

Mise en ligne : 19 janvier 2014.
Dernière modification : 13 février 2022.
www.entreprises-coloniales.fr

BROSSARD & MOPIN, TIENTSIN pionniers du béton armé en Chine

Branche Indochine-Sud-Est asiatique

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Brossard_&_Mopin.pdf

1906 : association de Jean Brossard et Eugène Mopin en 1906.

Exemple de réalisations :

En Chine : le Grand Hôtel de Pékin, le pont de la Victoire à Canton...

BROSSARD, MOPIN et Cie
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1918, p. 122)

Entrepreneurs
Société au capital de 900.000 \$ 00
Saigon, 16, rue Richaud

MM. BROSSARD, J. entrepreneur ;
GEOFFROY, ingénieur fondé de pouvoirs ;
MINUTTI, ingénieur fondé de pouvoirs ;
BLOT, comptable ;
DOHIN, contremaître ;
GIRARD, contremaître ;
LIÉ MARCELIN, contremaître ;
POCCHIOLA, contremaître ;
CARIVALLIS, contremaître ;
PIÉNOVI, contremaître ;
JOVENET, contremaître ;
DE MARCILLY, magasinier ;
RATINEY, caissier.

Succursale à Hongkong
MM.R. GAUJOIN, ingénieur, fondé de pouvoirs ;
HOUBERT, contremaître ;
LOZÉ, comptable.

Siège social à Tientsin
MM. MOPIN E., entrepreneur ;
BOURGERY, ingénieur, fondé de pouvoirs ;
PERNAUT ¹, ingénieur, fondé de pouvoirs ;
BAILLY, chef d'ateliers ;
DEBRIEL, chef du service commercial ;

¹ Pernaut : ancien directeur de la Société d'oxygène et d'acétylène d'Extrême-Orient à Hong-Kong, puis à Saigon :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/SOAE0.pdf

SANDRIÉ DE JOUY, comptable.

Succursale à Singapore

MM. P.H. BARRIÈRE, ingénieur, fondé de pouvoirs ;
PALLION, contremaître ;
COSTA, contremaître ;
LAMB, contremaître ;
PERRY, contremaître ;
TESSARO, contremaître ;
MONTIERO, contremaître ;
DISTANT, comptable.

BROSSARD, MOPIN et Cie
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1920, p. 126)

Siège social à Tientsin

MM. MOPIN (Eugène), entrepreneur ;
PERNAUT, ingénieur, fondé de pouvoirs ;
DEBRIEL, chef du service commercial ;
LEDREUX, ingénieur ;
SANDRIE DE JOUY, comptable ;
RINTEAU, ingénieur-mécanicien ;
WIELMAEKER, architecte ;
SANS, chef d'atelier ;
HOUBERT, contremaître.

Succursale à Hongkong

MM. GAUJOIN,
GONELLA,
LAUBY,
ROUSSELET.

Légion d'honneur
Ministère des affaires étrangères
(*Le Journal officiel de la République française*, 13 février 1921)

Jean MOPIN (1874-1955)
Chevalier

MOTIFS de la PROPOSITION

Création des Chantiers de Hsinho et construction de navires.
Construction du Grand Hôtel de Pékin.

En pleine guerre, au milieu de difficultés de toute nature qu'il a surmontées grâce à une patiente énergie, il a réussi à installer, dans l'espace d'une année, sur une rive déserte du Pei Ho, les cales, bassin et ateliers et bâtiments divers nécessaires à la construction de 6 navires et à les construire en même temps que les installations se montaient.

En se faisant (avec M. Bourgery²) le pionnier de la construction maritime française en Chine, en s'attirant la reconnaissance de plusieurs milliers d'ouvriers indigènes dans une région qui venait d'être désolée par des inondations, en accroissant, dans une mesure inconnue jusqu'ici, le personnel et le matériel industriels de la France en Chine, M. Mopin a rendu au commerce, à l'industrie, et, en général, au renom de notre pays dans le Nord de la Chine, des services éminents tout à fait dignes de la distinction sollicitée en sa faveur.

