blanc, qui est pharmacien, et M. Docelle, qui est marchand de draps.

Ces malversations furent d'autant plus faciles qu'il n'y a pas en Indo-Chine de contrôle financier. Ce sont les mêmes fonctionnaires qui dressent en même temps les situations, les certificats de paiement et ordonnancent les mandats, et personne ne vient les vérifier, pas même les inspecteurs généraux des travaux publics aux colonies.

Aux réclamations déposées par les entrepreneurs, l'administration de M. Doumer répondit orgueilleusement et impudemment que personne n'avait le droit de lui demander des comptes pour ces travaux, vu le blanc-seing octroyé par le Parlement, et

que « les inspecteurs n'avaient nullement à s'immiscer dans la gestion des fonds de l'emprunt de 200 millions, n'ayant à connaître que de la régularité de la comptabilité. »

Une plainte en règle fut déposée contre l'administration des travaux publics. Cette plainte, on la retarda pendant deux années à Saigon, dans les bureaux de M. Doumer, et elle dort maintenant dans les cartons du ministère.

Sait-on quelle satisfaction fut alors donnée à l'opinion publique de la colonie, où l'on ne se gêne pas pour dire tout haut ce qu'on pense et même pour l'imprimer dans les journaux.

En récompense de plus de 80 MILLIONS dilapidés, par la grâce toute-puissante de M. Doumer, un décret spécial rendit M. Guillemoto inamovible et M. Desbos fut décoré.

Mais parmi tous ces incidents qu'a occasionnés au Tonkin la construction des chemins de fer, il en est un qui a fait un bruit énorme dans la colonie et lui a créé un scandale encore inapaisé là-bas. C'est ce qu'on a appelé *l'affaire des entrepreneurs*, procès intenté devant la juridiction compétente par MM. Chièze et Manard, adjudicataires du lot numéro 1. On se rappelle que ces entrepreneurs sont les seuls qui aient réussi, malgré les agissements de l'administration de M. Doumer, à terminer leurs travaux. Mais, à l'inverse, ils n'ont pu jusqu'ici obtenir de règlement de compte, et ils plaident là-dessus.

Nous n'avons pas, naturellement, à préjuger de la décision du tribunal et, du reste, les affaires des adjudicataires n'intéressent qu'eux-mêmes.

Mais l'enquête qu'a nécessitée leur action a permis de saisir sur le vif les procédés scandaleux employés par l'administration de M. Doumer et a révélé des faits d'une extrême gravité. Si tout cela alors relève bien de l'opinion publique, ce véritable juge souverain.

Ces faits, sont même d'une telle gravité que M. Doumer et ses acolytes ont tout mis en œuvre pour les étouffer et pour entraver l'action judiciaire. On a été jusqu'à exercer une forte pression sur plusieurs membres du tribunal pour les faire revenir sur leur décision première.

D'autres encore ne sont plus, à cause de cette affaire, fonctionnaires de la colonie ; ceux-là, que M. Doumer connaît, savent bien des choses et il y aurait peut-être péril pour lui à leur opposer un démenti trop hâtif.

Voici quelle est cette *affaire des entrepreneurs*.

MM. Chièze et Manard, qui, comme nous l'avons dit, ont complètement achevé les travaux de leur lot, se sont trouvés en butte, dès le début, comme leurs confrères, aux tracasseries et à la mauvaise foi de l'administration. On voulait leur faire lâcher prise, à toute force, ainsi qu'on avait réussi avec les autres.

Ils ont eu le mauvais goût de résister. Alors l'ingénieur chef de service, M. Desbos, a cherché à leur débaucher leurs ouvriers et leurs sous-traitants, notamment un tâcheron du nom de Martin et ses quinze cents ouvriers indigènes. Le fait a été prouvé à l'enquête. Cela permettait, en effet, de venir leur dire ensuite : « Vous n'avez plus sur les chantiers le nombre minimum d'ouvriers prévu par le contrat, nous résilions votre concession et en prononçons la déchéance. »

Le coup a raté. Alors on les a accusés de n'avoir pas pris les matériaux nécessaires à la construction dans les carrières désignées par l'administration, et, pour le prouver, on a tranquillement *falsifié* le texte du cahier des charges, pour le faire cadrer avec les prétentions de l'ingénieur Delbos : cela encore a été formellement établi par l'enquête.

On se rend compte de l'énormité de l'acte commis ; un ingénieur chargé d'un contrôle, en qui réside une parcelle du pouvoir constitué, et qui trouve tout simple d'exécuter ou de faire exécuter un faux en écritures publiques. Le fait matériel du grattage et de la surcharge a été reconnu et affirmé par décision du Comité consultatif du Contentieux de la colonie.

Pour leur défense, MM. Guillemoto et Desbos ont prétendu que le cahier des charges, n'étant pas revêtu des formules exigées par la loi, n'avait pas le caractère

officiel qu'il aurait dû avoir et que, par conséquent, il n'y avait pas faux en écritures publiques. Ils ont donc été obligés de reconnaître et d'invoquer que illégalité pour échapper aux conséquences de leur acte. C'est un dilemme dont ils ne peuvent plus sortir.

Pour tâcher d'étouffer à tout prix cette affaire, on a refusé de communiquer aux entrepreneurs, comme il est d'usage, la décision du Comité du Contentieux, et, ensuite, on a exercé sur ses membres, comme nous l'avons dit, une pression considérable pour les amener à annuler leur premier jugement et à en rendre un second, favorable, cette fois, à l'administration. MM. Galuski, Guillemoto et Doumer lui-même connaissent bien les auteurs de ces actes inouïs de pression officielle.

