



Ry-Chazerat, le 11 juin 2016

Nicolas-Joseph-Adolphe Godin de Lépinay

Un grand ingénieur méconnu

Bernard Meunier, président de l'Académie des sciences

Nous sommes réunis ici devant cette gentilhommière, le Ry-Chazerat, pour évoquer un grand ingénieur français du 19^e siècle, Adolphe Godin de Lépinay.

En dehors du Montmorillonnais, très peu de personnes ont entendu parler de ce personnage. Pour tout vous dire, il y a quelques années seulement, peu de membres de l'Académie des sciences auraient été capables d'évoquer Godin de Lépinay. Mais les choses changent, notre Académie s'implique de manière significative dans la gestion du domaine de Ry-Chazerat et participe à la vie culturelle du pays de Montmorillon, avec le soutien actif des élus locaux et du Conseil départemental de la Vienne.

Ne cherchez pas dans les dictionnaires encyclopédiques du 20^e siècle de longs paragraphes sur cet ingénieur. Tout juste quelques lignes dans l'*Encyclopaedia Britannica*, dans un article assez détaillé sur la construction du canal de Panama. Quant à la fiche Wikipédia de Godin de Lépinay, elle est récente et a été rédigée par quelques personnes de l'Académie.

Adolphe Godin de Lépinay n'a pas écrit lui-même d'ouvrage autobiographique et les seuls éléments de biographie connus sont ceux rédigés en 1910 par un ingénieur civil corrézien, Victor Forot. Un ouvrage de 54 pages : nous sommes loin de la surmédiation qui touche maintenant des personnes dont il est souvent difficile de saisir l'intérêt et le rôle !

Devant cette demeure, qui n'est pas loin de l'état dans lequel son dernier propriétaire l'a léguée à l'Académie des sciences, je tiens à souligner que l'institution que je représente aujourd'hui a des projets que nous allons mener en étroite collaboration avec les maires de Montmorillon et de Journet, les élus locaux et le Conseil départemental de la Vienne. Nous espérons que la nouvelle Région se joindra à nos projets.

Quels sont ces projets ?

Tout d'abord, nous œuvrons, grâce à une nouvelle gestion, à une meilleure mise en valeur de ce vaste domaine agricole et de la partie boisée.



Nous souhaitons que cette demeure soit classée comme "Maison des Illustres". Ce label est accordé par le Ministère de la Culture et permet d'attacher un nom, une personnalité, un ingénieur dans le cas présent, à un lieu, à un territoire. Ceci a déjà été fait pour deux autres domaines légués à l'Académie des sciences, la Maison de Pasteur à Arbois dans le Jura et le château Abbadia à Hendaye, au Pays basque. Dans le premier cas, il s'agit d'honorer le grand Louis Pasteur, dans le second un astronome Antoine d'Abbadie, qui s'était fait construire un château-observatoire par Eugène Viollet-Le-Duc au milieu du 19^e siècle, au cœur d'un magnifique parc donnant sur l'océan. Avec Ry-Chazerat, nous aurons ainsi une triade, en honorant ici, dans ce vaste domaine agricole du sud de la Vienne, un ingénieur de talent, passionné en son temps par les méthodes modernes d'agriculture.

La mise en valeur du domaine doit se poursuivre pour faire de cet ensemble un lieu d'échanges, avec deux points d'ancrage.

D'une part, nous souhaitons mettre en place un centre d'accueil pour des élèves de collèges et de lycées afin de leur faire partager les enjeux de l'agriculture moderne, de l'agriculture raisonnée, celle qui tient compte des réalités, de la nécessité d'obtenir des produits agricoles de haute qualité avec une efficacité liée à la responsabilité que nous avons tous face au défi de nourrir plus de 7 milliards de personnes sur une planète où les ressources agricoles ne sont pas aussi bien réparties que dans un pays comme la France. Il ne s'agit pas de promouvoir une agriculture-jardinage pour l'agrément des citadins, mais de promouvoir une agriculture qui intègre tous les éléments scientifiques disponibles, permettant de produire bien et mieux avec l'utilisation rationnelle d'intrants, afin de trouver le bon équilibre entre une productivité forte et un respect des écosystèmes. Tous ces éléments sont la marque d'une agriculture responsable. Ici même, vous en êtes convaincus, mais il ne faut pas oublier d'en convaincre les autres, les citadins qui ont souvent perdu le contact avec les réalités de l'agriculture.

D'autre part, nous souhaitons aménager cette demeure pour y accueillir des scientifiques, des lauréats d'un prix, le prix de la villa Ry-Chazerat, dont la teneur ne serait pas une somme d'argent, mais un séjour offert ici-même. Ceci permettrait aux futurs lauréats de rédiger un ouvrage dans le calme de la campagne du Montmorillonnais, loin de l'agitation des villes et de leur cadre de vie habituel. L'évolution de la vie urbaine, avec son agitation permanente, sa frénésie d'échanges accentuée par les moyens modernes de communication, fait que le



calme, le temps lent et la sérénité d'un lieu deviendront, dans les années à venir, des denrées rares, qui seront une richesse recherchée.