Les Français, pionniers du béton armé en Chine
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 février 1922)

C'est aux Français que revient le mérite d'avoir introduit le béton armé en Chine pour la construction de grands ponts et d'autres ouvrages importants. Il faut tout particulièrement signaler le grand pont de 240 m. tout récemment achevé près de Pékin : son importance ainsi que sa rapidité d'exécution, malgré les difficultés qui ont dû être surmontées, méritent d'attirer l'attention de nos lecteurs par une description détaillée de cet ouvrage.

Depuis quelques années, l'administration chinoise a doté les environs de Pékin de routes modernes qui desservent cette campagne si pittoresque et si riche en monuments intéressants. Cette amélioration des voies de communication a créé un tourisme qui s'accroît de jour en jour et contribue à la prospérité de la région.

La majorité de ces routes, construites en terrain peu accidenté, n'ont pas nécessité l'établissement d'ouvrages d'art importants. Le coût de telles constructions aurait d'ailleurs été hors de proportions avec le but à atteindre.

La route de Pékin à Men-To-Kow, longue de 30 kilomètres, présente un plus gros intérêt. Elle relie la capitale aux mines de charbon de Men-To-Kow dont la production, déjà importante, est appelée à devenir considérable. Une ligne de chemin de fer existe déjà pour desservir ces mines mais l'importance des transports qui se font par chameaux, parallèlement à cette ligne, a permis de prévoir que la route sera d'une grande utilité pour les transports par camions automobiles. Ceux-ci, emplis sur le carreau de la mine, iront porter leur chargement jusque dans le chantier de l'entrepôt, ou même directement chez le consommateur. On évitera ainsi les transbordements onéreux qui font qu'actuellement, le chameau est souvent préféré au rail. Les hauts-fourneaux actuellement en construction à Che-King-Chau seront également desservis par cette route. Étant donné, d'autre part, la pénurie et les fréquentes réquisitions de matériel roulant pour des besoins militaires, la route est appelée à rendre un service vital à Pékin chaque fois que le chemin de fer sera dans l'impossibilité d'assurer les transports de charbon.

Aussi, l'administration s'est-elle décidée à la construction d'un pont important qui permettra la traversée du Yung-Tinh-Ho ou Huu-Ho entre San-Kin-Tieu et Men-To-Kow. L'étude du projet et l'exécution des travaux ont été confiés aux Établissements Brossard et Mopin, les spécialistes du ciment armé bien connus en Extrême-Orient.

Le Huu-Ho prend sa source aux environs de Ning-Won-Fou, dans le nord du Chansi, et se jette dans le Pei-Ho en amont de Tien-tsin. Long d'environ 500 kilomètres, son principal affluent est le Yanh-Ho, formé de branches ayant leurs sources dans les montagnes au nord et à l'est de Kalgan. [...]

L'ouvrage est entièrement en ciment armé.

² Clément Bourgery : constructeur du barrage hydroélectrique de Banméthuot : www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Ban-Me-Thuot-elec.pdf

