

Alphonse Grange* (25)

1906-2001

ALPHONSE GRANGE nous a quittés le 5 mai dernier. C'était un très grand monsieur, d'une intelligence supérieure et d'une discrétion sans égale. C'était par excellence un catalyseur de talents, un rassembleur d'hommes.

Il est né à Annecy le 1^{er} août 1906.

Il intègre en 1923 le lycée Janson de Sailly. Il y est si brillant qu'il a droit au "Tableau d'honneur de la Saint-Charlemagne".

Il fut reçu à l'X dès qu'il s'y présenta en 1925, et dans les tout premiers. Mais il tomba malade à la fin de la première année et fut mis en congé pour un an. Il revient accomplir sa deuxième année avec la promotion 1926. Il sortit de l'école 3^e sur 232 élèves. L'Académie des sciences lui décerna le prix Rivot. Il opta pour les Ponts et Chaussées. Il accomplit alors son année de service militaire comme sous-lieutenant du génie à Hussein Bey en Algérie, où il réalise une superbe route de montagne.

En 1929, il entra à l'École nationale des ponts et chaussées.

En 1931, il en sort "major" avec une moyenne telle qu'elle lui vaut des félicitations exceptionnelles du directeur de l'École et du ministre des Travaux publics. Il est alors affecté au port de Bordeaux. Il y restera jusqu'en 1950. Survint la guerre, il reste "affecté spécial" au port de Bordeaux. De 1942 à 1944, il est "soldat sans uniforme des Forces françaises combattantes", agent du réseau Jade amical. Le service des renseignements des "Allied Forces Headquarters" a témoigné : "A rendu les plus grands services pour les renseignements très

importants et très précis qu'il a fournis d'une façon continue tant sur les mouvements de cargos et des sous-marins que sur les fortifications."

Le responsable allemand du port était depuis 1941 le Hafencommandant Kühnemann, un homme courtois et affable. Le lundi 21 août 1944, une lettre en forme d'ultimatum est envoyée à l'amiral commandant la Kriegsmarine de l'ouest de la France.

C'est alors que Grange a participé avec succès à trois visites successives au commandant du port en vue d'éviter la destruction des quais. Le 22 août, un *blockhaus* avait explosé et des tirs avaient été échangés entre FFI et forces allemandes. Le 23, nouveaux tirs. Le 24, dix-huit cargos sont sabordés dans le chenal. Une dernière démarche est entreprise auprès du commandant allemand que l'on convainc de l'inutilité de détruire les quais. Ce dernier, visiblement ému, consent à ne pas donner suite aux ordres réitérés qu'il avait reçus et dont il vient d'obtenir l'annulation. Le repli des soldats allemands s'achève le dimanche 27 août, sans incident.

Le 25 janvier 1945, Grange est promu chevalier de la Légion d'honneur. En 1947, il est nommé ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur du port autonome de Bordeaux. En 1948, il reçoit la "Médaille de la Commémoration française de la guerre 1939-1945" et il est promu "chevalier de l'ordre du Mérite maritime".

Le 3 mai 1950, Grange est mis en disponibilité, engagé par la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, pour devenir l'ingénieur en chef

du Service des travaux, en résidence à Hismalin, en Égypte, avec le souhait qu'il soit encore en fonction en 1968 pour négocier un éventuel renouvellement de la concession.

De 1952 à 1956, il dirige l'entretien, l'exploitation et les travaux neufs intéressant le canal, les routes, le matériel flottant, les ateliers et magasins de Port-Fouad, les carrières de l'Ataka, les bâtiments (bureaux et logements), les usines des eaux et les centrales électriques.

Il dirige l'exécution du VIII^e programme des travaux d'amélioration du canal, qui permettent le passage des pétroliers de 40 000 tonnes. Grange a préparé le IX^e programme des travaux destinés à permettre le passage normal en convoi de pétroliers de 60 000 tonnes, programme qui sera exécuté, après la nationalisation de 1956, par l'organisme égyptien successeur de la Compagnie, qui tint à en féliciter Grange.

