

# UN CHEF : M. ALBERT CLAVEILLE

Grâce à un effort continu et à une évidente vocation, l'agent temporaire Claveille, fils d'aubergistes périgourdins, est devenu Directeur des Chemins de fer de l'État.



Article extrait du « Le Miroir » Mars 1914. Don fait par Michel HILLARET  
Offert par l'Amicale des Anciens du Lycée Albert CLAVEILLE - 2022

M. ALBERT CLAVEILLE, DIRECTEUR DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

(Phot. Liebert.)

LORSQU'IL naquit, ses parents étaient — comme ils l'étaient encore il y a trois ans — petits aubergistes sur les bords de la Dordogne. Ils tenaient à Moulédyer un établissement dont la clientèle était faite de haleurs et d'ouvriers. Maintenant, à quelque cent mètres de l'auberge s'élève un chalet de plaisance, riche mais simple, où réside, un mois tous les étés, le fils des aubergistes devenu un des hommes ayant atteint l'une des plus hautes fonctions qui soient dans un grand État moderne. Entre ce chalet et cette auberge, il y a l'histoire de la vie de M. Albert Claveille.

Accoutumés que nous sommes aux bio-

graphies d'écrivains, d'artistes et de gens de théâtre, de quel regard considérerons-nous la rude odyssée qu'est une telle vie? Les éléments qui la composent furent la volonté tenace, l'effort ininterrompu... et la vocation. Il est troublant, dans un temps où l'égalité semble être l'axiome fondamental des lois et des mœurs, de se trouver devant des hommes en qui préexistait assurément la possibilité d'une carrière de chefs... Quand le petit Albert Claveille jouait avec les gamins de son âge, pourquoi, plus que les autres, était-il attiré par certains travaux qui se menaient près de chez lui, les travaux d'une ligne de chemin de fer en construction

de Bergerac au Buisson, et s'interrompait-il de jouer pour observer les ouvriers, les ingénieurs?... Le frère d'Albert Claveille, qui faisait partie de la même bande d'enfants, devint éclusier. Les deux frères restèrent toujours liés par une affection profonde, quel que fût le niveau social où monta M. Albert Claveille. Cependant l'éclusier mourut sans avoir dépassé son très modeste emploi.

M. Albert Claveille est aujourd'hui, en même temps que directeur des Chemins de fer de l'État, inspecteur général des ponts et chaussées. Ce grade, le plus haut du corps, M. Claveille l'atteignit sans avoir —

lui premier — **passé par Polytechnique**. Né le 1<sup>er</sup> janvier 1865 à Mouleydier, M. Claveille, après les premières études, entra au collège de Bergerac. Il y fut l'élève d'un très remarquable professeur de mathématiques, M. Prudhot. C'est de ce professeur que M. Claveille dut tenir ses méthodes d'ordre et de travail. Lui-même le dit souvent avec plaisir et déclare avoir voué à la mémoire de ce M. Prudhot un respectueux souvenir. En 1880, soit à quinze ans — exactement quinze ans et demi. — il fut reçu bachelier ès sciences à la Faculté de Bordeaux. Aussitôt après, il entra dans l'administration des ponts et chaussées en qualité d'agent temporaire et fut occupé aux études et aux travaux du chemin de fer alors en construction et destiné à relier Marmande à Angoulême.

Dans cette période de sa vie se place... mettons une anecdote. Mais le mot est bien fragile pour contenir la chose. A quelque distance de l'auberge de ses parents, la Dordogne passe, étroitement encaissée entre ses rives. L'enfant fut frappé de cet encaissement de la rivière. Des suggestions montèrent à son esprit, s'y installèrent, y mûrirent lentement... Longtemps après, bien plus tard il devait livrer ses observations épanouies. Le petit Albert Claveille, dès 1880, avait entrevu la possibilité d'édifier à cet endroit un barrage et une usine utilisant la Dordogne. En 1908, la Compagnie Thomson-Houston, dont, en cette occasion, M. Claveille fut, à titre privé, l'ingénieur-conseil, construisit là l'usine et le barrage de Thilière. L'usine, d'une force motrice de 12.000 chevaux, fournit l'éclairage d'une partie de la région et l'énergie des tramways de Bordeaux. Cette observation d'enfant est devenue une vaste usine électrique... Ne se trouve-t-on pas, ici, en face d'un geste de la qualité de ceux qui firent découvrir le paratonnerre à Franklin, la gravitation à Newton... Les choses sont dans la nature et dans le monde. Et tous les voient, les pourraient voir... Mais voici deux yeux qui se fixent, et d'entre tous les êtres qui passent et voient, celui qui porte en soi l'intelligence prédestinée à tressaillir... Ce tressaillement prendra à travers le temps forme concrète, il se fera chair. Et ce sera une haute loi scientifique, une œuvre, un monument...

