

Un grand Ingénieur : Paul RIBOUD (91)

par A. CAQUOT (99)
membre de l'Académie des Sciences

Noire doyen, serviteur éminent de la France, vient de nous quitter dans sa centième année.

Il avait conservé cette remarquable allure de l'homme dont la sagesse contrôlait tous les actes et s'intéresse à tous les éléments de la vie.

Dans notre dernier entretien, en l'été dernier, nous avions évoqué les problèmes actuels des nations occidentales, et les solutions que Ton pouvait prévoir.

Paul RIBOUD était né à Paris, boulevard Voltaire, le 15 décembre 1872.

Son père, employé des P.L.M., veilla soigneusement avec sa mère à son éducation et à son instruction commencée dans la petite école privée voisine, puis par les conseils de son maître, qui lui donna spontanément des leçons d'allemand, il put entrer comme demi-boursier au lycée Charlemagne dès 1882. Il avait un frère aîné de trois ans plus âgé qui mourut du cramp en 1878, ce qui l'affligea beaucoup.

Cette période, après la malheureuse guerre de 1870, est caractérisée par la réaction de tous les Français, même socialistes, pour aider la nation à se libérer de sa dette de guerre; la mentalité générale était loin de la conception utopique de l'Etat Providence.

Bachelier en 1890, en hypo-taupe en 1891, il entra à l'X en fin de liste, puis tout à fait en tête au classement de première année. Il vouait une grande reconnaissance à Edouard LUCAS, son professeur de topog. Classé dans le corps des Ponts et Chaussées, son année d'officier à Versailles et ses trois années à l'Ecole d'Application lui permirent de vivre près de ses parents, mais nommé en 1897 au poste de PRIVAT, chargé des routes nationales et vicinales, il s'en trouva éloigné pour fonder son propre foyer, et eut le malheur de perdre sa jeune femme et enfin attendu. Sur sa demande, il est nommé en 1901 au poste important de Soissons, comprenant les routes et chemins de fer d'intérêt local sous les ordres de l'ingénieur en Chef LIMASSET, la navigation de l'Aisne sous les ordres de l'ingénieur en Chef BOURGIN, à Reims, et la navigation de l'Oise, dont l'ingénieur en Chef DUZUSEAU était à Compiègne. Il avait pu relâire son foyer avec une jeune femme remarquable, Mlle Marie PARIS, qui fut une merveilleuse compagne de toute sa vie active.

Se consacra à Soissons fut brillante, très aimé de ses chefs par sa qualité de constructeur et sa rigoureuse ponctualité. Il travailla beaucoup, visitait les chantiers, administrait ses trois services, exécutait lui-même ou vérifiait les longs calculs des ouvrages d'art. C'est ainsi que furent réalisés pour ces Chemins de Fer d'Intérêt Local, dans la nouvelle technique du béton armé, le pont bicis de Soissons, ceux de Pontaver et de Gulgnicourt, et le pont de Château-Thierry, remarquable par la faible courbure des arcs comme par son prix modéré malgré sa résistance. Détruit au centre de la bataille de la Marne, il fut reconstruit sur les mêmes dessins.

Ces chemins de fer desservirent la laborieuse région betteravière de Soissons et, après que le Président COMBES eût imité Louis XIV pour exiler des Français, les journaux locaux en périodes électorales dans toutes les circonscriptions se combattaient dans de violents articles également mensongers.

Les chemins de fer en construction étaient un sujet intéressant les lecteurs, et les ingénieurs furent calomniés localement.

Le Directeur du personnel CLAVEILLÉ, malgré son appartenance politique, avait une particulière estime pour la haute valeur, morale et professionnelle, de Paul RIBOUD, et il offrit de nouveaux postes à ce brillant ingénieur.

Celui-ci se dirigea vers le réseau de l'Est, sur les conseils de son chef DUZESAU qui l'introduisit auprès de l'éminent ingénieur DESCUBES. Ils se complurent au premier entretien, et Paul RIBOUD fut immédiatement mis hors cadre et associé à mener dans cette compagnie.

