

Jules Nicolas Crevaux

L'explorateur aux pieds nus

Les inconditionnels de Tintin se souviennent sans doute, dans *L'oreille cassée*, de la rencontre, en pleine forêt amazonienne, du jeune reporter et d'un vieil explorateur à la grande barbe blanche, du nom de Ridgewell, qui vivait au milieu de la tribu des Arumbayas. Pour ce personnage, Hergé s'était probablement inspiré de Percy Harrison Fawcett, le célèbre explorateur anglais dont le mystère de la disparition avait défrayé la chronique dans les années 1920. Mais d'autres historiens assurent que le



père de Tintin avait eu connaissance des aventures d'un certain Jules Nicolas Crevaux. Ce Lorrain, qui avait sillonné en tous sens la Guyane et l'Amazonie, vécut quelque temps dans une tribu et fut massacré – sans doute dévoré – par les Indiens Tobas en 1882...

Portrait de Jules Nicolas Crevaux ▲

Jules Nicolas Crevaux est né de parents aubergistes, le 1^{er} avril 1847 à Lorquin, au pied des Vosges, alors dans le département de la Meurthe (aujourd'hui en Moselle). Après des études médicales à Strasbourg, il entre en 1867 à l'École de médecine de Brest, et embarque deux ans plus tard pour un périple au Sénégal, aux Antilles et en Guyane. Après avoir combattu en 1870 contre les Prussiens, il achève ses études de médecine et soutient en 1872 sa thèse de doctorat sur une maladie découverte en Guyane.

Jules Crevaux fait un premier voyage en 1874 comme médecin major, et commence à entreprendre l'exploration du pays. Il revient en France deux ans plus tard, puis repart le 7 décembre 1876 pour de nouvelles aventures. Il remonte le fleuve Maroni, étudie les Indiens Galibis, puis pénètre



chez les Bonis, anciens esclaves noirs réfugiés dans la forêt en Guyane hollandaise. Il y rencontre Apatou, qui deviendra son guide fidèle, et parvient chez les Roucouyennes. Consumé par la fièvre, il s'attarde dans leur village et se lie d'amitié avec ces indigènes, au point qu'ils l'initient à leurs rites et coutumes.

Plus tard, Crevaux constitue une petite équipe, et se lance à la découverte des monts Tumuc Humac, au sud de la Guyane française (il s'agit davantage de collines que de montagnes), redescend par l'Apaouani, et atteint le 2 octobre le rio Jari, affluent de l'Amazone. Il arrive à Belem au mois de décembre, après avoir parcouru près de mille kilomètres ! Son état est tel qu'on le prend pour un bagnard évadé, mais il parvient, avec l'aide d'un compatriote, à regagner la France. Le 17 avril 1878, il touche son sol natal et va rendre compte de son voyage à la Société de Géographie. De même, il va donner un peu partout des conférences qui enthousiasment le public.

Le 2 juillet, notre Lorrain aventurier embarque à Saint-Nazaire pour une nouvelle exploration en Amazonie. Il remonte l'Oyapock presque jusqu'à sa source, descend le Rouapir, traverse le territoire des Calayouas, et atteint le 10 octobre le rio Jari. Malgré l'état de fatigue de ses équipiers, il décide de poursuivre sa route en direction du Parou, dont la descente nécessite trois mois. Il rencontre un village peuplé uniquement de femmes, qui, loin d'être les mythiques Amazones, sont en réalité des épouses répudiées réfugiées dans la forêt... Revenu en France après avoir parcouru 6000 kilomètres et recueilli une masse considérable d'informations botaniques, ethnographiques et anthropologiques, Crevaux reçoit la médaille d'or de la Société de Géographie de Paris.

Hubert Curien

Le père de l'Europe spatiale

Au mois de mars 2007, l'Agence spatiale européenne annonçait que le site d'atterrissage de la sonde Huygens sur Titan, le plus gros satellite de Saturne, recevrait le nom de « Mémorial Hubert-Curien ». Hommage mérité envers ce scientifique français qui, encore aujourd'hui, est considéré comme le membre le plus éminent de la communauté spatiale française et européenne, et à qui est indissolublement liée la réussite de la fusée Ariane.

Hubert Curien est né le 30 octobre 1924 à Cornimont, dans les Vosges, d'un père receveur municipal et d'une mère directrice d'école. Après ses études à Remiremont puis Épinal, où se révèlent son goût pour la science et sa future orientation vers la physique, il entre au lycée Saint-Louis à Paris. Au cours des vacances de l'été 1944, il rejoint la Résistance et le maquis vosgien de la Pierre-Piquante.