Cette même année, Grange revint en mission à Port-Saïd, lors de l'expédition militaire de Suez, interrompue, comme l'on sait, en plein élan, ce qui fait qu'il ne peut pas faire grand-chose.

J. Georges Picot, directeur général de la Compagnie, lui propose de devenir son adjoint dans la nouvelle société en quoi se transformait la Compagnie du Canal. Mais Grange s'excuse. La perte du canal avait été pour lui un tel déchirement qu'il manquait de courage pour rester travailler rue

* Dernier ingénieur en chef de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez.

d'Astorg.

À la tête de la Société Sogei, en 1957, il exerce la fonction d'ingénieur conseil. Il effectue alors de nombreuses missions à l'étranger (USA, Angleterre, Amérique du Sud, Moyen-Orient, Afrique, Espagne...).

Il participe à de nombreuses opérations d'ingénierie, notamment :

- diverses centrales thermiques,
- réseaux d'interconnexions au Sahara,
- réseau du transport de gaz de hauts

fourneaux,

- diverses installations pour le CEA et le CNES,

- études préliminaires du tunnel sous la Manche,

- divers aménagements hydroélectriques à la Réunion, sur le Zambèze (barrage de Kariba), en Argentine, en Uruguay, en Colombie, au Pérou,

- contrôles techniques des travaux financés par le Fed, notamment ceux du chemin de fer transcamerounais.

Il n'avait passé que six ans en

Égypte. Et pourtant, " Ces années avaient été pour moi très riches, exaltantes et heureuses. Je n'aurais pas voulu y retourner "à la sauvette", par dignité d'abord mais aussi par courtoisie envers les responsables actuels du Canal." Il y fut invité et reçu très courtoisement en 1981 par la nouvelle direction égyptienne. ■

Max VIGNES (27)

IN MEMORIAM

Henri Cuny (26)

1904-1999

esprit scientifique et création poétique *

HENRI CUNY est le poète qui a réalisé une triple alliance avec l'action et la responsabilité, avec la science, avec la recherche d'une poésie rigoureuse et partagée.

Homme d'action, Henri Cuny le fut. À sa sortie de l'École polytechnique il est officier et sert au Maroc.

Nous sommes dans ce premier quart du siècle et Franz Kappus vient de publier les *Lettres à un jeune poète* que Rilke lui avait adressées alors qu'il était à l'Académie militaire de Wiener Neustadt et qu'il demandait avis et conseils au maître confirmé.

"Entrez en vous-même, écrivait Rilke, sondez les profondeurs où votre vie prend sa source. C'est là que vous trouverez la réponse à la question : devez-vous créer ? Il en sortira peut-être que l'Art vous appelle. Alors, prenez ce destin avec son poids et sa grandeur, sans jamais exiger une récompense qui pourrait venir du dehors."

Tout se passe dans la vie d'Henri Cuny comme s'il avait entendu le message.

Il choisit l'aviation où il participe comme observateur et orienteur aux missions des équipages.

L'expérience de l'océan sillonné d'orages, du désert affronté, survolé, avec tous les risques de cette époque héroïque n'est pas sans évoquer en nous celle des pionniers de l'air mis en scène par Saint-Exupéry.

Chez Saint-Ex, au récit premier de l'aventure des hommes aux commandes des machines, succède le conte poétique du *Petit Prince* puis la réflexion aux multiples aspects d'où naîtra *Citadelle*.

Chez Henri Cuny, le poème jaillit d'abord de l'affrontement au réel. Le poème est action, se confond avec l'action.

Le poète confronte le monde réel avec sa conscience et son imaginaire.

Mais le point culminant, sans doute, de la démarche qui a orienté l'œuvre d'Henri Cuny est la rencontre fascinante et qui ne cesse aujourd'hui de hanter les chercheurs et les poètes, la relation qui peut se faire fusionnelle entre

l'esprit scientifique et la création poétique.

Des vers de Lucrèce dans le *De natura rerum* jusqu'aux publications de Yves Coppens, de Trinh Xuan Thuan évoquant *La mélodie secrète de l'Univers*, et qui écrit " la beauté des choses est dans l'œil de celui qui les voit ", de Jean-Pierre Luminet, astrophysicien et poète, nous voyons bien la proximité des chemins.