Ce mode de construction a été choisi à cause des avantages qu'il présente, tant sur la construction en maçonnerie que sur la construction métallique. Les ponts en ciment armé sont moins lourds que les ponts en maçonnerie, ils permettent des fondations moins coûteuses, les piles sont plus étroites et offrent moins d'obstacle au passage des eaux. Leur édification est plus rapide et plus économique que celle des ponts en maçonnerie. Ils présentent, sur les ponts métalliques les avantages, encore insuffisamment appréciés, d'une esthétique plus satisfaisante, de la suppression des vibrations, d'une durée indéfinie, de la suppression des frais d'entretien, de la rapidité d'exécution et de l'augmentation de résistance avec la durée. Le pont se compose de 8 travées de 30 mètres et de deux culées de 10 m. 50, ce qui porte sa longueur totale à 261 mètres. Le tablier est à 10 mètres au-dessus du niveau de l'étiage. Chaque travée se compose de 3 arcs paraboliques en ciment armé reposant sur les piles par l'intermédiaire des articulations système Mesnager. La distance d'axe en axe des articulations, ou corde de l'arc, est de 28 m. 50, sa flèche est de 3 m 00, le surbaissement est ainsi de $1/7.3$. La section maximum des arcs est de 0 m 75 x 0 m 50. Ils affectent la forme dite d'« égale résistance ». Le tablier repose sur les arcs par l'intermédiaire de poteaux espacés de 2 m. 20 dans le sens longitudinal. Il est composé de trois poutres longitudinales appuyées sur les poteaux et supportant la dalle de la chaussée et deux trottoirs en encorbellement. La largeur totale du tablier est de 9 mètres, dont 6 mètres pour la chaussée et 1 m 50 pour chaque trottoir. Des joints de dilatation sont aménagés dans le tablier supérieur au-dessus de chaque pile. L'écoulement des eaux de la chaussée est assuré par des tuyaux en fer placés sous les caniveaux et traversant le hourdis. Les bordures des trottoirs sont renforcées par de fortes cornières posées pendant le bétonnage. Les poteaux en béton armé des garde-corps ont été coulés d'avance et mis en place après la prise achevée du béton. Le profil en long du tablier a été établi avec une pente de 1 centimètre par mètre pour les trois travées extrêmes de chaque côté, et en palier pour les deux travées centrales.

Le niveau des plus hautes eaux atteint à peine la naissance des arcs, toute l'ouverture des travées restant ainsi libre à l'écoulement des eaux, les risques d'accidents par le choc des objets flottants sont réduits au minimum. Les culées sont protégées par des quarts de dômes et des perrés en maçonnerie.

Le pied des piles est protégé contre les affouillements par des enrochements. Le pont a été calculé pour pouvoir supporter simultanément le passage d'un rouleau compresseur de 10 tonnes et une surcharge de 400 kilos par mètre carré, ce qui répond à toutes les exigences du trafic prévu.

Les fondations des piles ont été descendues jusqu'à une profondeur de 5 mètres, sauf celles des deux premières du côté de Pékin qui ont été descendues à 6 m 00 au-dessous du lit de la rivière. Elles reposent sur un sol très compact. Les fouilles ont été exécutées sans difficultés spéciales, sauf pour ce qui concerne la pile située au milieu de la rivière pendant l'étiage. Cette fouille a été exécutée sous la protection d'un batardeau formé d'une double ligne de palplanches entre lesquelles on a pilonné de la terre argileuse.

Une crue prématurée (la période des pluies survient normalement aux mois de juillet-août) étant survenue le 10 juin a détruit une partie de cet ouvrage déjà préparé pour couler le béton. Le 4 juillet, une seconde crue très violente avait emporté plus de la moitié du batardeau et comblé la fouille qui était déjà terminée. La saison des pluies arrivant tout de suite après a obligé les constructeurs à ajourner la reprise de ce travail jusqu'à la fin du mois d'août. Pendant ce temps, on poussait activement la construction de six autres travées du pont. Les échafaudages portant les cintres des arcs et soutenant toute la construction ont été exécutés avec un soin tout spécial. Ils reposent sur des fondations en béton par l'intermédiaire des boîtes à sable qui ont été employées au décoffrage. Ils sont fortement contreventés et ceux des travées III et IV, plus exposés aux

crues, ont été ancrés au moyen de câbles d'acier pour éviter tout danger d'être déplacés par les courants.

Ceux des deux travées I et II reposent sur des pilotis battus dans la rivière.

Des dispositions spéciales ont été prises qui ont permis de terminer les six travées côté Men-Tô-Ko, sans attendre que les arcs des deux travées côté Pékin soient terminés. Pour annuler les poussées qui doivent être reportées sur les culées et que les piles seules ne pourraient supporter, on a posé de fausses culées aux piles IV et V. Ces fausses culées se composent d'étais en grosses pièces de bois épaulant les têtes des piles et reposant sur des fondations en béton.