Malheureusement pour eux, ils n'ont pu arriver à leurs fins. Les membres du Comité ne se sont pas laissé convaincre et leur sentence subsiste intacte. C'est un danger permanent pour les coupables. Ils ont essayé d'y pallier en refusant communication du jugement et des pièces aux entrepreneurs, sous prétexte que « le Comité du Contentieux étant simplement consultatif, l'administration avait le droit de garder pour elle seule les avis qui résultaient des délibérations et n'était pas tenue de les faire connaître aux particuliers, même en cause ».

Et voilà comment se rend la justice en Indo-Chine. Voilà les méthodes de gouvernement appliquées par M. Doumer et ses fonctionnaires ! Voilà comment ils esquivent ensuite les responsabilités !

Mais cette décision du Comité, qu'on a réussi à cacher aux entrepreneurs, il est d'autres personnes qui la connaissent bien, elles, et auxquelles les circonstances feront peut-être un devoir de tout dire.

Car enfin, on ne peut supporter plus longtemps qu'une administration, même doumérienne, ait introduit dans une colonie de vingt millions d'habitants le régime du bon plaisir, de l'autocratie, de la dilapidation des deniers publics, du faux non patriotique à et qu'en récompense les uns aient de l'avancement, les autres (comme MM. Guillemoto et Desbos) soient décorés, et que leur grand chef, celui qui a tout dirigé, soit candidat à la présidence de la République !

ROGER MENKAR.

EMPRUNT DE 80 MILLIONS

(*Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux*, 1^{er} avril 1905)

CHAPITRE III

Article premier. — LIGNE DE HAÏPHONG À HANOÏ ET À LAO-KAY

1^{re} section. — de Haïphong à Hanoï et de Hanoï à Viétry
Longueur 738 km. 222 mètres

Infrastructure et bâtiments (Entreprise Chièze et Manard) et divers marchés 1 9
sept. 1899

T. P. et entrepreneurs
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 mars 1906)

Par le dernier courrier est revenu dans la colonie, M. Chièze, l'entrepreneur bien connu ; il est accompagné de M. Kosiorokowics. L'action, intentée par M. Chièze et son associé, M. Manard, au Gouvernement général de l'Indo-Chine, et actuellement

pendante devant le Conseil du contentieux administratif de l'Annam et du Tonkin, n'est pas étrangère à ce voyage.

En effet, à l'audience du 20 janvier dernier, malgré les conclusions de M. Galuski, représentant le Gouvernement général, le Conseil décida de renvoyer cette affaire à trois mois, sur le vu d'un télégramme du ministre des Colonies annonçant le départ de MM. Chièze et Kosiorokowics par le paquebot du 4 février dernier et la signature d'un compromis.

RAPPORT VIOLETTE
(*JORF-Documents parlementaires*, 29 mars 1911)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Rapports_Viollette_Indochine.pdf

6.— Les budgets d'emprunt.

.....
L'entreprise des travaux d'infrastructure de la ligne Haïphong, Hanoï, Vietri [fut] en 1899 concédée de gré gré à MM. Chièze et Manard sur un montant estimatif de 1.335.555 piastres. Par suite d'une omission invraisemblable, mais assez courante en Indo-Chine, on ne fit pas de marché. Il serait intéressant de rechercher si ce n'est pas d'accord avec l'entrepreneur pour lui éviter de payer des droits d'enregistrement. Quoi qu'il en soit, le gouverneur général se contenta de mettre sa signature en bas de la soumission présentée par l'entrepreneur. Lorsque les travaux furent à peu près finis, l'entrepreneur réclama une copie et, tout de suite, prétendit, à tort, affirmer l'inspection, que cette copie se référait à un original que l'administration avait maquillé par des faux caractérisés.

Aucun moyen, bien entendu, de comparer avec l'autre exemplaire absent et procès à la date du 14 avril 1903, devant le conseil du contentieux. Cette date est à retenir car en septembre 1905, plus de deux ans après, le conseiller rapporteur n'avait pas même commencé son rapport, soit paresse ou négligence, soit qu'il désirât ne pas prendre parti dans une affaire difficile. C'est alors que les parties décidèrent de recourir à une sentence arbitrale. La colonie négligea de se défendre, ainsi qu'il est officiellement constaté, et elle fut condamnée.

VARIATIONS SUR UN AIR CONNU
par Henri Laumônier
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 novembre 1912)

.....
Que MM. Viollette, Bluysen et autres parlementaires à l'âme sensible se rassurent : les tortionnaires sont infiniment plus rares ici qu'en Europe ; et, avant de fonder une ligue pour la défense des indigènes, alors que personne ne songe à molester ces derniers, qu'ils unissent plutôt leurs efforts pour protéger les habitants des Colonies, blancs et gens de couleur, contre l'arbitraire administratif et les rafles de capitaux, faites par des sociétés privilégiées, aux dépens de nous tous.

Un groupement comme le consortium international de la Compagnie de construction du Yun-Nan, des entreprises du genre de celle de Chièze et Manard, ont provoqué, du fait de l'égoïsme féroce des bénéficiaires, des morts multiples, tout en appauvrissant la Colonie, en raison des millions emportés. Pourquoi donc nos parlementaires, si ardents dans la lutte engagée contre d'humbles colons sans défense,

demeurent-ils ainsi muets quand il s'agit de combattre les « requins » dévastateurs ? Y a-t-il pour ces grands flibustiers de la finance des grâces d'État ? On peut le croire, et la République, troisième du nom, n'aura jamais, comme il advint pour la royauté sous Louis XIV, ses « grands jours ».