Les voix sont unanimes à travers les disciplines et les siècles : le poème commence par le silence, l'attention, le regard, l'écoute. La recherche scientifique ne procède pas différemment. Et dans ce moment d'attention au monde, l'homme de science n'est pas non plus à court d'émerveillement.

Le mathématicien Henri Poincaré, au début du xx^e siècle, écrivait dans *La valeur de la Science* :

" *Le scientifique étudie la nature car il y trouve du plaisir parce que la nature est belle.* " Il précise " *Je parle de la beauté intime qui vient de l'ordre har-*

monieux des parties et qu'une intelligence pure est capable d'appréhender."

Cette harmonie universelle du monde implique que tout ce qui se produit dans l'univers (cosmos) soit intelligible. Les mathématiques sont un instrument mais elles rencontrent sur ce terrain la philosophie et l'esthétique.

Henri Cuny, par sa formation scientifique du plus haut niveau, puis l'exercice de responsabilités concrètes, savait bien, à côté des connaissances indispensables, que la part est grande pour ce que Bergson nommait "l'imagination créatrice".

Nul progrès humain, sans doute, sans cette inquiétude de l'esprit, sans cette interrogation permanente, sans hypothèses audacieuses.

Ce que, par commodité, on nomme souvent le rêve, chez le poète, n'est point vague rêverie, mais l'exercice d'une puissance imaginative qui part de l'acuité du regard et s'alimente par la rigueur de la pensée.

Ainsi le scientifique prenant à bras le corps le réel et le signe, la nature et l'esprit, le concret et le virtuel.

Ainsi le poète avec son double matériau – le sens et le son – (selon le vocabulaire de Valéry), souvent cité par Henri Cuny, la pensée et les mots, la pensée et le symbole.

Ainsi tout artiste. Et le peintre Manessier disait : "J'oscille continuellement du monde intérieur au monde extérieur."

Ainsi le responsable dans la cité, et Henri Cuny le fut, en particulier lorsqu'il eut à animer la Prévention routière, soucieux en posant sa pierre de contribuer au bien commun, car il sait bien la solidarité indispensable de ses contemporains et des générations.

Ce bien commun, Henri Cuny le sait, ne peut transgresser les exigences de la justice et de la personne humaine. Aussi le personnage d'Antigone, tel qu'il apparaît chez Jean Anouilh, avec sa piété fraternelle, lui inspire un poème émouvant.

Action et poésie, science et poésie, mais nous trouvons aussi chez Henri Cuny une intense **réflexion sur l'acte même de la création poétique** et sur la forme qui doit le conduire et, s'il faut, le contraindre.

La rigueur du scientifique n'était sans doute pas étrangère à cette démarche qui le rapprochait des philosophes dont la pensée se tournait vers l'esthétique. Qu'est-ce que le beau ? *Qu'est-ce que la poésie ?*

Il s'agit d'ailleurs là du titre de l'important recueil, paru en 1989, avec une préface de Jacques de Bourbon-Busset, dans lequel il met en perspective un certain nombre de ses poèmes avec leurs commentaires.

Après *Le Château des Muses* (1994), anthologie où alternent poèmes et textes en prose, il est décisif, pour appréhender dans sa plénitude la pensée d'Henri Cuny, de lire le dernier ouvrage paru en 1998, *La poésie et ses disputes* – disputes, bien sûr au sens classique de discussion, dissertation – avec l'éblouissante préface du professeur Jean Bernard.

Un thème qui lui est familier est celui de "l'habit de lumière".

Mais pour qui lit attentivement *La poésie et ses disputes*, que l'on ne s'y trompe pas, l'ouverture d'esprit d'un homme perpétuellement jeune est évidente.

Il ne souhaite pas pour le poème que l'habit de lumière soit un carcan.

Il demande un assouplissement des règles qui régissent le vers classique.

La poésie ne se réduit pas à l'efficacité du *Discours de la Méthode*.

Il y faut une part de mystère.