Le 16 octobre 1908, comme Ingénieur Principal, il était placé à la tête de l'arrondissement ferroviaire de Troyes, et le fit sa connaissance dans alors l'Ingénieur des Ponts et Chaussées dans le service comprenant l'ensemble du département de l'Aube.

Le succès se répandit par ceux de mes camarades de promotion ayant été en mission à Soissons, et notre sympathie mutuelle devint une profonde amitié quand la catastrophe de 1910, l'inondation, affecta brutalement nos services.

En janvier, sans prévision de crues, Troyes, située trop à l'amont dans la vallée, pour l'organisation de cette époque, eut les digues surmontés et plusieurs quartiers inondés. Cinq des sept directions de voies ferrées à partir de sa gare étaient coupées.

Dans le lit majeur, les ouvrages de décharge sans radiers n'avaient pas de fondations profondes et s'effondraient, et même un ouvrage d'art important sur le lit mineur, comme le pont d'Anval-Jaucourt, sur la ligne de Paris à Belfort, était détruit.

Paul RIBOUD se montra un exceptionnel réalisateur.

Toutes les circulations furent rétablies en un petit nombre de semaines en mettant en œuvre et en coordonnant tous les moyens possibles par réparation directe ou par tabliers provisoires, avec une remarquable économie.

Aussi, dès que l'arrondissement le plus important, celui de Paris, fut disponible par la retraite de l'Ingénieur MUNTZ, fut-il désigné pour le diriger en septembre de cette même année 1910.

Travailleur infatigable, étant à son bureau une heure avant l'ouverture officielle et le quittant le dernier, il donna une forte impulsion à toutes les entreprises de modernisation des voies.

Le 16 février 1914, il était nommé ingénieur en chef adjoint de la voie. Ce réseau fut le remarquable outil qui permit au Général JOFFRE de regrouper rapidement les armées permettant la victoire de la Marne.

Paul RIBOUD assura non seulement son service, mais encore, comme officier, il fut chargé des liaisons avec la vallée de la Thur, récupérée en Alsace, ainsi que du travail de liaison avec le génie militaire pour les lignes stratégiques, les gares régulatrices, la conception et la réalisation des ouvrages d'art.

Il inspirait le dévouement et le respect par la puissance et l'efficacité d'un travail sans limite. Le 27 avril 1915, il était fait Chevalier de la Légion d'Honneur.

Le 15 mai 1919, le Directeur du Réseau, GERARDIN, en fit son adjoint et, se retirant en 1921, le proposa comme son successeur au Conseil du Réseau.

Les Présidents successifs, GOMEL, RENAUDIN, MARLIO appréciaient le savoir, la haute conscience, comme l'indépendance totale, le sens rigoureux de la justice sociale du nouveau Directeur.

Le réseau de l'Est, farilement charpenté, avec des frais généraux réduits par une direction comprenant un petit nombre d'hommes très efficaces, fut seul pendant cette période à apporter une contribution active aux finances nationales et aux autres réseaux pendant que, simultanément, Paul RIBOUD faisait bénéficier ses cheminots d'importantes réalisations.

Le 11 juin 1931, fut inaugurée la maison modèle de Sérécourt pour la cure des employés tuberculeux. La dévaluation continue et le régime économique créés par le Parlement ne permettaient plus de rentabiliser les habitations nécessaires aux générations nouvelles. Paul RIBOUD fit construire 39 cités de cheminots, la plupart dotées d'un service social.

La France lui doit d'avoir prévu l'importance des communications pour son industrialisation. Il réalisa par avance tout ce qui était économiquement valable. Sa vue vers la frontière l'y incitait alors que Hitler publiait « Mein Kampf » et que les Nazis prenaient progressivement le pouvoir. La gare de l'Est, par son doublement et celle de l'ensemble des voies, est la seule à Paris qui ait pu satisfaire la demande de trafic depuis cette époque. Cette magnifique réalisation, inaugurée dès décembre 1931, était étudiée par l'ingénieur en chef DESCUBES qui avait accueilli Paul RIBOUD, et celui-ci avait la plus grande confiance en la science, la bonté et la haute droiture de cet éminent constructeur.

