

NOTICE NÉCROLOGIQUE

TOUSSAINT LE GRAIN
(1860-1935)

*Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite,
Directeur honoraire des Chemins de fer de l'Etat,
Directeur honoraire de l'École Nationale des Ponts et Chaussées*

Une distinction foncière et sans apprêt, une bonté à toute épreuve, une fidélité scrupuleuse aux amitiés de jeunesse, un dévouement illimité à la chose publique, une compétence technique et administrative à laquelle chacun se plaisait à rendre hommage, une culture générale digne de l'« honnête homme » dans toute la force du terme, telles étaient les qualités particulièrement significatives du camarade aimé et respecté qui a dirigé avec éclat deux des plus grandes maisons dépendant de l'Administration des Travaux Publics.

*
**

On a coutume de dire qu'un ingénieur ne peut se faire remarquer par des services exceptionnels que lorsque les hasards de la carrière lui ont valu un poste spécialement privilégié : l'ingénieur Le Grain a prouvé qu'il n'en est pas toujours ainsi, car le service de Périgueux qui lui fut confié en 1885, à sa sortie de l'École, ne paraissait pas destiné, d'emblée, à lui donner l'occasion de se signaler à l'attention générale dès les premières années de sa vie administrative. Il faut reconnaître pourtant que Toussaint Le Grain a dû sa brillante carrière à la précoce maîtrise avec laquelle il s'est acquitté de sa tâche dans le département de la Dordogne.

Il a passé six années à Périgueux, où ses attributions embrassent les routes, le service hydraulique, la navigation, les tramways, les constructions de chemins de fer. Il s'intéresse à tous les problèmes qui sollicitent sa sagacité ; il se forme avec une rapidité et une sûreté étonnantes. Mais ce qui le met hors de pair, c'est l'ardeur, le sens pratique et l'élégance avec lesquels il remplit ses fonctions de secrétaire rapporteur du Comité départemental de ravitaillement de la Dordogne : il devient l'âme du Comité et il est le véritable auteur du système qui va être admis comme base de l'organisation générale du ravitaillement en France.

Il faut rendre cette justice à l'Administration qu'elle reconnaît sans hésiter l'importance du rôle

joué par le jeune ingénieur ; le 7 mai 1890, M. de Freycinet, Président du Conseil, ministre de la Guerre, rend un hommage officiel à Le Grain, et M. Yves Guyot, ministre des Travaux Publics, s'associe à ces félicitations. Mais des témoignages de satisfaction ne suffisent pas : il s'agit de faire profiter le pays tout entier de l'organisation locale instituée par l'ingénieur de Périgueux ; dès le 1^{er} mai 1891, Le Grain est nommé, à la résidence de Paris, commissaire technique du ministère des Travaux Publics près l'Inspecteur Général permanent du ravitaillement des armées : il est le plus avisé, le plus utile et le plus solide collaborateur du général de division, membre du Conseil Supérieur de la Guerre, chargé de l'inspection du ravitaillement de l'armée et des places fortes, et pendant deux années, toujours soutenu par les grands chefs qui le voient à l'œuvre, ainsi que par le Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines dont il est le collaborateur direct, il contribue d'une manière particulièrement fructueuse à la réglementation du ravitaillement général des armées, ainsi qu'à la mise en application des règles adoptées. A l'âge de trente-deux ans, Le Grain est récompensé par la décoration de la Légion d'honneur des éminents services qu'il vient de rendre à son pays.

*
**

Le voilà entièrement familiarisé avec les questions de transport : le voilà donc tout désigné pour devenir lui-même un excellent « cheminot », et c'est alors que commence la longue période de vingt-sept années pendant laquelle Le Grain met au service des Chemins de fer de l'Etat ses connaissances étendues, son esprit ouvert et toutes les ressources de son ingéniosité. Il entre au réseau avec le grade d'ingénieur ordinaire de 2^e classe ; il en sort Inspecteur Général : c'est dire que l'Administration des Travaux publics a tenu un juste compte des appréciations cordialement élogieuses que lui ont prodiguées à l'unanimité

des hommes tels que MM. Fouan, Metzger, Beaugey et Claveille.

C'est en 1893 que Le Grain est nommé ingénieur du 1^{er} arrondissement de la voie et des bâtiments : dès son arrivée au réseau, il s'intéresse, avec un ardent désir de s'instruire, à toutes les questions qui se rattachent à l'établissement et à l'administration des chemins de fer ; il étudie l'ensemble des services et tient à comprendre dans toute leur complexité les différents rouages de l'industrie du rail. Grâce à ses qualités de chef et d'administrateur, il ne tarde pas à être adjoint à l'Ingénieur en chef du Service, et après cinq années passées à la voie, il est appelé à occuper successivement l'emploi de Sous-Chef de l'Exploitation et celui d'Ingénieur en chef adjoint au Chef de l'Exploitation. En 1901, il est adjoint au Directeur des Chemins de fer de l'État.

Quelques années plus tard intervient le rachat de la concession de la Compagnie de l'Ouest : à la date du 1^{er} janvier 1909, Le Grain, devenu Sous-Directeur du réseau, va assumer la tâche exceptionnellement difficile et compliquée de coordonner dans le domaine technique les règles et les méthodes des deux réseaux désormais fusionnés, et c'est rendre un strict hommage à la vérité que de rappeler le respect et la sympathie que Le Grain sut obtenir de ses collaborateurs anciens et nouveaux, en dépit des préventions et peut-être même des froissements d'amour-propre presque inévitables en de semblables circonstances.