En 1945, ce brillant étudiant est reçu à l'École Polytechnique et à l'École Normale Supérieure : il opte pour cette dernière et s'oriente vers la cristallographie. Il débute ses recherches au sein du laboratoire de minéralogie de la Sorbonne, très impliqué dans les développements de la radiocristallographie par rayons X. En 1951, Hubert Curien soutient sa thèse sur les ondes élastiques. Par la suite, il

oriente ses recherches sur les macles (association de cristaux du même minéral) et leur représentation théorique.

Le chercheur se double de l'universitaire : assistant, maître de conférences, professeur à la Faculté des Sciences de la Sorbonne, puis à l'université Pierre-et-Marie-Curie à Jussieu, il enseigne la minéralogie et la cristallographie, et ouvre de nouveaux cours de 3^e cycle de cristallographie à la Sorbonne. De 1954 à 1970, il est en même temps professeur à l'École Normale Supérieure pour la préparation de l'agrégation de physique et de chimie.

En 1966, Hubert Curien est nommé directeur scientifique de la physique au CNRS, dont trois ans plus tard il devient directeur général. Il y poursuit la mise en place des Laboratoires associés, des Actions thématiques programmées et des Comités des relations industrielles. En 1973, il est Délégué général à la Recherche Scientifique et Technique (DGRST) où il crée les allocations de recherche au bénéfice des jeunes doctorants.

Sa carrière prend une nouvelle orientation en 1976, lorsqu'il accepte la présidence du CNES (Centre National





d'Étude Spatiales). Il parvient à assurer la coopération entre les différents partenaires européens, une tâche ardue. Le 24 décembre 1979 est, pour lui et pour la France, un grand jour : il supervise le premier lancement, réussi, de la fusée Ariane, depuis la base française de Kourou, en Guyane ! Il crée peu après la société Arianespace, qui a effectué avec succès plus d'une centaine de lancements. Beaucoup voient, aujourd'hui, en Hubert Curien le « *père spirituel* » de la fusée européenne.

En 1978, le scientifique engage un projet ambitieux : il s'agit du premier programme européen dédié à l'observation de la Terre, d'où son nom SPOT pour « *Satellites Pour l'Observation de la Terre* » (entre 1986 et 2002, 5 satellites SPOT sont lancés depuis Kourou). Hubert Curien est également impliqué dans la réalisation du système de localisation par satellites Argos. De 1979 à 1984, il est le premier président de l'ESA (Agence Spatiale Européenne), et réussit à convaincre

Ariane 1 au musée de l'air et de l'espace, Le Bourget

Emile Friant

Le peintre de Nancy

« **U**n portrait de Friant, écrivait en 1926 le directeur de l'école des Beaux-Arts de Nancy, *ce n'est pas un dessin de formes, c'est une confidence de l'âme.* » Un hommage parmi d'autres envers Emile Friant, considéré comme l'un des plus grands peintres lorrains de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e, un artiste qui durant toute sa vie fut fidèle à Nancy, dont le musée des Beaux-Arts conserve de nombreuses œuvres.

Emile Friant est né à Dieuze le 16 avril 1863, fils unique d'un mécanicien contremaître à la saline (une très ancienne exploitation de sel minier est présente dans la ville). Dès



La lutte, 1889

l'école, avant 1870, il dessine sur son ardoise, non des ronds et des barres, mais des figures de gens et de bêtes. Dieuze, située dans le département de la Meurthe, est rattachée à la Lorraine allemande – elle est aujourd'hui en Moselle –, et les parents d'Emile Friant décident d'opter pour la nationalité française et partent s'installer à Nancy.

Placé à l'institution Loritz, le jeune Emile y fait preuve de talents précoces pour les arts graphiques. Il suit les cours de dessin du peintre Larcher (futur directeur de l'école des Beaux-Arts de Nancy). À l'école municipale de dessin, il devient l'élève favori du directeur, Théodore Devilly, qui lui aussi avait quitté Metz pour Nancy et qui devine chez son protégé un peintre d'avenir.