Par là peuvent se joindre les Claveille aux artistes, aux poètes, aux grands savants à tous les grands chercheurs qui furent l'honneur de l'humanité... Mais reprenons la chronologie.

En 1883, juste à sa limite d'âge minima, M. Albert Claveille fut admissible au grade de conducteur des ponts et chaussées. A l'examen du premier degré, à Bordeaux, il obtint le n° 1. Ce numéro 1, il l'obtiendra quatorze ans plus tard, lorsqu'en 1896 il entrera à l'École des ponts et chaussées. C'est encore avec le n° 1 qu'il sera reçu en 1900 au concours d'ingénieur... Sans doute est-ce un peu tarabuster la chronologie que de rapprocher ainsi les étapes d'une carrière, mais ce n° 1 ne valait-il pas d'être dressé par-dessus les événements et les années? Comme un même phare est vu de la mer, de la ville et de la campagne?... Après son admission en 1883, M. Claveille attendit sa nomination de conducteur jusqu'en 1890. Il fallait, à cette époque, attendre sept ans la titularisation. Mais à partir du jour de son admissibilité, il ne cessa de remplir des fonctions analogues à celles des chefs de section du cadre auxiliaire.

Vers 1889 il fut chargé, entre autres travaux, de la vérification du projet d'agrandissement de la gare de Mussidan où venaient aboutir les deux tronçons de la ligne de Marmande à Angoulême; on se

souvient que c'est sur cette ligne qu'il fit ses débuts.

Le jour de la livraison à l'exploitation du tronçon Mussidan-Ribérac, M. Crahay de Franchimont, ingénieur et chargé en chef des travaux, qui avait su apprécier les qualités de son collaborateur, le prit par le bras et tint à le présenter lui-même à l'inspecteur général de la commission de reconnaissance de la ligne. Ce geste semblera simple au lecteur. Pour quiconque sait ou imagine ce qu'on pourrait appeler la raideur officielle, la froideur hiérarchique, il semble qu'en ce geste cordial et familier d'un chef prenant par le bras l'un de ses subordonnés pour le présenter au grand personnage qu'est un inspecteur général, se vérifie une distinction toute particulière, une dilection, un précieux hommage. Claveille certes le méritait; durant les travaux, il avait prouvé qu'il avait les vraies qualités d'un chef, qui sait vouloir et qui sait se faire suivre.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1890, M. Claveille fut nommé conducteur de quatrième classe et passa au Service maritime de la Gironde. A Bordeaux, il s'occupe de l'outillage du port et des voies des quais. Il étudie aussi minutieusement le régime de la Gironde. Tout en assumant ses travaux, ses études et les fonctions de chef de bureau de l'ingénieur ordinaire du Service maritime, il suit les cours de la Faculté des sciences et obtient en 1891 le grade de licencié ès sciences mathématiques. Son ingénieur ordinaire devient ingénieur en chef du Service maritime de la Gironde et le garde comme chef de bureau. Surcroît de labeur. Malgré cela, M. Claveille continue ses études en vue de sa préparation à l'École des ponts et chaussées où il est reçu en 1896 avec le n° 1, comme nous l'avons vu. Mais il lui faudra, selon l'ancien régime, attendre dix ans de grade de conducteur pour être autorisé à se présenter au concours d'ingénieur. Il abordera ce concours le 1<sup>er</sup> octobre 1900 et y sera reçu avec le n° 1. L'École des ponts et chaussées était un corps très fermé. Les agents — comme M. Claveille — qui n'avaient point passé par Polytechnique se trouvaient sous les ordres des ingénieurs et ne pouvaient que très difficilement dépasser le grade de conducteur. M. Claveille le dépassa. Mieux, quelques années plus tard, il fut auprès de M. Barthou l'incitateur d'une loi appelée loi Barthou (1907), et qui donnait aux agents la possibilité de devenir ingénieurs sans avoir suivi la Voie sacrée. Le vote de cette loi présentait de grosses difficultés. Il fallait tenir compte des préjugés du Corps et on sait combien ils sont tenaces. Grâce à sa bonhomie, grâce à ses merveilleux états de service, M. Claveille sut triompher.