En 1930, cédant d'une affection de la réline, Paul RIBOUD offrit sa démission, refusée par le Conseil du réseau. Malgré le gêne et la souffrance dominées par sa volonté, il sut assurer sa direction jusqu'au 1^{er} août 1935 où, sur ces instances, le Président MARLIO accepta sa mise à la retraite. Ce n'est pas sans émotion que l'on relut la délibération du Conseil de la Compagnie du 18 juillet où les deux Présidents RENAUDIN et MARLIO remerciaient leur directeur et lui conféraient l'honorariat.

Les épreuves familiales ne lui étaient pas épargnées. Il eut alors le malheur de perdre accidentellement Nicole, son troisième enfant, une douce et belle jeune fille.

Haut savoir, grande autorité, totale modestie personnelle, tel est le souvenir que je conserve de l'ami incomparable que nous venons de perdre.

Pour situer ce qu'était alors ce milieu de la Compagnie de l'Est, je me référerai au témoignage de deux ministres des Travaux Publics, l'un, ROY, qui dans l'ensemble des réseaux classait l'Est au premier rang, et l'autre, mon ami de MONZIE. Il disait de ce directeur, avec son grand esprit de finesse, qu'il était « un fil à plomb moral ».

Commandeur de la Légion d'Honneur, Paul RIBOUD fut honoré de nombreuses distinctions étrangères.

Pendant ces 27 ans passés au réseau de l'Est, il avait vécu intensément trois catastrophes : l'inondation de janvier 1910, la guerre de 1914 à 1918 et le terrible accident de Lagny de décembre 1933 qui l'avait d'autant plus affecté qu'il portait une attention continue à l'amélioration de la sécurité.

Paul RIBOUD s'intéressait également à tout effort national.

Lorsque en 1921, sous la présidence du maréchal LIAUTEY, nous avons voulu sauver l'aviation que les lois économiques du gouvernement et du parlement rendaient moribonde, en dépit de son rôle magnifique dans la victoire, de grands français comme le général MARCHAND (le héros de Fachoda), Edouard MICHELIN, JAVARY, Paul RIBOUD ont voulu réveiller l'opinion, et les réseaux répondirent à cet appel.

Pour rendre l'aviation active, ils songèrent à un réseau commercial aérien et créèrent une société, la SODAC, en confiant sa présidence à Paul RIBOUD. Il ne peut obtenir de commande du ministère des Postes pour le courrier, et le ministère de Contrôle des réseaux de voie ferrée entrava tout effort sérieux. Ainsi la SODAC ne pouvait mettre au point la structure indispensable du réseau d'aérodromes qu'elle étudiait. En 1933 cette société dut se dissoudre.

L'histoire jugea sévèrement, en tous domaines, la politique de la France entre les deux guerres. Elle nous conduisit directement, par impréparation et incompréhension, au désastre de 1940.

Paul RIBOUD resta très actif après sa retraite. Il dirigea et anima, à la demande de Raoul DAUTRY, la revue générale des chemins de fer pour suivre et préparer les progrès pendant vingt ans. Il lui donna une haute tenue voulant que chaque article soit un enseignement par la précision de l'exposé et la logique de la solution.

Il nous a quitté le 25 septembre 1972, à Aloxe-Corton (Côte-d'Or), chez ses enfants, dans sa centième année, et repose à Chindrieux (Savoie) près de la maison qu'il avait organisée pour recevoir tous les siens, et qui lui venait de sa propre famille.

Nous ne pouvons que dire à ses enfants, M. et Mme Louis-Noël LATOUR, M. et Mme Jacques RIBOUD, à leurs nombreux enfants et petits-enfants, notre vénération et notre peine dans le souvenir ému de ce grand français.

A. CAQUOT (99)