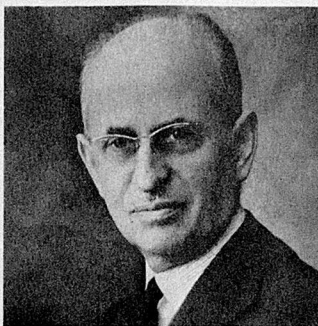


## M. Jean AUBERT

*Inspecteur Général des Ponts et Chaussées,  
Professeur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées.*

**Commandeur de la Légion d'Honneur**



PAR un décret en date du 1<sup>er</sup> juillet 1958, M. Jean AUBERT, Président de la Société française de navigation rhénane a été promu au grade de Commandeur dans l'Ordre national de la Légion d'honneur.

Entré à l'École Polytechnique en 1913, M. Jean AUBERT fut aussitôt lancé dans la première guerre mondiale ; après plusieurs brillantes citations, ses services lui valurent d'être fait Chevalier de la Légion d'honneur dès 1916. A son retour à Polytechnique après la guerre, il mit à profit son expérience d'artilleur pour perfectionner la théorie du tir ; c'est pendant cette deuxième année d'École qu'il publia : « La probabilité dans les tirs de guerre », couronné par l'Académie des Sciences (prix Pierson-Perrin), dont les principes sont maintenant devenus classiques.

L'affectation de M. AUBERT au Service de la navigation de la Seine, après son passage par l'École nationale des Ponts et Chaussées marque le début d'une très grande carrière consacrée presque tout entière aux aménagements fluviaux et par voie de conséquence à l'hydroélectricité.

Constructeur également de ponts et d'écluses, c'est en matière de barrages mobiles qu'il eut surtout l'occasion d'innover. Le barrage de Vives-Eaux, en aval de Melun, doté d'un système de hausses originales (hausses Aubert), est le fruit de ses recherches ; mis en service en 1929, il a fonctionné parfaitement dès le premier jour. L'Académie des Sciences a attribué le prix Caméré au réalisateur de cet ouvrage d'un type nouveau, qui se rattache cependant à la tradition — interrompue depuis plus de cinquante années — du système français des barrages à petits éléments Chanoine et Pasqueau.

Nommé en juillet 1933 Directeur général de la Compagnie Nationale du Rhône, qui venait d'être fondée, M. AUBERT eut l'occasion de donner dans ce poste la mesure de ses capacités de réalisateur.

Après avoir étudié et fait approuver un plan général d'aménagement du Rhône de la frontière suisse à la mer, il fit construire le port Edouard-Herriot, à Lyon, tout en s'attaquant résolument à l'œuvre de Génissiat. A l'époque, beaucoup de bons esprits considéraient cette réalisation comme utopique, l'idée dominante étant alors celle de la surproduction d'énergie électrique. M. AUBERT parvint néanmoins à faire autoriser les travaux préparatoires, puis à entreprendre les travaux définitifs. C'est au moyen d'une technique nouvelle, qu'il avait imaginée à cette occasion, celle des « tétraèdres », que fut réussie, à la veille de la guerre, la « coupure du Rhône ».

Il parvint, au prix de grands efforts, à maintenir pendant l'occupation ce chantier en activité et même à faire monter la grande installation de bétonnage qui put être mise en marche à une cadence rapide au lendemain de la Libération.

Ayant accepté la présidence de la Société de Transport d'Énergie à très haute tension du Nord (S.T.E.R.N.),

M. AUBERT cédait, au début de 1945, à M. GIGUET la direction générale de la Compagnie, après avoir fait établir le projet de Donzère-Mondragon.

Incorporé à Electricité de France, du fait de la nationalisation de l'électricité, M. AUBERT, comme Président du Comité Mixte Electricité de France-S.N.C.F., fit accepter rapidement par les deux parties le contrat d'échange d'énergie électrique qui permet depuis lors une exploitation harmonieuse des usines de ces deux organismes.

Président depuis 1949 de la Société Française de Navigation Rhénane, c'est, après la Seine et le Rhône, le Rhin qui retient maintenant son attention.

A des titres divers, il a d'ailleurs eu l'occasion de parcourir un certain nombre d'autres grands fleuves du monde,

tels que le Nil, le Niger, la Sanaga (au Cameroun), la Mahanadi (aux Indes), le Paraguay, de dresser des projets ou de donner des avis sur leur aménagement, tant au point de vue de la navigation que de la production d'énergie électrique. Parmi ces projets, nous citerons ceux du grand barrage d'irrigation de Sansanding et de l'usine d'Edéa, première réalisation hydro-électrique de l'Afrique noire.

Professeur à l'École nationale des Ponts et Chaussées, depuis 1932, son ouvrage intitulé « Barrages et Canalisation », fait autorité à l'étranger comme en France.

Ancien Secrétaire général du Comité international des Grands Barrages, M. AUBERT est membre de la Commission Internationale Permanente des Congrès de navigation. Il préside la Section française d'Hydrologie scientifique du Comité de Géodésie et Géophysique, et le Cercle des Transports. Comme membre de la Commission des transports du Commissariat général au Plan, il a participé à l'établissement des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> plans.

Depuis deux ans, M. AUBERT a augmenté encore le champ de ses activités en acceptant la présidence d'une ancienne et importante Entreprise de Travaux Publics, la Société de Construction des Batignolles.

M. AUBERT a, par ailleurs, été chargé à plusieurs reprises par le Ministère des Affaires Étrangères de faire à l'étranger des conférences sur des sujets se rattachant, soit à l'utilisation des eaux, soit à la coordination des transports. A ce titre, il s'est rendu dans des pays aussi divers que le Danemark, le Liban, la Syrie, la Turquie, l'Iran, l'Uruguay, le Paraguay et le Brésil, faisant apprécier partout la haute valeur de la technique française, dont il est un des représentants éminents.

La haute distinction qui lui est attribuée souligne les mérites exceptionnels qu'il s'est acquis à la fois dans une carrière de haut fonctionnaire et de grand ingénieur, réunissant en même temps une haute technicité et de profondes qualités d'administrateur, et dans la direction d'entreprises qui sont parmi les premières dans les domaines de la navigation et de la construction.

Nous lui présentons nos respectueuses et très sincères félicitations pour sa promotion.