Le 4 novembre 1915, M. Claveille, Directeur des Chemins de fer de l'État, ayant été détaché au sous-secrétariat de l'Artillerie et des Munitions, Le Grain se voit confier l'intérim de la direction ; il est nommé Directeur le 25 mai 1917, de telle sorte qu'il a effectivement dirigé le réseau pendant près de quatre ans et demi.

Il est presque superflu de rappeler l'immensité des services rendus par les chemins de fer à la défense nationale pendant les hostilités : tous ceux qui prirent part à l'exécution des transports militaires, et qui virent Le Grain à l'œuvre, se sont félicités de la présence à la tête du réseau de l'État, d'un homme particulièrement expérimenté, sûr, loyal, doué d'une puissance de travail peu commune, et dont le tranquille courage s'éleva sans peine à la hauteur des circonstances.

La période qui suivit immédiatement la guerre et qui donna lieu, comme la précédente, à d'énormes difficultés fit ressortir, elle aussi, jusqu'à quel point Le Grain savait comprendre les problèmes ardues et parfois surprenants que les chemins de fer eurent à résoudre à cette époque.

Les agents du réseau de l'État ne s'y trompèrent point : ils surent montrer par leur dévouement et par leur respectueuse affection combien ils appréciaient

les solides qualités de l'homme bon et courtois qui était placé à leur tête.

Quant à M. Yves Le Trocquer, ministre des Travaux Publics, il témoigna sa reconnaissance à Le Grain en le nommant en 1920 Directeur honoraire du réseau et commandeur de la Légion d'honneur ; il aurait fait bien davantage si les circonstances le lui avaient permis.

*
**

Parmi les postes auxquels peut prétendre un ingénieur des Ponts et Chaussées parvenu au sommet de la hiérarchie, il n'en est pas qui soit plus envié que celui de Directeur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées ; il n'en est pas non plus qui exige plus d'autorité, plus de sagesse et plus de doigté. Il faut, d'une part, assurer à l'École et à ses services annexes toutes les ressources dont ils ont besoin, sans tolérer aucune dépense inutile ; il faut, d'autre part, faire sentir son action sur l'enseignement sans pénétrer dans le domaine propre des professeurs ; il faut enfin rechercher tout ce qui peut contribuer, en dehors de l'enseignement proprement dit, à la formation des élèves.

Une expérience de dix années a prouvé que le ministre des Travaux Publics eut la main heureuse le jour où il confia à Le Grain la direction de l'École. Il y avait un an que ce dernier était à la tête du grand établissement de la rue des Saints-Pères quand la loi du 29 avril 1921 vint investir l'École de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Le Directeur eut la lourde charge d'assurer la mise en train du nouveau régime ; il lui appartint désormais d'établir les budgets, d'engager les dépenses et de poursuivre l'amélioration des recettes. Les conseils de l'École se virent conférer des pouvoirs propres de décision ; mais la plupart de leurs délibérations furent inspirées par l'avis éclairé du Directeur, qui préparait les affaires avec un soin méticuleux et qui avait l'art de suggérer dans chaque cas la décision la plus conforme aux intérêts de tous.

Dans l'enseignement proprement dit, la direction de Le Grain fut marquée par des remaniements d'une grande importance, et dont la mise en pratique exigeait des mesures extrêmement délicates : non seulement, en effet, à partir de la rentrée de 1921, la durée des études fut réduite pour les élèves-ingénieurs de trois à deux ans ; mais encore les attributions du corps des Ponts et Chaussées se développèrent sensiblement. Il y avait là une contradiction d'autant plus préoccupante que le Directeur se serait difficilement résigné à voir sortir de l'École des ingénieurs incomplètement préparés. Il est inutile d'insister sur les qualités de souplesse et parfois de diplomatie dont il a fallu faire preuve pour aboutir à des solutions satisfaisantes.

Indépendamment de ses fonctions principales, Le Grain occupa brillamment, pendant de longues années, la chaire des chemins de fer à l'École Nationale Supérieure des Mines; il fit également partie du Conseil général des Ponts et Chaussées ainsi que d'un nombre important de commissions où il apporta toutes les ressources de sa conscience éclairée et de son aimable autorité.

Mais il considéra qu'il n'aurait accompli qu'une partie de sa tâche s'il s'était borné à remplir les fonctions administratives dont l'avait chargé le Gouvernement. Il savait combien ses camarades et ses amis éprouvaient de plaisir à se rencontrer chez lui, à échanger leurs idées, à développer leurs relations, et n'eut garde de négliger les devoirs mondains qu'il considérait comme une partie intégrante de ses hautes fonctions. Aidé par l'admirable et fidèle compagne de sa vie, il avait fait des salons de la rue des Saints-Pères un lieu de réunion où ses invités se rendaient avec une douce satisfaction, toujours sûrs d'y trouver l'accueil le plus courtois, le plus prévenant

et le plus raffiné. Pourquoi faut-il que les dernières années de ce galant homme aient été attristées par un mal inexorable qui a mis à une si cruelle épreuve le dévouement empressé de ses proches?

*
**

Nous nous inclinons avec un profond respect devant Mme Toussaint Le Grain, qui, après avoir entouré son mari d'une tendresse et d'une sollicitude inlassables, supporte avec la résignation d'une vraie croyante son double deuil de mère et d'épouse, et nous souhaitons cordialement que sa sombre douleur trouve quelque adoucissement dans les sentiments d'émouvante sympathie qui se manifestent de toute part.

Silvain DREYFUS,
Président honoraire
du Conseil général des Ponts et Chaussées
et du Conseil Supérieur des Travaux publics.