La pile III ne pouvait être étayée de cette façon car elle se trouve tout à fait au bord de l'eau et l'appui des étais n'aurait pas présenté toutes les garanties de solidité requises. On a été amené à suspendre les arcs de la travée III et IV et ajouter un tirant provisoire en acier. Cette disposition a permis de bétonner les arcs sans avoir à craindre aucun déversement de la pile III. Le bétonnage des arcs et tabliers a été réalisé d'une façon normale et en travaillant jour et nuit.

Les installations du chantier comportaient les logements du personnel, les hangars pour ateliers, les magasins à ciment et à fer, une petite centrale électrique produisant le courant nécessaire pour l'éclairage pendant le travail de nuit et pour les moteurs actionnant une scierie mécanique, les bétonnières et les pompes d'épuisement. En outre, une pompe à vapeur a été installée spécialement pour l'épuisement de la fouille en rivière. Un service de signaleurs fonctionnait pour prévenir de l'arrivée de crues subites.

Les travaux, commencés le 1^{er} avril 1921, ont été terminés le 1^{er} novembre 1921. L'exécution de cet ouvrage important avait été réalisée en sept mois seulement, soit un délai excessivement bref. Il eût été irréalisable avec superstructure métallique.

Autre remarque. Le contrat d'entreprise signé le 19 novembre 1920 stipulait que les travaux devaient être commencés immédiatement et être terminés pour le 15 décembre 1921, soit dans un délai de treize mois. Pour des raisons indépendantes de la volonté des entrepreneurs [difficultés de la Banque industrielle de Chine ?], les travaux ne purent commencer que le 1^{er} avril et furent terminés avant le 15 décembre, c'est-à-dire en moins de huit mois dans lesquels sont pourtant compris les deux mois d'attente pour décoffrage après achèvement du bétonnage.

Cette rapidité d'exécution, qui ne peut être obtenue que par l'emploi d'un personnel spécialisé et expérimenté, fait le plus grand honneur à l'organisation technique des Établissements Brossard Mopin.

Cette société, appréciée par l'administration chinoise, fut particulièrement distinguée par le jury international à propos du projet de construction d'un pont sous rail de 2.800 mètres sur le fleuve Jaune, nappe d'eau aux caprices dangereux. Ce cours d'eau redoutable a plus d'une fois changé son embouchure ; ses inondations, aussi célèbres que terribles, ont souvent provoqué la rupture de digues et l'inondation de vastes contrées avoisinantes. Les terres voisines du Hoang-Ho sont généralement au-dessous de son étiage, et près de Kaifong, là où le futur emplacement du nouveau pont fut choisi, à 1 kilomètre en aval du pont actuel de 3.000 mètres, les dépressions des terrains avoisinants atteignent même jusqu'à 26 mètres. On sait que le jury accorda à la Maison Brossard Mopin une prime de 181.000 francs. Le projet prévoyait une dépense de près de quatre-vingt millions de francs. La solution proposée par cette maison française était tout à fait spéciale, notamment pour les fondations à établir à une profondeur atteignant 42 mètres au-dessous de l'étiage.

L'éminent professeur A. Mesnager, membre de l'Institut, pendant son séjour en Chine, comme membre français du jury du concours ci-dessus mentionné, a visité le chantier du pont de Men-To-Kow et eût l'occasion de voir la réalisation, pour la première fois en Chine, des arches munies des articulations de son système (les barres

rondes en acier se croisant dans les articulations remplacent les rotules usuelles en acier, ce qui simplifie l'exécution et donne en même temps une économie considérable).

La même maison, en même temps, a exécuté aussi un autre pont-route de 60 mètres en 3 travées de 20 mètres avec poutres indépendantes en bow-string. Ce fut à Yang-Tsun sur une petite rivière entre Pékin et Tientsin, pour la route en voie d'exécution par la Croix Rouge Américaine et qui doit assurer dans un avenir prochain le trafic par autos entre Takou et Pékin. Le pont de Yang-Tsun, fondé sur pilotis en béton armé, a une largeur de 9 mètres : 6 mètres pour la chaussée, et deux trottoirs de 1,5 m. de chaque côté. Il a été exécuté dans un délai également très bref. Il a été réalisé en 4 mois, du 1^{er} juillet au 1^{er} novembre de la même année.

