



P Jules Petiet

Directeur de l'École Centrale et ingénieur ferroviaire de premier ordre (1813-1871)



Condamné à l'inactivité dans la capitale depuis le milieu du mois de septembre 1870 en raison des événements nationaux, le brillant ingénieur, directeur de l'École centrale des arts et manufactures et chef de l'Exploitation de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, Jules Petiet, entama la lente et tragique fin de sa vie. L'instant ultime nous est connu de la main de son secrétaire personnel: « *il me remit une note en me la recommandant et en me disant qu'il souffrait d'un grand mal de tête. En rentrant par la petite porte d'intérieur chez lui il tomba entre les bras de son domestique. Il était onze heures du matin, et dès lors, mon cher ami, ton père était perdu! La nuit nous laissa dans l'anxiété la plus cruelle, il n'y avait pas eu moyen de faire recouvrir la connaissance, et tous mes efforts pour l'appeler n'avaient abouti à rien. Plus un sentiment de sensation, d'intelligence, d'entendement, de vue, rien! C'est la conséquence inévitable de cette maladie: apoplexie séreuse. Je restai près de lui jusqu'à samedi à minuit. Il expira à 5 h. du matin le dimanche 29* »¹.

Quelques jours plus tard, les funérailles de ce technicien hors pair, homme influent au caractère souvent jugé exécrationnel, organisateur autoritaire et méticuleux, attirèrent la grande foule à l'église Saint Vincent de Paul

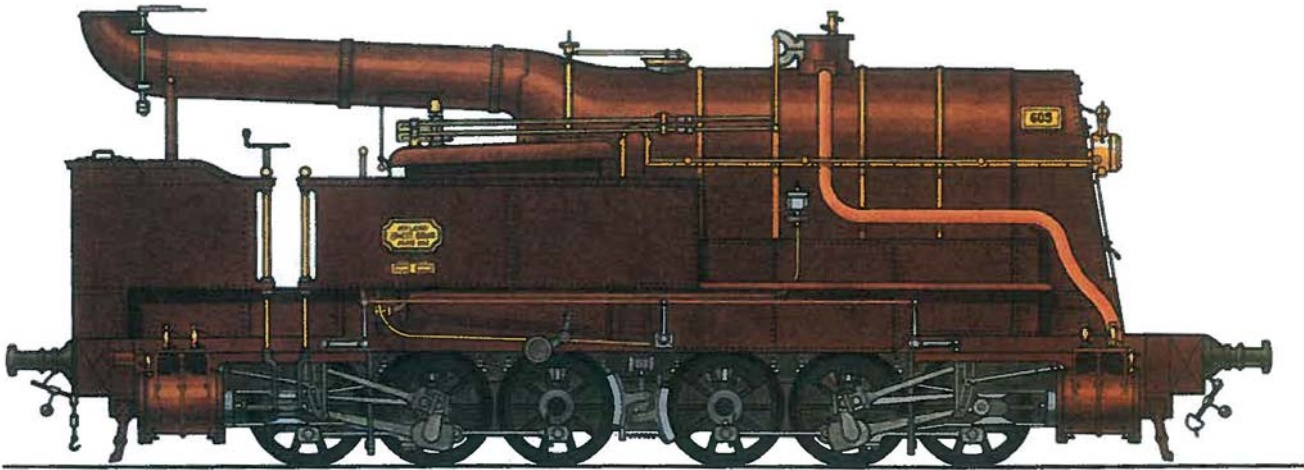
près de la gare du Nord. La liste des invités au convoi funèbre était impressionnante: 1 600 annonces de décès furent envoyées, en France, en Belgique et en Angleterre.

Comme à l'ordinaire, dans la tradition qui se plaisait au XIX^e siècle à louer une dernière fois les valeurs méritocratiques sur la tombe de ses héros, les prises de parole tracèrent en quelques traits le cercle professionnel. Alphonse de Rothschild dit l'émotion de la Compagnie ferroviaire qui était dirigée par le même homme depuis 1848, entré comme chef du mouvement des trains trois ans plus tôt et bientôt en charge du matériel, de la traction et en fin de compte de toute l'exploitation.