Descartes lui-même dit, en d'autres propos, *que l'imagination fait sortir de notre esprit des semences de sagesse comme des étincelles de feu, avec plus de brillant même que ne peut le faire la raison. Ces étincelles, que le poète recueille éclairent un domaine de la connaissance, au-delà du sensible.*

Complainte du troubadour

*Je partirai vers ta demeure
Irréelle et bleutée à l'heure
Où la lune éclaire les joncs
Les bruyères et les donjons.*

*Je cueillerai quelque asphodèle
Des coquelicots, pêle-mêle
Et pour atteindre ton parvis
Je franchirai le pont-levis.*

*Alors, j'entr'ouvrirai la porte
Et je dirai "Vois, je t'apporte
De mes poèmes, les meilleurs
Et mon amour, avec ses fleurs."*

*Mais j'ai jeté tous mes poèmes
Les fleurs des champs, les chrysanthèmes
Effrayant les cygnes blafards
Dans les douves aux nénuphars.*

Henri CUNY

La seule exigence absolue est la clarté et il la justifie. Car si l'on voulait, en fin d'analyse, caractériser d'un mot la poésie d'Henri Cuny, il me semble que l'on pourrait la placer tout entière sous le signe de la **générosité**.

Générosité qui se dévoile dans l'un de ses ouvrages essentiels, *Le Château des Muses*. Allégorie d'un haut lieu placé sous le signe des filles d'Apollon, mais aussi Temple du Verbe, ce verbe qui, d'après saint Jean, est Dieu.

Attaqué de toutes parts, par les géomètres, les docteurs de la Loi, les partisans de ce qu'Henri Cuny nomme le "charabia", puis reconstruit pierre à pierre, ce Temple de la Beauté abaisse finalement son pont-levis et devient "**la Maison de tous**".

Générosité, car Henri Cuny est de ceux qui pensent que le poète n'écrit pas pour lui seul.

"Si le poème est création, le poète n'est pas le seul créateur. Dans le face à face solitaire du lecteur et de la page écrite, le poème devient l'œuvre commune du lecteur et du poète, vibrant à l'unisson."

Il rejoint ainsi une grande tradition qui veut que le poème soit partagé avec le lecteur ou l'auditeur, lorsque le poème est "dit", écrit-il dans la préface à *Quête de rêves*, "le poème est recréé, et différemment par l'un, par l'autre".

On le devine proche de Pierre Emmanuel qui, dans *Le goût de l'Un*, écrit :

"Je ne me prendrai pas à d'inanes rébus pour oublier l'énigme de l'être..."

Le langage est affaire entre Toi et moi, non ma seule affaire. Béni soit l'autre par qui j'arrive à la vérité.

La poésie hermétique est un leurre du narcissisme malheureux.

Sous prétexte de pureté il détruit toute image du monde."

Sur un autre registre, près de nous, Jean Rousselot n'est pas éloigné :

"Je n'écris pas pour étonner

Je n'écris pas pour me surprendre

Mais pour comprendre

Et pour donner."

Si Henri Cuny s'est montré exigeant sur la forme du poème c'est certainement dans cette perspective de la communication, du partage, que dis-je, du don que le poète fait à son lecteur.

Don, dans lequel il y a joie. "Y'a d'la joie" écrit-il en titre d'un chapitre en prose du *Château des Muses*. Forme surprenante mais cri d'enthousiasme du poète comme du bâtisseur de cathédrale. Il y a de la joie à écrire et à partager un poème. ■

Maurice LESTIEUX

* Publié dans la revue *Poésie sur Seine*, n° 37, juin 2001.

IN MEMORIAM

Yvon Bonnard (30)

1912-2001

L'INGÉNIEUR GÉNÉRAL du Génie maritime Yvon Bonnard nous a quittés au mois de février 2001. Son départ fut ressenti avec une grande tristesse par la communauté du Génie maritime. La France perdait avec lui un scientifique réputé doublé d'un ingénieur exceptionnellement brillant. Sa science des matériaux et sa passion pour l'étude de leurs utilisations lui ont permis de s'illustrer dans différents secteurs de l'industrie nationale : les navires de combat, les navires de transport de gaz liquéfiés – dont plusieurs furent des premières mondiales –, ou encore les chaudières électro-nucléaires d'Électricité de France où ses interventions furent déterminantes en matière de fiabilité et de sûreté.