Un troisième pont en béton armé vient aussi d'être achevé en septembre dernier à Canton par la même maison française. C'est un pont passerelle comportant une seule arche encastrée de 36 mètres. Ce pont a été établi pour relier la concession française de Canton avec la ville chinoise.

C'est encore la même maison qui a étudié et construit l'immense et luxueux Hôtel de Pékin, lequel est extrêmement apprécié par les Américains.

C'est un bon exemple de ce qu'il faudrait faire en Indochine pour assurer le confort moderne aux touristes et visiteurs.

Cet hôtel est presque entièrement construit en béton armé, de même que l'important marché de Tientsin en cours d'exécution par les Établissements Brossard Mopin pour la municipalité française de Tientsin.

Les ingénieurs de la même maison ont aussi étudié un viaduc monumental en béton armé (pour 4 voies de chemin de fer de l'Est Chinois) à Kharbine, lequel doit être exécuté d'ici peu pour le compte de la municipalité de Kharbine.

A Hongkong, la colonie anglaise, pourtant si exclusive, s'est confiée à la même maison française comme seule spécialiste véritable pour les constructions en béton armé. Après avoir construit l'immense dépôt ou *godown* de Kowloon, totalement en béton armé, elle achève l'ossature d'une énorme maison de rapport sur la rue principale de Hongkong.

On envisage encore prochainement de construire un immense hôtel de luxe à Kowloon du genre du Pékin Hôtel.

Il faut encore citer que les ingénieurs des Établissements Brossard Mopin, outre le projet primé, avaient aussi étudié et présenté pour le concours du pont sur le fleuve Jaune une solution qui avait particulièrement attiré l'attention du Gouvernement chinois et celle du jury du concours.

Il s'agissait d'un système tout à fait original consistant en application de consoles en béton armé pour les piles supportant les grandes travées métalliques afin de diminuer la portée de la travée métallique sans resserrer le lit de la rivière par des piles trop peu espacées et qui a été coté et apprécié au point de vue technique tout à fait récemment par « The Far Eastern Review », le journal technique bien connu en Extrême-Orient (publié à Shanghai par les Américains).

Nos lecteurs savent que la branche tonkinoise de cette société, dont l'activité s'étend de Tourane au Szetchouen et de Haïnan au Siam, a, par un remarquable effort et malgré la crise qui s'abattit l'an dernier sur les entreprises qui étaient en relations avec la banque qui vacilla [Banque industrielle de Chine], constitué un personnel d'élite, a traversé l'orage et réussi un nombre considérable de constructions d'importances variées en B. A. dont nous entretiendrons prochainement nos lecteurs.

Société anonyme des
Etablissements BROSSARD MOPIN

Capital: 3 000 000 \$ de Tientsin

ENTREPRISE GÉNÉRALE DE TRAVAUX PUBLICS

Opérations industrielles, maritimes, foncières, commerciales

Adr. télégr. : BROSSARPIN

Siège Social : TIENTSIN

Projets et devis sur demande

Agence de Haiphong : 16-18, rue Dominé



Hôtel de Pékin — (Construit par la maison BROSSARD MOPIN ET C^{ie})

Les ponts suspendus
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 mai 1922)

[...] Une solution assez intéressante est la combinaison dans un même pont des deux principes : pont en ciment et pont métallique dont le projet présenté par M. Koziarski, ingénieur de la maison Brossard, Mopin et Cie, pour le pont du fleuve Jaune (Chine), est une application des plus intéressantes. Nous avons présenté à nos lecteurs, dans notre numéro du 2 avril, un croquis de ce remarquable projet qui fut classé troisième au concours institué par le gouvernement chinois avec un prix de 30.000 \$. [...]

pub
Établissements Brossard et Mopin
Capital 3.000.000 \$ de Tientsin
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 8 octobre 1922)

Adresse télégr
BROSSARPIN
Codes :
Az. français
Bentley A.B.C. 5T h.
Siège social : Tientsin
Agences
Paris
Singapore
Haiphong
Hongkong
Shanghai
Tientsin
Pékin

