

23 février 1882 – L'adjudication des travaux de construction du marégraphe

En matière de travaux publics, l'adjudication a pour but de déterminer quel est, parmi plusieurs concurrents, celui qui sera chargé d'une entreprise déterminée. En 1882, il y a deux formes d'adjudication : l'adjudication aux enchères et l'adjudication au rabais. La première se pratique le plus souvent lorsqu'on veut vendre au plus haut prix possible un objet déterminé ; le plus offrant enchérisseur en devient l'acquéreur. On a recours à la seconde lorsqu'on veut faire exécuter un travail ou une fourniture au plus bas prix possible ; on part d'un prix déterminé, et celui des concurrents qui consent le plus fort rabais est déclaré adjudicataire.

À l'époque, les règles à suivre sont fixées par l'ordonnance du 4 décembre 1836. On peut toutefois considérer comme encore en vigueur quelques détails de procédure de celle de 1829, spéciale aux marchés de travaux publics.

Les adjudications sont annoncées vingt jours à l'avance, sauf dans les cas d'urgence. La publicité est proportionnée à l'importance des ouvrages. Les affiches indiquent les bureaux où l'on peut prendre connaissance du cahier des charges, les autorités chargées de procéder à l'adjudication, le lieu, le jour et l'heure fixés pour l'adjudication... Pour être admise, une soumission doit être accompagnée de quelques pièces administratives. Toute soumission qui n'est pas accompagnée des pièces exigées ou qui n'est pas conforme aux règles établies est déclarée nulle et non avenue. Les pièces exigées pour l'admission à l'adjudication sont jointes, dans un paquet cacheté, à la soumission, qui préalablement a été renfermée toute seule dans une autre enveloppe aussi cachetée.

Le soin de prononcer les adjudications n'est jamais remis à un seul représentant de l'administration. Le préfet adjuge les travaux publics en *Conseil de préfecture*, en présence d'un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Les garanties d'impartialité sont ainsi plus grandes que si la décision était remise aux mains d'un seul homme.

Les travaux de construction du marégraphe sont mis en adjudication ordinaire, faite sur rabais. Le 23 février 1882, à quatorze heures, les paquets cachetés sont déposés par les soumissionnaires entre les mains du préfet, en présence de Messieurs A. Debax, G. Mossé et Conte, conseillers de préfecture, et d'Adolphe Guérard (1841-1921), ingénieur en chef du Service maritime. Ils reçoivent un numéro dans l'ordre de leur présentation. Les soumissionnaires présents s'étant retirés, le préfet, après avoir consulté les membres du *Conseil de préfecture* et l'ingénieur en chef, arrête la liste des concurrents agréés et de suite, la séance ayant été rendue publique, il déclare admis les numéros 1, 2, 3 et 4, à savoir Bruno Brun, Michel Aussourd, Pétrus Sylvestre et Joseph Henri Paul. Le second cachet des paquets correspondants ayant été rompu, il donne lecture des soumissions et forme l'état qui à la fin de ce récit.

Il résulte du dépouillement des quatre soumissions proclamées à haute voix que Bruno Brun, domicilié à Marseille, fait l'offre la plus avantageuse à l'État puisqu'il propose un rabais de 10% sur le montant du détail estimatif dressé par Auguste Sébillotte. En conséquence, le préfet le déclare adjudicataire des ouvrages du marégraphe. Les quatre entrepreneurs échangent quelques regards amicaux ou hostiles, et chacun retourne très vite à ses occupations. Bruno Brun dépose une caution de 1 000 francs et les employés préfectoraux

passent à l'adjudication suivante, qui concerne le pavage et l'empierrement des môles et traverses du Bassin national et du Bassin de la gare maritime, travaux pour lesquels les sommes engagées par l'administration sont plus de quarante fois supérieures à celles prévues pour la construction du marégraphe !

Bruno Alexis Brun est né le 27 juin 1852 à Marcieu, petit village isérois du canton de La Mure, où son père est propriétaire cultivateur. Il est donc un jeune entrepreneur qui va sur ses trente ans et ne doit pas avoir encore une situation professionnelle très stable. Il est possible d'imaginer que, du fait de sa jeunesse, il ait besoin d'obtenir le chantier de construction du marégraphe et donc qu'il consente à proposer un rabais important. Il atteint d'ailleurs parfaitement son but puisque, dans un premier temps, il obtient qu'on lui confie ce chantier spécifique. Dans un deuxième temps, les Ponts et Chaussées ayant sans doute été satisfaits de son travail, il réussira à fidéliser un client important : son nom, très souvent suivi de l'appellation "tâcheron", apparaîtra de nombreuses fois et pendant plusieurs dizaines d'années dans les livres de comptabilité des ingénieurs du Service maritime.

A.C.

Noms des Soumissionnaires	Désignation des Travaux.	Montant		Rabais	Quantité du rabais.
		Du détail estimatif	des Soumissions		
	Nivellement général de la France.				
	Port de Marseille.				
	Construction d'un appui fondamental et d'un marégraphe - 21.560. ³¹				
Brun Bruno			23.004. ²⁸	2.560. ⁰³	10 %
Aussourd Michel					4 %
Sylvestre Sébastien					5 %
Paul 1 ^{er} Henri					5 %

État formé pour l'adjudication des travaux de construction du marégraphe de Marseille.