En 1878, à quinze ans, Emile Friant présente au salon des Amis des Arts de Nancy deux natures mortes et un tableau représentant la porte Saint-Georges : un premier essai remarqué, qui lui permet l'année suivante d'obtenir une bourse et de partir pour Paris. Reçu dans l'atelier du célèbre Alexandre Cabanel, il se lie d'amitié avec d'autres

Autoportrait, 1887 ▲

André Maginot *L'homme de la Ligne*

« **L**e béton vaut mieux que le mur de poitrines ! » : c'est par cette formule choc que, le 28 décembre 1929, le ministre de la Guerre André Maginot arrache aux députés le vote de la loi accordant les crédits nécessaires à l'aménagement défensif des frontières. Elle aboutira à la construction de ce qui est resté dans l'histoire et la mémoire collective sous le nom de Ligne Maginot.

S'il n'est pas né en Lorraine, Maginot a, comme Poincaré, des racines meusiennes, et sa vie politique est enracinée dans ce département. Né à Paris le 17 février 1877, il est le fils d'un notaire issu d'une vieille famille de paysans meusiens, originaire de Revigny-sur-Ornain, à quelques kilomètres de Bar-le-Duc. Après des études secondaires au lycée Condorcet à Paris, il fait de brillantes études à l'École des Sciences Politiques qu'il conclut par un doctorat en droit.

André Maginot effectue son service militaire au 94^e régiment d'infanterie de Bar-le-Duc. Admis au Conseil d'État, il est élu conseiller général de Revigny, puis député de la gauche démocratique en 1910 : il représentera la circonscription de Revigny jusqu'à sa mort. Membre de la commission de l'Armée, il s'engage activement en faveur de

▼ *Ouvrage de Schœnenbourg*

la loi des trois ans, et entre comme sous-secrétaire d'État à la Guerre dans le gouvernement Doumergue.

Dès la mobilisation, Maginot rejoint le 44^e régiment d'infanterie territoriale à Verdun. Il aurait pu obtenir une affectation sans danger, loin du front, mais cet homme de l'Est, ce géant d'1m 98 veut se battre, comme se batront Emile Driant, Abel Ferry et Louis Marin. Mais pour lui, simple soldat puis caporal et enfin sergent, la guerre se termine tragiquement le 9 novembre 1914, date à laquelle il est grièvement blessé aux jambes lors d'une patrouille près d'Étain. Ne pouvant plus se déplacer qu'à l'aide de béquilles ou d'une canne, il fait un long séjour à l'hôpital, puis retourne à la vie politique qu'il ne quittera plus.

Maginot va alors obtenir divers maroquins, le ministère des Pensions, des Colonies ou encore de la Guerre, poste prestigieux qu'il occupera jusqu'à sa mort le 6 janvier 1932, survenue des suites d'une fièvre typhoïde.

Qu'en est-il de la « ligne Maginot » ? C'est le grand débat des années vingt en France. Trois Commissions d'études se succèdent jusqu'en 1929 : la Commission de Défense du Territoire (1922-1923), la Commission de



Défense des Frontières (1926-1927), et à partir d'octobre 1927 la Commission d'Organisation des Régions Fortifiées, la CORF, avec laquelle on entre dans la phase de la construction.

Trois grands ensembles défensifs sont définis : la Région fortifiée de Metz, de Longuyon à Faulquemont, qui sera la pièce maîtresse, la Région fortifiée de la Lauter, au nord des Basses-Vosges et de l'Alsace, et la Région fortifiée de Belfort - qui ne sera finalement pas réalisée. La préférence est donnée à une fortification permanente ultra-moderne et puissante, avec un dispositif linéaire d'ouvrages principaux enterrés et espacés de 5 kilomètres, séparés par de petits ouvrages intermédiaires. Les études sur le terrain commencent en 1927.