Après de brillantes études secondaires à Alger, Rabat, Nancy, au gré des garnisons de son père, il entre à

l'École polytechnique à 18 ans et choisit à sa sortie le corps du Génie maritime pour assouvir, comme il le rappelait souvent, son goût pour les applications pratiques des sciences théoriques. Avec le développement entre les deux guerres des navires ultrarapides, des gros cuirassiers ou des grands transatlantiques, la marine constituait à ses yeux le domaine le plus attractif du moment pour un jeune ingénieur.

À sa sortie de l'École d'application, il est affecté à l'Établissement des Constructions Navales d'Indret, près de Nantes, spécialisé dans la conception des appareils propulsifs des navires de combat (chaudières ou moteurs Diesel, turbines, hélices...). Poussé par une soif inextinguible de savoir, il décide de s'intéresser au domaine du droit, et obtient sa licence



D.R.

en un an. Mais très vite, le jeune ingénieur se passionne pour les problèmes inédits que pose l'adaptation des matériaux à des conditions d'emploi de plus en plus contraignantes et inconnues jusque-là.

Il élabore alors une méthodologie tout à fait personnelle, mêlant intimement des raisonnements scientifiques rigoureux, son expérience concrète, et des intuitions sur l'importance du rôle de paramètres considérés comme secondaires. Il se distingue ainsi des métallurgistes qui l'ont précédé en établissant des liaisons

pragmatiques entre les propriétés théoriques des matériaux et leur utilisation dans des installations complexes.

L'Établissement d'Indret constitue un petit ensemble industriel d'excellence technique. Les talents d'Yvon Bonnard peuvent s'y épanouir et s'imposer au fil des années, notamment dans les années cinquante, avec la reprise d'un programme naval d'envergure.

À travers la rédaction et la mise en application des *Instructions métallurgiques d'Indret*, il a écrit une page, souvent méconnue, de la métallurgie des aciers spéciaux en introduisant un système d'assurance-qualité avant la lettre, près de vingt ans avant l'invention du concept.

Les Instructions d'Indret dites "47" pour les aciers inoxydables et "64" pour les aciers peu alliés utilisés pour les parois résistantes des chaudières à vapeur, puis des centrales nucléaires, ont permis à la sidérurgie française des aciers spéciaux de s'adapter à un nouveau contexte international, beaucoup plus compétitif, grâce au dialogue constant et fertile entretenu avec des clients dont la culture technique s'est grandement accrue.

Yvon Bonnard quitte Indret en 1954 pour le Service de la surveillance industrielle de l'Armement à Marseille puis à Paris. Il y reste huit ans, tout en conseillant le "Groupe des bâtiments à propulsion atomique" mis en place en 1956 au sein de la Direction des constructions navales.

En 1959, il se trouve placé sur le devant de la scène après la rupture du "caisson" de Chinon, c'est-à-dire de l'enceinte entourant le cœur du réacteur de la première centrale nucléaire d'EDF. Cette sphère de 20,5 m de diamètre, de plus de 1 300 tonnes, était constituée de tôles d'acier peu allié de 100 mm d'épaisseur environ. Cet accident remettait en cause l'ensemble du processus de fabrication : choix de l'acier, fabrication des tôles, soudage, traitements thermiques et contrôle.

L'étude des causes de la rupture puis la reconstruction du caisson se déroulent sous la direction d'un jeune ingénieur du Génie maritime, Jean Alleaume (45). Pour l'assister dans sa

tâche, Jean Alleaume fait appel aux conseils d'Yvon Bonnard, son ancien patron d'Indret. L'opération est un plein succès et sa réussite a un retentissement mondial dans les milieux professionnels concernés. Les compétences et l'expérience d'Yvon Bonnard n'y sont pas étrangères.