Le secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences, président du conseil de perfectionnement de l'École centrale, ancien ministre, sénateur, président de la Commission municipale de Paris Jean-Baptiste Dumas souligna que Petiet avait été « *le type parfait d'élève de l'École centrale* » et développa l'équation de la réussite, du premier rang de l'École à la « *place éminente dans l'industrie du pays* ». Cette emprise de l'École centrale sur le parcours de Jules Petiet, depuis les deux diplômes qu'il y obtint en 1832, l'année de la première promotion, jusqu'à l'accession aux fonctions prestigieuses mais très difficiles de directeur, s'inscrit ainsi dans une trilogie exceptionnelle d'hommes dévoués à l'Industrie après le fondateur Lavallée et l'expérimenté Perdonnet.

Louis Charles Vuillemin, le président de la Société des ingénieurs civils, ancien ingénieur des Forges d'Abainville où il avait côtoyé Jules Petiet, et ingénieur en chef du Matériel et de la Traction du Chemin de fer de l'Est, inscrivit sa louange dans les solidarités professionnelles. Il fit remarquer que la Société des ingénieurs civils devait « *à son initiative et à ses efforts constants sa notoriété et l'influence qu'elle s'est justement acquise* ». Pothier, enfin, le gendre du fondateur, profita de l'occasion pour tenter une dernière fois d'exploiter la notoriété de Petiet face à la menace d'une vacance de direction à l'École centrale en lançant à l'intention de quelques initiés dans cette instabilité provisoire propre à susciter les jalousies et les règlements de comptes: « *Petiet partageait avec nous tous cette pensée: que l'École ne peut se conserver qu'en entretenant l'esprit traditionnel auquel est due sa prospérité. Il savait que, pour la bien diriger, il était nécessaire de s'y être formé, et que cette direction devait revenir après lui à l'un de nos camarades* »².

Comme une litanie, revinrent des épithètes glorieuses pour qualifier une carrière « *simple, honnête, laborieuse et prospère* », une âme « *noble, généreuse, soumise à tous les devoirs* », l'homme « *éminent* » sachant déployer « *toute la science de l'ingénieur, l'habileté de l'administrateur, l'activité dévorante qui le caractérisait* ». Dans les circonstances portées à l'emphase, on ne devait retenir que « *l'illustre ingénieur* », « *l'administrateur habile* », « *le*



Locomotive Petiet 1862 à essieu dite «La Chameau».
Toutes les illustrations sont extraites du livre de J.-P. Williot.

directeur éclairé »³. Le président du Chemin de fer du Nord résuma avec plus de netteté et de justesse ce qu'il fut en réalité: « *Doué d'une rare intelligence, d'une puissante faculté de travail, et d'une activité vraiment exceptionnelle, auxquelles il joignait les dons précieux de l'initiative et du commandement, il avait su organiser et diriger ses importants services avec un succès qui n'a pas peu contribué à la grande prospérité de notre entreprise. Atteint depuis plusieurs années d'une maladie qui le faisait parfois cruellement souffrir et qu'il supportait courageusement, il nous a été brusquement et prématurément enlevé* »⁴.

Eugène Flachat qui livra à la Société des ingénieurs civils une notice nécrologique sur Jules Petiet en 1872 ne se départit pas de cette vision. Il avait plus que d'autres vocations à en restituer le souvenir puisqu'il fut de ceux qui connurent Petiet au début de sa carrière lorsqu'il l'embaucha dans son cabinet d'ingénieurs civils constitué en 1833, le gardant à ses côtés durant sept ans. Flachat s'était appuyé sur Petiet et ne le cachait pas: « *Le puissant concours de Petiet permit bientôt un développement considérable des travaux d'un groupe formé de jeunes ingénieurs tous sortis de l'École centrale, et dont la place s'est marquée depuis au premier rang, dans la profession du génie civil* »⁵. En fait, il s'agissait selon ses termes de « *disputer à l'État le domaine qu'il s'était entièrement réservé* ». Jules Petiet côtoya une quinzaine de collaborateurs qui, tous, occupèrent des postes importants