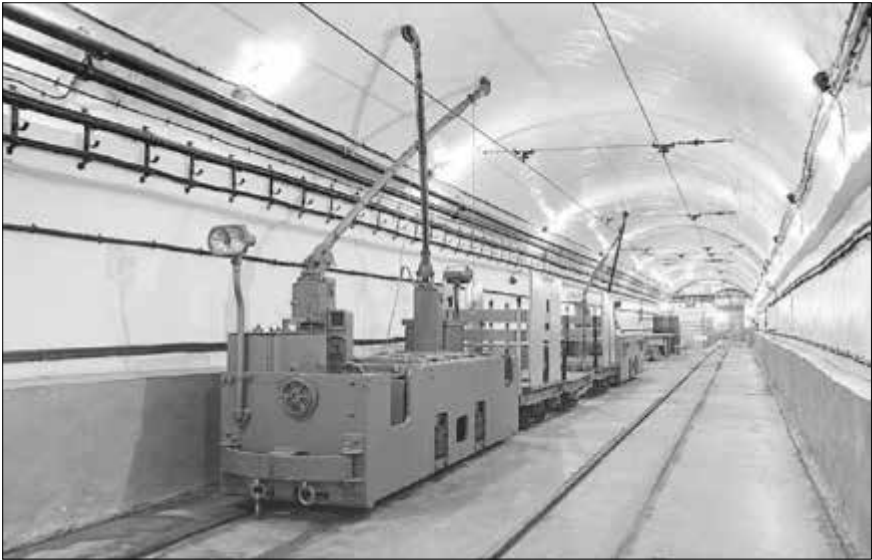
Il reste à financer et réaliser cet incroyable ouvrage. Le 28 décembre 1929, André Maginot, qui a succédé à Painlevé, obtient le vote du Parlement. Le 14 janvier 1930 est promulguée ce que l'on appelle la « loi Maginot », qui ouvre un crédit de 2,9 milliards de francs.

André Maginot ne verra pas l'aboutissement de la construction de cette ligne fortifiée à laquelle on finira par



▼ *La gare des arrières dans la galerie principale, Schœnenbourg*

donner son nom – on aurait pu tout aussi bien la dénommer « *ligne Painlevé* ». L'essentiel est réalisé entre 1930 et 1936. 108 ouvrages sont construits : 58 le long de la frontière du Nord-Est, et 50 dans les Alpes (non prévus au départ, les fanfaronnades offensives de Mussolini en rendirent la construction nécessaire). La moitié sont de gros ouvrages d'artillerie, dont les plus importants sont le Hochwald et Schœnenbourg en Alsace et, en Moselle, le Simserhof



et surtout le Hackenberg, à Veckring, entre Thionville et Bouzonville, dont la visite est impressionnante, avec ses kilomètres de galeries souterraines reliant les 17 blocs de combat. S'y ajoutent 410 casemates d'infanterie, abris et observatoires isolés.

Le coût total de la Ligne Maginot peut être estimé à 5 milliards de francs de l'époque... l'équivalent, si l'on en croit Paul Reynaud, d'une dizaine de divisions blindées !

Chacun le sait, la Ligne Maginot, pourtant considérée à l'époque comme invincible et imprenable, n'a pas servi

Pierre Michaux

De la draisienne à la bicyclette

Le 12 juin 1817, un jeune baron allemand du pays de Bade, Karl Drais von Sauerbronn, assis à califourchon sur une poutre en bois reliant deux roues et se mouvant avec les pieds au sol, parcourait à Mannheim une distance de 14 kilomètres en une heure. L'année suivante, le 7 avril 1818, fut organisée à Paris, au jardin du Luxembourg, une démonstration de cette *Laufmaschine*, qui s'avéra d'ailleurs plus ridicule que concluante. L'invention de Drais trouva néanmoins un nom : la *draisienne*, ou plus scientifiquement le « vélocipède ».



Une course au Jardin du Luxembourg en 1818

La draisienne n'eut pas un très grand succès et ne révolutionna pas les modes de déplacement, car ses inconvénients (surtout la fatigue des jambes, qui n'ont aucun appui) l'emportaient sur les avantages. Jusqu'au jour où un certain Pierre Michaux eut l'idée d'équiper l'engin d'une manivelle placée sur la roue avant, c'est-à-dire une double pédale : le vélo était né, et son inventeur, Pierre Michaux, était un Lorrain.

Il est né le 25 juin 1813 à Bar-le-Duc. Après une formation d'apprenti serrurier, il devient à l'issue de son tour de France ouvrier carrossier, puis fonde son entreprise à Saint-Brieuc, avant de s'installer en 1850 à Paris. Serrurier, il est aussi charron... et à l'occasion se fait réparateur de draisiennes.