ENTREPRISE GÉNÉRALE DE TRAVAUX PUBLICS
Opérations industrielles, maritimes, foncières, commerciales
Projets et devis sur demande

Légende

Pont de Yang-Tsoun (3 travées de 20 m) sur la route de Pékin à Tien-Tsin

publicité
Établissements Brossard et Mopin
Capital 3.000.000 \$ de Tientsin
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 novembre 1922)

Entrepôts du Port de Kaoiloung (Hongkong). — Construits en ciment armé par la
Maison Brossard Mopin

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES ÉTS BROSSARD & MOPIN

Banque industrielle de Chine
(*Le Journal des finances*, 31 mai 1924)

[...] La. B. I. C. [...] participe [...] à la réorganisation de la Société Brossard et Maupin
[sic : Mopin], dans laquelle elle a de gros intérêts.

La Société Brossard et Mopin
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 17 août 1924)

[...] C'est M. Georges Maspero [Banque industrielle de Chine] qui a été nommé
président du conseil d'administration, et M. [Alfred] François³, un polytechnicien,
administrateur délégué.

La firme Brossard et Mopin va pouvoir reprendre en Chine les grands travaux dans
lesquels elle s'était signalée à l'attention de tous.

Elle va pouvoir aussi contribuer de nouveau à l'essor économique de l'Indochine. [...]

Les Français constructeurs de ponts
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 février 1926)

On sait qu'une maison française [Brossard Mopin] construit à Bangkok un grand pont
de chemin de fer sur le fleuve (ménam) Tchoa Praya pour réunir les deux réseaux
siamois [...].

³ Alfred François : X-Ponts, administrateur de la Banque industrielle de Chine et de la Banque franco-chinoise.

Nous apprenons que c'est encore une maison française qui a obtenu l'adjudication d'un grand pont à bascule sur le fleuve Hai à Tientsin, ouvrage sur lequel le *Far Eastern Review*, nous fournit quelques détails intéressants.

Dix sept offres ont été reçues par le Comité d'entretien du Hai Hô dont cinq adoptaient le type Scherzer, en particulier l'offre française, qui a été acceptée et dont le prix est de 2.918.400 francs et 351.354 dollars-or, soit environ 577.000 taëls (onces d'argent).

Le pont levis roulant du type Scherzer est d'un type de pont levis roulant dont la volée mobile et le contrepoids forme un tout. Lorsqu'on l'ouvre, il roule vers l'arrière sur deux crémaillères, le centre de gravité se déplaçant horizontalement parallèlement aux crémaillères, de la même façon qu'un rouleau se meut horizontalement par rapport au sol. L'ouverture du pont peut se faire en une minute, même avec un vent de 80 km. à l'heure.

Banque industrielle de Chine
(*Le Journal des finances*, 8 octobre 1926)

[...] nous avons réglé également [avec la Chine] les questions qui étaient pendantes avec la Société Brossard-Maupin [*sic* : *Mopin*]. »

TRANSFERT DU SIÈGE À SAÏGON

Banque industrielle de Chine
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 décembre 1927)

[...] Les affaires dans lesquelles la société est intéressée commencent à donner des résultats encourageants. Les Établissements Brossard Mopin vont distribuer un dividende. [...]

L'Économiste colonial illustré, 1928 :
Société d'exploitation des Établissements Brossard-Mopin
Siège social : 48, rue Richaud, Saïgon
Agences : Saïgon, Singapour, Tientsin
Correspondant à Paris : 74, rue Saint-Lazare
ENTREPRISES GÉNÉRALES
BÉTON ARMÉ
PONTS — PASSERELLES — APPONTEMENTS
MURS DE QUAI — RÉSERVOIRS

.....
Constructions d'immeubles et d'usines

Situation économique à Singapour et en Malaisie en 1928
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 24 novembre 1929)

[...] Nous sommes cependant aussi bien placés que d'autres et la preuve en est dans l'activité des établissements français Brossard et Mopin, qui viennent de construire le building de la Mercantile Bank. [...]