dans le domaine ferroviaire (Alexis Barrault, Louis-Charles Vuillemin, Paul Jeanneney, Jean-Pierre Chobrzynski) ou se dirigèrent vers des horizons différents: la construction d'usines à gaz, les études de docks, de forges et de chemins de fer, la direction des hauts fourneaux et d'ateliers de construction de machines à vapeur.

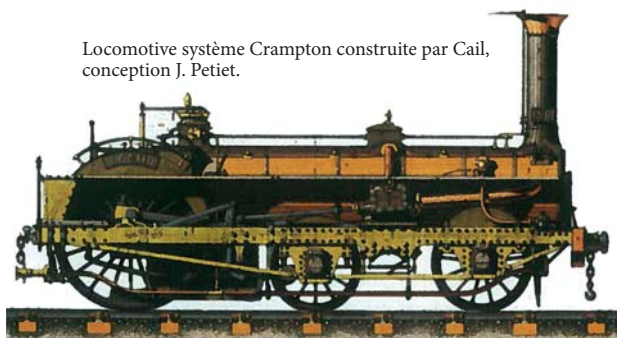
Flachat écrivit avec certitude: « *Les hommes qui, comme Petiet, avaient voué leur existence entière au progrès des grandes industries modernes, avaient ainsi contribué au développement de l'intelligence de notre nation, comme de son bien-être. Jamais il n'a fait grâce à la paresse, il était inexorable pour la moindre déloyauté. Il méprisait profondément le mensonge [...] ne se faisait d'illusions sur rien. Il a tant créé, il a tant accompli, il a, au point de vue technique, formé tant d'hommes, résolu tant de difficultés, écarté tant d'obstacles, il a fait pénétrer autour de lui tant d'activité, sollicité tant de dévouements, gagné tant de confiances qu'il a conquis de son vivant et dans les souvenirs de ceux qui l'ont connu une place exceptionnelle* »⁶.

Cent quarante ans se sont écoulés depuis ces pages. Aujourd'hui, la mémoire de cet homme reste associée aux locomotives qu'il dessina, à l'évocation spontanée de sa carrière de grand ingénieur parmi les centraliens férus d'histoire et, au mieux, peut revenir au passant curieux qui s'interroge sur ce nom gravé sur la frise d'un pilier de la Tour Eiffel, parmi 71 autres savants, techniciens et industriels.

La trame de sa vie n'en est pas moins accessible grâce au concours de circonstances dont la couture nous a permis de faire la biographie d'un ingénieur⁷. Les circonstances ont été celles d'une rencontre, avec Hervé Dufresne, arrière-petits-fils de Jules Petiet par sa mère, et d'un choix de recherche au cœur d'un processus d'Habilitation à diriger des recherches, étape ultime avant d'envisager une élection de professeur des Universités. Hervé Dufresne, industriel et homme de très grande culture avait conservé avec passion et méticulosité des fonds d'archives familiales indispensables pour aider à la rédaction de travaux scientifiques et souhaitait promouvoir l'histoire familiale. La famille Petiet ne manque pas en effet de héros dont la notoriété s'étend sur des périmètres distincts et l'histoire de Jules y prend sa place de manière originale.