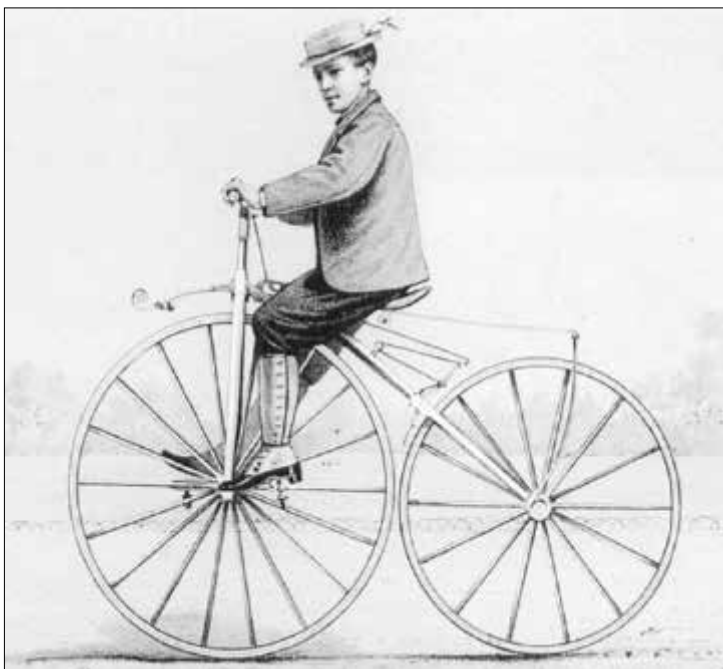
Justement, un jour de mars 1861, un chapelier du nom de Brunel lui apporte une draisienne à la roue avant défaillante et lui demande de la réparer. L'un de ses fils, Ernest, alors âgé de 19 ans, effectue la réparation, essaye l'engin le long de l'avenue Montaigne, et se plaint du désagrément qu'il éprouve, une fois lancé, pour garder les jambes levées. Il suggère à son père d'adapter à la roue avant des repose-pieds, mais Pierre Michaux va plus loin, et conçoit l'idée de placer dans le moyeu de la roue un axe coudé qui la fera tourner, comme le remouleur fait tourner la meule avec une manivelle. L'idée de la pédale et de la roue motrice était née.

D'autres historiens attribuent l'invention de la pédale à un certain Pierre Lallement, Lorrain lui aussi puisqu'il est né en 1843 à Pont-à-Mousson : en 1862, alors qu'il travaillait dans une fabrique de landaus à Nancy, il aurait adapté à une draisienne le même système que celui de Pierre Michaux. Parti à Paris l'année suivante, il aurait peut-être été employé

chez celui-ci durant une courte période, avant de partir pour les États-Unis en 1865 pour y développer « son » invention. Trois ans plus tard, n'ayant pas connu le succès, il revient à Paris, au moment où la « michaudine » connaît un succès populaire grandissant. Reparti en Amérique, Lallement meurt à Boston, oublié, en 1891.

Pierre Michaux et son fils ne s'arrêtent pas à la pédale : ils perfectionnent la draisienne en lui apportant des modi-

fications qui peu à peu transforment la machine du baron allemand. Le bâti n'est plus en bois, mais en fonte, le diamètre de la roue avant est doublé (il ne cessera ultérieurement de grandir au détriment de la roue arrière), la selle suspendue est réglable, les roues sont équipées d'un patin à frein ap-



pliqué directement sur le cerclage en fer, frein actionné en tournant les poignées du « dirigeoir » (le guidon).

L'engouement pour la *michaudine* (ou *bicycle*) est si grand, surtout à Paris, que la production atteint, en 1870, 200 vélocipèdes par jour. La société Michaux et C^{ie} est créée le 7 mai 1868 avec les frères Olivier, des ingénieurs passionnés par le vélocipède (avec Georges de La Bouglise, étudiant à l'École des Mines, René et Aimé Olivier avaient

traversé en vélocipède la France de Paris à Avignon en août 1865). La compagnie agrandit les ateliers, et passe en quelques années de 60 à 300 ouvriers ! Des salles d'entraînement sont installées à côté des lieux de vente, dans l'esprit des manèges d'équitation. Le sport s'empare du nouveau venu : la première course cycliste a lieu le 8 décembre 1867 entre les Champs-Élysées et le château de Versailles, avant que n'apparaissent des compétitions de vitesse ou d'obstacles, avec des « coureurs » vêtus comme des jockeys.

Au printemps 1868, la famille Michaux, qui ne s'entend plus avec les frères Olivier, finit par leur céder l'entre-



prise, qui devient la Compagnie Parisienne de Vélocipèdes. Un an plus tard, le 7 novembre 1869, est organisée la première course sur route, de Paris à Rouen, afin de démontrer que « le bicycle autorise à parcourir des distances considérables avec une fatigue incomparablement moins grande que celle résultant de la marche » : plus de 400 cyclistes y participent, une

trentaine bouclent la course en moins de 24 heures, dont le vainqueur, l'Anglais James Moore.