Nous en sommes encore au stade des projets, mais les choses vont avancer, car il existe une volonté de tous les partenaires, au niveau local, celui des municipalités de Montmorillon et de Journet, du pays montmorillonnais, du département. Il faudra des moyens financiers, mais nous allons apprendre à faire beaucoup avec peu, au lieu de faire peu avec beaucoup. La chimie "verte" nous dit qu'il faut toujours optimiser les rendements ! Il faut éviter les gaspillages dans tous les domaines.

Je ne voudrais pas terminer cette intervention sans évoquer le vrai maître de ces lieux, Nicolas-Joseph-Aldolphe Godin de Lépinay.

Il est issu d'une famille de noblesse bretonne, ayant donné plusieurs officiers à l'armée ou à la marine. Il est né le 10 octobre 1821 en Corrèze, au château de Mauriolles situé sur la commune de Lissac-sur-Couze, au sud de Brive. Il décédera à Paris le 13 janvier 1898 à l'âge de 76 ans.

C'est un esprit brillant, élève d'un collège à Brive. Regrettant de ne pas avoir eu la possibilité de se présenter aux examens du baccalauréat avant 16 ans (âge minimal requis à l'époque), il en profite pour préparer le concours de l'École polytechnique qu'il intègre en novembre 1840 à l'âge de 19 ans. Sorti de Polytechnique au dix-septième rang, il entre à l'École des Ponts en novembre 1842. C'est un X-Pont comme l'on dit habituellement, nous voilà rassurés sur sa formation !

Sa première affectation comme ingénieur sera à Lorient, à l'âge de 22 ans.

En 1846, attaché à ses origines corréziennes, il est nommé ingénieur des Ponts et Chaussées de 2^e classe à Brive. Il va s'occuper de l'utilisation des eaux de la Vézère et de la Dordogne pour l'irrigation, et aussi de l'amélioration de la route nationale 20 dans la traversée d'Uzerche.

À partir de 1853, il va être affecté à la construction de lignes de chemins de fer, d'abord dans le Cantal, puis en Algérie pour créer la ligne allant de Philippeville (l'actuel Skikda) à Constantine, près de 100 km dans une région avec des reliefs difficiles. Sa notoriété va le conduire à se mettre en disponibilité de l'administration pour entrer au service de différentes compagnies de chemin de fer, en France et en Grèce (ligne Athènes - Le Pirée). Il revient en Algérie pour dessiner la ligne Alger – Constantine, longue de 400 km. Ses mérites sont reconnus, ce jeune et brillant ingénieur est fait chevalier de la Légion d'honneur à 39 ans.



Au moment du rattachement de la Savoie à la France en 1860, il est de passage à Chambéry. Observateur des mœurs locales, il évoque, dans une lettre à un ami, les relations entre les Savoyards et les Suisses en ces termes : *"Le Suisse vole le Savoyard et le Savoyard se moque du Suisse ; c'est comme cela depuis un temps illimité. Jadis, ils se pendaient les uns les autres, à présent les mœurs se sont adoucies."*

En 1862, fait important comme nous allons le voir après, il est envoyé au Mexique pour construire la ligne de chemin de fer entre Vera-Cruz et Cordoba. La distance n'est pas grande, une trentaine de kilomètres, mais le climat est hostile : sur les six fonctionnaires envoyés avec lui, quatre meurent de la "fièvre", comme on disait à l'époque sans pouvoir distinguer entre celle du paludisme ou celle de la fièvre jaune. Les deux maladies sont transmises par des piqûres de moustiques. Il faudra attendre les travaux de Laveran en 1880 sur le parasite du paludisme pour mieux comprendre la pathologie correspondante. 1885, c'est l'année de la vaccination contre la rage par Pasteur. 1894 sera celle de l'identification du bacille de la peste par Yersin. Nous sommes dans les quinze années glorieuses de la microbiologie française !

Cette première expérience des fièvres tropicales au Mexique va marquer Godin de Lépinay et ce sera un élément clé dans sa conception du grand canal dont nous allons parler dans quelques instants. À son retour en France, il est affecté à Paris, au moment de la guerre de 1870 avec l'Allemagne. Porteur de dépêches pour Gambetta, il quitte Paris à l'aide d'un ballon qui, mal contrôlé, va atterrir en Bavière ! Fait prisonnier, il ne rentrera à Paris qu'en mars 1871.

Il travaille de 1875 à 1876 à un projet de tunnel sous le Mont-Blanc (il faudra attendre 1965 pour la réalisation de ce projet... 90 ans plus tard).

En 1879, le Ministère des Travaux Publics lui demande de faire un projet de canal à grand gabarit entre Bordeaux et Narbonne. Le canal de Riquet réalisé deux siècles plus tôt était seulement utilisable par des péniches de faible tonnage.

En 1885-1887, on demande à Godin de Lépinay de concevoir un canal à grand gabarit pour faire de Paris un port accessible aux bateaux de 2500 tonneaux (c'est-à-dire des bateaux ayant une capacité de transport de plus de 7000 m³).