Son grand père était originaire de Châtillon-sur-Seine, avocat au Parlement après des études de droit faites à Paris à partir de 1767. Claude Petiet devint secrétaire de l'Intendance de Bretagne en 1774 à l'âge de 25 ans. Dès 1790, il était nommé procureur syndic du nouveau département d'Ille-et-Vilaine puis commissaire ordonnateur de l'armée du Centre commandée par La Fayette. Le Comité de Salut Public le nomma ordonnateur en chef de l'armée de Sambre-et-Meuse, en 1795, puis à l'armée des côtes de Brest, dirigée par Hoche. Élu au Conseil des Anciens sous le Directoire, Carnot le considéra comme

Locomotive système Crampton construite par Cail, conception J. Petiet.



l'homme idoine lorsqu'il fallut choisir un ministre de la Guerre; il le nomma le 8 février 1796 à l'âge de 47 ans. L'état des comptes qu'il rendit en 1797 avait valeur de modèle et trancha sur l'incohérence des pratiques antérieures. L'administration de la Guerre qu'il mit en place devint plus efficiente. Il intervint jusque dans l'organisation de l'École Polytechnique en 1797 en assurant le lien entre le Comité des Fortifications et le Directoire. Il conçut aussi le nouveau système de ravitaillement, désormais confié à de véritables entreprises, seules susceptibles d'immobiliser les capitaux nécessaires à l'ampleur des ravitaillements. Le premier février 1800, Claude Petiet était choisi comme Inspecteur des revues. En avril, il suivait Bonaparte en Italie. Choisi comme gouverneur de Lombardie, il devint l'un des principaux personnages de l'administration française en Italie, puis premier Intendant général de la Grande Armée en août 1805. Il acheva sa vie en 1806, promu sénateur.

De cette trajectoire, il resta des réseaux professionnels avec la famille Flachet et la famille Daru. L'Italie fut aussi le berceau de Jules Petiet car son père y avait suivi le sien.

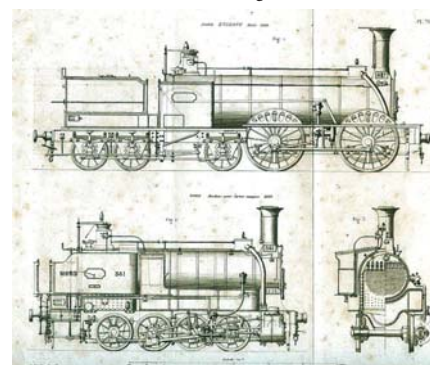
Ainé des fils, Alexandre Petiet, le père de Jules, fit ses études à l'École d'application de l'artillerie à Châlons-sur-Marne. Il jouissait d'un environnement intellectuel qui le mit au contact d'écrivains qui furent en vogue avant la Révolution, dans le salon du ministre Petiet à la jonction d'une noblesse récente et de la bourgeoisie révolutionnaire méritocratique. Avant de s'installer en Toscane, Alexandre Petiet suivit ses tuteurs sur les champs de bataille. Intégré au grade de lieutenant dans un régiment d'artillerie à cheval en 1800, il devint successivement l'aide de camp de Masséna, de Brune et de Marmont entre 1800 et 1803. Nommé en 1803 auditeur au Conseil d'État dans la section de la guerre que dirigeait son père, Alexandre compléta son expérience sous la tutelle paternelle, pour apprendre les règles de l'administration militaire à Paris, à Vienne, à Berlin. En 1807, son père disparu, Alexandre retrouva une protection directe en passant sous les ordres de l'Intendant Daru, aux fonctions d'Inspecteur des Bâtiments et du Mobilier de la Couronne. Sur sa recom-

mandation Alexandre occupa désormais les fonctions d'Intendant de la liste civile en Toscane. Comme Martial Daru à Rome, il devait pourvoir à l'entretien et au fonctionnement des palais impériaux, des jardins, des musées et des manufactures. C'est là, au Palais Pitti, que Jules Petiet vit le jour le 5 août 1813. Il n'y resta guère en fait, car la fin de l'épopée napoléonienne poussa la famille Petiet à rentrer en France, se retirant sur ses terres bourguignonnes de Saint Bris le Vineux, dans l'Yonne, où le ministre Petiet avait acquis une jolie propriété au rendement foncier et agricole utile, avant de réintégrer l'administration militaire.