Sa réputation franchit rapidement les frontières de la marine. Promu ingénieur général, il est nommé en 1967 inspecteur général d'Électricité de France où, chargé de l'Équipement et des Études et Recherches, il siège simultanément dans plusieurs comités de réglementation, en particulier à la Commission centrale des appareils à pression. Il contribue ainsi à l'indépendance que la France acquiert progressivement vis-à-vis des États-Unis dans la maîtrise des réacteurs à eau pressurisée : c'est sous son impulsion que sont prises des dispositions essentielles adoptées par EDF et Framatome face à Westinghouse et permettant aujourd'hui d'envisager l'allongement considérable de la durée de vie de nos centrales nucléaires.

La passion, jamais assouvie, d'Yvon Bonnard pour les matériaux le conduit à s'intéresser aux navires qui transportent du gaz liquéfié, en particulier du méthane liquide à -160 °C. Comme conseiller de Gaz de France, il participe à la définition et à la réalisation des cuves sphériques en acier à 9 % nickel et à parois épaisses utilisées sur le premier méthanier français, le *Jules Verne*, navire de 25 000 m³ destiné au transport de gaz entre l'Algérie et la France.

Puis, retrouvant Jean Alleaume, qui a entre-temps quitté EDF pour diriger Technigaz, filiale du groupe Gazocéan, il contribue au développement d'une technique de cuves prismatiques à parois minces en acier inoxydable appuyées sur la coque du navire par l'intermédiaire d'une isolation thermique. Ses travaux portent sur les spécifications des tôles ainsi que sur leurs conditions de soudage et de contrôle. Des questions d'autant plus délicates que, pour supporter les effets de la dilatation thermique, les tôles sont ondulées dans les deux sens et que les nœuds des

deux systèmes d'ondulation croisés supportent des efforts de fatigue importants.

Sous licence de Technigaz et avec son appui technique, les Chantiers de l'Atlantique réalisent le *Descartes*, premier méthanier de 50 000 m³, suivi, dans les années soixante-dix, d'une série de navires plus importants. Les chantiers navals français lui doivent alors beaucoup dans la place de leader qu'ils prennent dans ce domaine à cette époque.

Scientifique rigoureux et passionné, Yvon Bonnard appréciait les discussions contradictoires, où il cultivait parfois le paradoxe pour tirer le meilleur de ses échanges avec ses interlocuteurs. Travailleur infatigable, il participait activement, bien au-delà de l'âge de la retraite, à de nombreux comités et associations scientifiques auxquels il apportait le fruit d'une expérience sans égale.

Il avait aussi une vie familiale et personnelle d'une grande richesse. Ses six enfants étaient pour lui une source de joie et de fierté profondes et souvent dissimulées. Partageant les joies et les difficultés de son travail, son épouse l'accompagnait souvent aux nombreuses manifestations auxquelles ils étaient conviés.

Fier de son origine, il déplorait sans relâche la disparition du corps du Génie maritime. Fidèle en amitié, il prenait régulièrement des nouvelles de tous ceux, camarades d'école, amis ou collègues, qu'il avait croisés durant sa longue et riche carrière.

Commandeur de la Légion d'honneur, il avait reçu de nombreuses distinctions honorifiques, dont plusieurs prix de l'Académie des sciences et le grand prix du Centenaire du Crédit Lyonnais en 1972.

À tous ceux qui l'ont connu, il laisse le souvenir d'une exceptionnelle ténacité et d'une volonté inflexible de surmonter les difficultés. De nombreux ingénieurs et chercheurs se souviennent des conseils et de l'aide précieuse donnés par cet ingénieur et praticien, qui avouait modestement avoir eu la chance de faire de sa passion un métier. ■

Bertrand VIEILLARD-BARON (60)

Paul Avenas (38)

1918-2000

NÉ EN AVIGNON alors que se terminait la Grande Guerre, Paul Avenas a baigné dès l'enfance dans le monde cheminot, élevé aux abords du dépôt des machines à vapeur sur lesquelles son père était mécanicien.

Brillant élève, il rejoindra la taupe du lycée de Marseille qui le conduira à l'X juste avant le déclenchement des hostilités de la Deuxième Guerre mondiale. Après une scolarité en partie transférée sur Lyon, c'est en officier "sapeur télégraphiste" qu'il servira pendant cette période de conflit, avant de rejoindre le corps des Ponts et Chaussées.