Puis c'est la montée, l'ascension vers les sommets. En 1903, M. Claveille est adjoint à M. Klein, directeur du personnel et de la comptabilité au ministère des Travaux publics, qui a eu connaissance des qualités d'intelligence, de travail et de jugement de l'ingénieur dont il devait faire son successeur. Le 1<sup>er</sup> janvier 1906, M. Klein désigne, en effet, à M. Gauthier, le ministre d'alors, son adjoint Claveille pour la direction du personnel et de la comptabilité... Enfin, le 18 février 1911, M. Albert Claveille est mis à la tête de l'administration des chemins de fer de l'Etat. Le 1<sup>er</sup> janvier 1914, il était fait inspecteur général, ayant atteint la plus haute distinction qui existe dans les ponts et chaussées et premier de ce grade sorti du rang.

Comment dire en quelques lignes son œuvre à l'Ouest-État? Qui ne se souvient du désarroi qui régnait lorsqu'il en prit la direction? Il appliqua ses méthodes d'effort, il donna la régularité à cette

immense machine. Il alla voir toutes choses par lui-même; d'un coup il saisit tout ce qui restait à faire et il l'exécuta.

L'un des problèmes les plus graves qui se posent dans toutes les compagnies est celui du progrès moderne, incessant, des moyens de locomotion en face de l'état des voies. On invente sans trêve des machines plus rapides et plus puissantes. Mais les rails, les aiguillages, les signaux, les stations, les garages?... M. Claveille fit acheter du matériel, s'employa à résoudre au mieux ces dilemmes. Il ne faut point songer à développer si peu que ce soit la question, dans cette étude réduite, d'un homme et d'un caractère. Un exemple suffira, tout d'actualité, puisqu'il a quelques jours à peine: un grand banquet fut offert à Rennes, sous la présidence du ministre des Travaux publics, à M. Claveille par les marchands de pommes de l'Ouest... Les marchands de pommes?... Voyez donc: il y a pour les chemins de fer de l'Etat une période critique qui va de la fin de septembre à décembre. « Tout le personnel est sur le pont, » comme on dit. Il s'agit d'expédier les récoltes de pommes et de les expédier rapidement, car le fruit se gâte vite, entassé dans les wagons. Jusqu'à cette année, cinq ou six cents wagons de pommes s'en allaient en Allemagne. Cette année-ci, il en a été expédié quinze mille. Vous lisez bien: quinze mille wagons. Et chaque envoi a mis moins de huit jours pour parvenir à la frontière, grâce au nouveau matériel et aux aménagements créés dans les gares mêmes et aux abords des gares. Cette colossale entreprise de transports, qu'on n'avait fait qu'esquisser avant lui, se régularisa automatiquement sous sa direction: et ce service des envois de pommes, contre lequel le public protestait avec tant d'acrimonie, tellement il y avait d'à-coups et de retards dans les expéditions, entra dans une phase nouvelle; en cas de récolte surabondante, l'Ouest-État est prêt à véhiculer tout ce qu'on apportera dans ses gares.

Vent-on d'autres chiffres? La récolte ayant été excellente, cette année, 71.923 wagons de pommes (y compris les 15.000 wagons de l'Allemagne) furent expédiés des différentes gares du réseau. La plus forte campagne, jusqu'ici — celle de 1912 — n'avait été que de 52.666 wagons. Tous les négociants reçurent à temps les wagons commandés, et, comme le déclare M. Albert Thomas, rapporteur du budget des chemins de fer de l'Etat, ce furent plus de 25 millions de francs qui, de Belgique, de Suisse, d'Allemagne « vinrent dans les bas de laine ou les coffres des cultivateurs bretons... »

\*\*\*

De tels exemples pourraient être multipliés. Il faut bien se limiter et parler un peu de l'homme même. M. Claveille, grand, robuste, ne laisse pas, quoiqu'au travail sans relâche, d'être bon vivant. Il est entouré de l'affection chaletreuse de beaucoup d'amis. C'est un des hommes qui ont au monde le plus grand nombre d'amis sincères. Et, maintenant, le lecteur sera-t-il satisfait de savoir que la grosse passion, le véritable délassement du directeur des chemins de fer de l'Etat est la chasse et qu'il aime quelque peu jouer au bridge? De connaître également qu'il ne dédaigne point la bonne chère, étant de ce Périgord qui passe encore pour un des pays de France où l'on « sache » manger?... Et parler à présent de son caractère intime, ne serait-ce point se répéter, après le récit chronologique de cette vie qui, privée comme on l'a vu, d'anecdotes, ressemble dans son uniformité de persévérance à la montée silencieuse de la sève, des racines d'un chêne à sa frondaison.

ANDRÉ ARNYVELDE.