[La nouvelle gare centrale de Singapour]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 1^{er} mars 1931)

[...] Nous avons entendu dire, d'autre part, que les chemins de fer auraient, eux aussi, subi rudement le contrecoup de la crise ; mais n'ayant pas encore reçu de Kouala-Lumpur le dernier rapport, nous manquons de précisions à ce sujet. En tout cas, cela n'a fait arrêter ni les travaux de construction de la ligne orientale ni celle de la nouvelle gare centrale de Singapour, que nos compatriotes venant de France et s'arrêtant à Port Keppel peuvent voir en sortant des docks pour aller en ville.

Ce très gros travail est exécuté par la maison française Brossard et Mopin. Cette adjudication avait fait beaucoup de bruit à Singapour l'an dernier, bien que ce ne soit pas la première fois. Les entrepreneurs anglais et surtout chinois ont vivement protesté. Ces derniers faisaient valoir leur qualité de sujets britanniques ; mais le gouvernement de la Colonie a déclaré qu'il tenait à ce que le travail fût exécuté par des entrepreneurs européens et que la Maison Brossard et Mopin était depuis assez longtemps établie à la colonie et y avait suffisamment fait ses preuves pour être admise aux adjudications. Mais voyez-vous quel tollé général, quels hurlements des Chambres de commerce, quel vacarme dans la presse, si un contrat de cette importance, et même le plus minime contrat, était adjugé en Indochine à une maison britannique ? [...]

La maison Brossard et Mopin est vraiment à Singapour une gloire française, qui utilise des techniciens français et du ciment tonkinois et qui a contribué à doter Singapour de quelques-uns de ses plus grands et de ses plus beaux édifices. Elle y travaille en ce moment avec une activité réconfortante car on sent, à voir ces grands travaux en train, que les Anglais n'ont pas de crainte pour l'avenir et que Français, Hollandais et Japonais partagent cette confiance. Enfin, cette activité des grands travaux publics dans cette colonie, beaucoup plus atteinte que la nôtre par la crise, contraste avec la politique de notre Administration qui prend prétexte de la situation pour arrêter non les dépenses de luxe et de fantaisie mais les travaux d'outillage économique. [...]

La nouvelle gare de Singapour
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 28 février 1932)

On vient d'inaugurer la nouvelle gare de Singapour, près de port Keppel ; il y a quelques semaines, elle avait abrité l'exposition industrielle organisée sur l'initiative de M. le gouverneur Clémenti pour chercher à sortir le pays du marasme.

La gare des voyageurs était autrefois à l'autre extrémité de la ville : rue du Réservoir ; ce ne sera plus qu'une gare de passage. La nouvelle gare est construite près des docks où nos paquebots s'arrêtent en venant de France ; elle évitera une assez longue course en automobile aux voyageurs pour Kouala-Lumpur, Pénang et Bangkok.

La construction en a été confiée il y a deux ans à la Société d'exploitation des Établissements Brossard et Mopin qui avait été chargée de mener à bien cet immense édifice.

Il est curieux de constater le développement pris par cette société française à Singapour et en Malaisie. Les travaux qu'elle a entrepris et exécutés lui ont valu une telle réputation que l'on peut affirmer qu'aucun grand œuvre n'est entrepris sans qu'il

soit fait appel à son concours. En quatre ans, elle a achevé la construction d'immeubles divers pour près de 100 millions de francs ! Trois grandes banques, un cinéma, les bâtiments du chemin de fer à Kouala-Lumpur, et, en tout dernier lieu, la nouvelle gare de Singapour.

Naturellement, il y a eu beaucoup de protestations contre cette adjudication, surtout de la part des entrepreneurs chinois, mais l'administration anglaise a tenu bon.

Mais imaginez chose semblable à Saïgon : une entreprise anglaise obtenant la construction de la gare ! Quels hurlements du côté des entrepreneurs, toute la presse en fureur, M. Outrey interpellant le ministère ! etc. Et pourtant l'on trouve tout naturel que des entrepreneurs chinois enlèvent la plupart des adjudications.