Entre les chemins de fer et les canaux, il était difficile de nier les compétences de Godin de Lépinay dans ces deux domaines. Et pourtant !



En 1879, le grand projet qui agite Paris concerne le creusement d'un canal en Amérique centrale pour relier les deux océans et éviter le passage par le redoutable Cap Horn. Ferdinand de Lesseps, fort de son succès avec le canal de Suez, achevé en 1869, propose un canal à niveau au Panama (à l'époque une province de la Colombie). D'autres proposent un canal plus long au niveau de l'État du Nicaragua. Godin de Lépinay s'oppose à Ferdinand de Lesseps : il propose un canal à écluses afin d'éviter des travaux de terrassement trop longs et difficiles pour mener à bien la percée sur 77 km entre les deux océans avec un passage à plus de 25 m d'altitude. Dans son projet les aléas de la rivière tropicale Chagres seront domptés en créant un lac artificiel, grâce à un barrage à Gatun, côté mer des Caraïbes. Au lieu de creuser, on inonde une grande partie du parcours et les bateaux feront 33 km sur cet immense lac.

Tous ces projets sont présentés et discutés lors d'un congrès international organisé en mars 1879 par la Société géographique de Paris, dont Ferdinand de Lesseps est le président ; le but de cette réunion étant de faire le meilleur choix technique pour ce canal transocéanique.

Les représentants des États-Unis renoncent à leur projet de canal au Nicaragua devant le plaidoyer brillant de Ferdinand de Lesseps. Les talents oratoires de ce dernier l'emportent largement sur ses compétences techniques. Les votes de soixante-quatorze délégués des vingt-deux nations représentées se portent sur le projet de canal à niveau de Ferdinand de Lesseps. Sur ces soixante-quatorze délégués, il faut noter que dix-neuf seulement étaient des ingénieurs et un seul connaissait la zone tropicale de Panama.

Le projet de Godin de Lépinay, avec ses écluses et un lac intermédiaire, est éliminé.

Lors du vote, Godin de Lépinay va motiver son avis négatif sur le projet de Ferdinand de Lesseps en des termes prémonitoires, je cite :

"Coûtant 500 millions de moins que le canal à niveau (= celui de Lesseps), il (= le canal à écluses de Lépinay) est le seul, d'après les américains, qui puisse rémunérer les capitaux. Enfin, et cela est le plus considérable, pour moi qui ai fait exécuter des travaux en Amérique tropicale, en réduisant les travaux insalubres à leur minimum, il épargne la vie à plus de 50 000 hommes, sacrifiés sans utilité, dans l'exécution du canal à niveau".

Deux phrases, deux arguments, tout est dit. La faillite du projet de Lesseps est décrite clairement, sans ambiguïté. Elle sera technique et financière, comme l'avait prévu Godin de Lépinay.



Le chantier du canal lancé en 1880 dévore en une dizaine d'années la totalité des fonds prévus initialement, dans des conditions de travail très hostiles et largement sous-estimées. Plus de 22 000 personnes sont mortes du paludisme et de la fièvre jaune. Il faut refinancer la société présidée par De Lesseps dans un contexte difficile, à la fois financièrement et juridiquement. Il faut un vote des députés pour un emprunt à lots. De nombreux députés, "les chéquards" sont pris dans une opération de corruption. Clémenceau lui-même s'échappe difficilement de cette affaire qui va ruiner des centaines de milliers de petits épargnants, attirés par un succès qui devait être à l'égal de celui du canal de Suez. 1893 sera l'année du scandale de Panama.

Godin de Lépinay décédera cinq ans plus tard, sans pouvoir assister à la reprise du plus grand chantier du monde de cette époque.

Le chantier, abandonné en 1889, sera en effet repris par les américains en 1904, dans des conditions étonnantes, grâce à l'action d'un autre ingénieur français Philippe Bunau-Varilla. Le canal à écluses, exécuté selon les plans de Godin de Lépinay, sera achevé en août 1914. Afin d'éliminer les moustiques, tous les plans d'eau de part et d'autre de la zone des travaux seront traités avec du pétrole brut pour éliminer les larves de moustiques... Méthode peu "écologique" certes, mais très efficace pour éviter le paludisme et la fièvre jaune pendant le chantier.

Peu d'américains ou français se souviennent de Godin de Lépinay. Décédé en 1898, six ans avant la reprise des travaux, il n'était plus là pour faire entendre sa voix et dix ans après le scandale de Panama, plus personne en France ne voulait entendre parler du canal construit par les américains. **La lucidité de Godin de Lépinay était trop dérangeante.**

En août 2014, le centenaire de l'ouverture du canal de Panama a été célébré avec des fastes remarquables par la presse internationale et en présence de délégations de nombreux pays. Côté français, seuls quelques ingénieurs de l'association dédiée à l'histoire de la compagnie Suez étaient présents.

Pour chaque projet important, il y a toujours une proposition judicieuse, mais celle-ci n'est pas toujours choisie. On aime parfois essayer les mauvaises solutions, juste pour voir !

Bernard Meunier