Mais de cet itinéraire familial qui passait par le service de l'État, Jules ne fit qu'un support. Sa route fut tracée autrement. Lui incarne en totale légitimité la figure de l'ingénieur de la première industrialisation. On l'a vu, ses premières armes se firent au sein du cabinet Flachet. Mais il n'y parvint que par l'entregent de l'un de ses oncles et un bon système de recommandations passant par l'entreprise saint-simonienne Talabot. Il le déclara d'ailleurs en ces termes, plus tard, à son épouse: « J'ai accepté de dîner chez M. Talabot après avoir déjà déjeuné avec lui le matin. J'ai eu matin et soir la tournée du propriétaire dans un parc de 37 hectares arrangé avec beaucoup de goût. Le château est au-dessus de la mer et il a une vue magnifique sur la Méditerranée. C'est une véritable résidence princière qui vaut la peine d'être vue en détail [...] J'ai trouvé Nîmes fort embellie depuis 32 ans que je l'avais quittée. J'étais ici en 1833 et 1834 pour faire les études du chemin de fer de Nîmes à Beaucaire et de Nîmes à Alais sur les ordres de M. Talabot. J'ai passé également quelques temps dans la Camargue à suivre des travaux de dessèchement... J'avais été voir le Général Alphonse de Colbert qui commandait par intérim la division militaire et c'est à cause de cela que peu de temps après ma sortie de l'école Centrale mon père pria M. Talabot de m'employer »⁸.

De ce point de départ, les étapes s'enchaînèrent. Au cœur de ce processus émerge le tournant décisif, celui de la consécration comme expert. Être choisi pour remplir cette fonction équivalait à la reconnaissance sociale à partir de la notion de compétence, fondement de l'éthique spécifique de l'ingénieur. C'est bien ce qui prévalut lorsque Jules

Machines Engerth mixte 1856-1858.



Petiet fut choisi au nom de la Compagnie de Versailles Rive Gauche pour dénouer les circonstances du terrible et très connu accident ferroviaire de Meudon en mai 1842. Sa seule réputation était d'avoir fait les preuves de ses connaissances et avoir démontré les aptitudes de son jugement au sein du cabinet Flachet. Les méthodes qu'il employa pour éclairer la décision judiciaire attestent comment un raisonnement rationnel était mobilisé. L'analyse portait sur le matériel incriminé, les modes d'attelage, les vitesses supposées. Elle reprenait les dépositions contradictoires des autres experts. Dix annexes statistiques furent insérées comme fondements conclusifs. En marge du rapport, il fit procéder à des expériences et construire des modèles réduits pour étudier le comportement de chaque matériel.

En fait, le dossier et la plaidoirie attestaient les exceptionnelles capacités d'organisation de l'ingénieur Petiet. En les ayant mises successivement au service du Chemin de fer du Nord, et simultanément au profit des cohortes centraliennes, c'est peu dire que cet homme mériterait de figurer au panthéon des grands ingénieurs modernes.

Jean-Pierre Williot
Professeur d'Histoire
Contemporaine,
Université
François Rabelais,
Tours



1. Archives Famille Dufresne. Lettre de Godard à André, Paris, 17 février 1871.
2. Mémoires de la société des ingénieurs civils, 1872, p. 19.
3. Mémoires de la société des ingénieurs civils, 1872, p. 3-22.
4. AN. 48 AQ 17. PV CA, 10 février 1871.
5. E. Flachet, notice nécrologique sur M. Jules Petiet, 1872., p. 6.
6. E.Flachat, notice nécrologique sur M. Jules Petiet, 1872, p. 3-14.
7. Jean-Pierre Williot, Jules Petiet, Un grand ingénieur du XIX^e siècle, Imprimerie Delcambre, 2006, 516 p.
8. Archives Famille Dufresne. Correspondance de Jules Petiet, lettre à Elisabeth Saisset, Marseille, 10 Octobre 1866.