Mais la guerre franco-prussienne de 1870 et le siège de Paris ruinent irrémédiablement la famille Michaux. Ernest

▲ *Le cycliste Charles Terront sur sa michaudine modèle 1869 en 1922*

Table des matières

Auguste-Louis Adrian - <i>Le bienfaiteur du poilu de 14-18</i>	13
Maurice Barrès - <i>Le père de Colette Baudoche</i>	18
Marcel Bigeard - <i>Le centurion de Toul</i>	23
Marc Boegner - <i>Le fédérateur du protestantisme français</i>	28
Fernand Braudel, Pierre Chaunu, François Roth - <i>Quand les Lorrains repensent l'Histoire</i>	33
Jacques Callot - <i>Graver les misères de la guerre</i>	40
George Chepfer - <i>Rire des paysans lorrains</i>	44
Darry Cowl - <i>Le « petit canaillou » lorrain</i>	49
Jules Nicolas Crevaux - <i>L'explorateur aux pieds nus</i>	55
Nicolas Joseph Cugnot - <i>Le fardier avant l'automobile</i>	60
François de Curel - <i>De Centrale à l'Académie Française</i>	64
Hubert Curien - <i>Le père de l'Europe spatiale</i>	68
Augustin Daum - <i>L'art du verre sublimé</i>	72
Jules-Henri Desfourneaux - <i>L'homme aux 350 guillotins</i>	77
Jules Ferry - <i>L'identité républicaine</i>	81
Nicolas Ferry - <i>Le bébé de Stanislas</i>	86
René Fonck - <i>L'as des as</i>	92
Émile Friant - <i>Le peintre de Nancy</i>	97
Émile Gallé - <i>L'homme du verre</i>	102
Edmond et Jules de Goncourt - <i>La fraternité littéraire</i>	106
L'abbé Grégoire - <i>La révolution en soutane</i>	110
Stanislas de Guaita - <i>Les mystères d'Alteville</i>	114
Ernest Kempnich - <i>Un horticulteur dans la résistance</i>	118
Antoine Charles Louis de Lasalle - <i>Le sabre de l'Empereur</i>	123
Georges de La Tour - <i>Peintre des nuits et maître des ombres</i> ...128	
Albert Lebrun - <i>Le dernier de la Troisième</i>	133
Ligier Richier - <i>Le Michel-Ange lorrain ?</i>	138

Hubert Lyautey - <i>La France au Maroc</i>	143
André Maginot - <i>L'homme de la ligne</i>	147
Louis Marin - <i>Cinquante ans à la Chambre</i>	152
Jules Méline - <i>Le chantre du protectionnisme agricole</i>	157
Pierre Michaux - <i>De la draisiennne au vélocipède</i>	161
Raymond Mondon - <i>Un destin inachevé</i>	166
Georges Mouton - <i>Le lion de Phalsbourg</i>	171
François de Neufchâteau - <i>... et la parmentière devint pomme de terre</i>	175
Victor Noir - <i>Le troublant gisant du Père-Lachaise</i>	179
Casimir Oulif - <i>Le premier photographe de Metz</i>	183
Jean-Charles Pellerin - <i>L'imagier d'Épinal</i>	187
Jean-Marie Pelt - <i>L'inspirateur de l'écologie humaniste</i>	192
Gabriel Pierné - <i>De Mimi Pinson à Ramuntcho</i>	197
François Pilâtre de Rozier - <i>La première victime de l'air</i> ...	202
Henri Poincaré - <i>Savant philosophe ou philosophe savant ?</i>	207
Raymond Poincaré - <i>L'incarnation de la France en guerre</i> ...	212
Frédéric Pottecher - <i>Un comédien au service de la chronique judiciaire</i>	217
Pierre-Louis Roederer - <i>Sortir des Tuileries un 10 août</i>	222
Jean-Vincent Scheil - <i>L'homme qui déchiffra le code d'Hammurabi</i>	227
Robert Schuman - <i>Du Lorrain des frontières au père de l'Europe</i>	233
Amboise Thomas - <i>D'Hamlet à Mignon</i>	238
Paul Verlaine - <i>Les sanglots longs des violons de l'automne</i>	243
François de Wendel - <i>L'argent et le pouvoir</i>	250