Les travaux de reconstruction battent alors leur plein, ses premières fonctions au Service central d'études techniques du ministère des Travaux publics le plongent dès sa sortie de l'école des Ponts dans les études de réparation ou de reconstruction de nombreux ouvrages d'art.

Ces quelques années consacrées à de grands ouvrages auront marqué le début de sa carrière professionnelle et l'on peut y voir les prémices de son activité de bâtisseur qu'il poursuivra jusqu'à sa retraite.

Le chemin de fer avait beaucoup souffert des combats, et c'est tout naturellement sur le réseau PLM de son enfance, devenu entre-temps un secteur du réseau SNCF, que Paul Avenas prendra ses premières fonctions à la SNCF en 1949.

À Clermont-Ferrand d'abord, à Lyon ensuite, il se consacrera à la reconstruction, puis à la modernisation de ce réseau essentiel au redressement du pays.

Cette période des années cinquante lui aura permis de marquer de son empreinte de très nombreux chan-

tiers avec en point d'orgue la modernisation et l'électrification de la ligne Paris-Lyon dont il assumera directement la responsabilité. Nombreux dans son entourage l'auront entendu puiser dans les chantiers de cette époque ses références personnelles, tant ils lui auront permis d'y maîtriser les techniques très diverses qui font la complexité du chemin de fer.

Ses connaissances encyclopédiques de la voie ferrée feront de lui quelques années plus tard un chef du Service voie et bâtiment du réseau Sud-Est aussi compétent dans le domaine des ouvrages d'art, chers à son début de carrière, que dans ceux des courants forts et de la signalisation ferroviaire, sans oublier les télécommunications où il y retrouvera l'usage de la fameuse équation des télégraphistes qu'il avait découverte pendant son service militaire.

S'éloignant quelque peu des métiers de la voie, il élargit son champ d'action à ceux de l'exploitation en prenant en 1970 les fonctions de chef du Service de l'exploitation du réseau Sud-Est. Mais c'est en 1972, au moment où la SNCF modifie son organisation en régionalisant ses structures, qu'il prendra en main le projet qu'il allait devoir mener jusqu'à son terme en 1984 : la construction de la première ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon.

Qui, mieux que Paul Avenas, aurait alors pu prendre en charge ce projet novateur ?

Ses connaissances universelles des techniques ferroviaires, son bon sens "paysan" pour faire le tri entre l'utile et le superflu, son goût pour la chose juridique, fondamentale pour la réalisation d'un ouvrage public de 400 kilomètres, enfin son sens du dialogue et du contact, qui faisait merveille aussi bien devant le député-



D.R.

maire d'une grande ville que face aux éleveurs du Charolais, ont trouvé pendant ces dix années maintes occasions de s'exprimer.

Pour avoir vécu toute cette période à ses côtés, je me dois aussi de témoigner des qualités humaines qui accompagnaient son action en toutes circonstances.

Pour sa famille en premier lieu pour laquelle il a toujours été un père attentif ; pour l'équipe de cheminots qui l'entourait ensuite : une seconde famille dont il connaissait bien tous les membres, toujours à l'écoute des soucis de chacun ; pour son action quotidienne enfin, où les problèmes humains n'étaient jamais relégués au second plan.

Fort de ses atouts personnels et de la confiance qu'il a su créer dans son équipe, il conduira ce grand projet avec une maîtrise reconnue de la qualité technique de l'ouvrage, des délais et des coûts. Sans ce succès à la fois technique et commercial de cette première ligne à grande vitesse, nous n'aurions sans doute pas connu un tel développement du réseau TGV en France, et même en Europe. Le Chemin de Fer lui doit beaucoup.

Paul Avenas nous a quittés en octobre 2000.

Il laissera à tous les siens, ainsi qu'à tous ceux qui ont été proches de lui dans sa vie professionnelle, le souvenir d'un grand ingénieur, d'un humaniste, d'un ami. ■

Jean-Pierre PRONOST (63)