

Extrait du bulletin de l'Association des anciens élèves de l'Ecole centrale des arts et manufactures, année 1909-1910, p 186-195.

**Du Bousquet** (Gaston), promotion 1862, décédé à Paris le 24 mars 1910. Les obsèques de notre très regretté Camarade, ancien Président de l'Association, ont eu lieu le 28 mars, en l'église Saint-Vincent-de-Paul; au milieu d'une affluence considérable. Notre Président, M. L. Masson, a rendu compte de l'imposante cérémonie dans la séance du Comité du 19 avril.

Nous reproduisons ci-après les discours prononcés sur la tombe au cimetière du Père-Lachaise :

*Discours prononcé par M. le baron Edouard de ROTHSCHILD.*

Messieurs,

Au nom du Conseil d'administration de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, je viens rendre ici un dernier hommage à la mémoire de M. Du Bousquet, je viens apporter le tribut de notre reconnaissance. En me faisant l'interprète des regrets ressentis par tous les membres du Conseil d'administration de la Compagnie du Nord en présence de la disparition de l'homme supérieur que fut M. Du Bousquet, notre Ingénieur en chef du Matériel et de la Traction, j'accomplis un devoir pénible entre tous, mais je réponds aux sentiments de tristesse et de douloureuse émotion que vous éprouvez tous. Retracer devant vous cette existence toute de labeur, uniquement consacrée au travail, c'est exposer l'histoire pendant ces vingt dernières années, du service si vaste et si compliqué de la Traction et du Matériel roulant de la Compagnie du Nord, et c'est dépeindre en même temps une vie d'études et de progrès qui a mis en relief les connaissances techniques de l'Ingénieur, les qualités du cœur et de l'esprit de l'homme. Son rôle a été des plus importants et aussi des plus complexes ; car, appelé par ses fonctions à connaître la plupart des questions d'ordre général qui intéressaient la Compagnie, il apportait dans leur étude un sens pratique, une science consommée, et, dans la discussion, un jugement sûr, secondé par une connaissance approfondie des hommes et des choses.

Avec quelle lucidité et quelle simplicité, aussi impartiale que bienveillante, il exposait tous les détails d'un problème dont son esprit sûr avait trouvé la solution pratique, mais que la modestie de son caractère laissait à ses collaborateurs le soin d'adopter. C'est dire le charme inoubliable des relations que nous étions constamment appelés à entretenir avec lui et qui étaient la source d'explications toujours nouvelles et inattendues. Il ne trouvait de satisfaction que dans l'accomplissement de son devoir, non de ce devoir strict que lui dictait la confiance de la Compagnie, mais de celui qu'il s'imposait à lui-même et qui a fait de lui ce chef de service incomparable.

En examinant de plus près la direction imprimée à son service, partout nous voyons l'empreinte de son caractère, son esprit de méthode, ses qualités d'organisateur ; loin de se contenter d'envisager les questions dans leur ensemble, il s'occupait tour à tour, avec une égale compétence; de toutes les branches de son service, en en pénétrant tous les détails. Avec quelle habileté et quel souci constant des intérêts dont il avait la charge il s'efforçait de négocier les commandes qu'il était appelé à faire, soit de combustible, soit de matériel. Sans bruit, avec calme et une bonhomie particulière, son attention se portait de tous côtés à la fois; il savait rechercher et obtenir une utilisation de plus en plus complète des machines et du matériel. Il veillait avec un soin jaloux à l'amélioration du roulement établi pour la répartition du travail. Dans l'organisation des ateliers, il a su montrer le même esprit pratique, les mêmes qualités d'administrateur. Quel que fut le succès de ses efforts, sa modestie n'en était que plus grande, sa bienveillance plus générale; et il y puisait cette constante sollicitude pour le personnel placé sous sa direction, qu'il considérait tout entier, à tous les degrés, non comme des subordonnés, mais comme des collaborateurs. Il aimait à s'occuper des petits et des humbles, et par un profond sentiment de justice et

d'équité, il ne trouvait pas de plus grande satisfaction que dans la réparation d'un oubli ou dans le redressement d'une erreur que ses recherches lui permettaient de découvrir.

Aussi fut-il le chef respecté qui avait su conquérir l'affection de tous et dont la disparition laisse de si profonds regrets. Tel est le caractère de M. Du Bousquet, tel est le rôle prépondérant qu'il a joué à la Compagnie du Nord, où, en sortant de l'Ecole Centrale, il est entré comme simple dessinateur. Il a gravi pas à pas tous les échelons de cette longue carrière, avant d'être appelé à remplir les hautes fonctions où il a pu faire valoir ses qualités exceptionnelles. Sans vouloir sortir du cadre restreint que m'impose cette triste cérémonie, jetons un regard sur l'oeuvre que l'ingénieur a su accomplir; c'est dans le perfectionnement des machines à grande vitesse que son esprit d'inventeur s'est surtout révélé et, parmi toutes les améliorations techniques qui lui sont dues, citons seulement la grande transformation produite par l'adoption de la machine Compound à quatre cylindres, dont le type, établi par lui, a fait l'admiration de tout le monde et a servi de modèle et d'exemple.

Non moins intéressantes ont été les études auxquelles il s'est adonné pour le perfectionnement du matériel roulant, en faisant construire les grandes voitures à bogies et ne reculant devant aucune innovation pour répondre aux exigences du service et au besoin des voyageurs. Si la Compagnie du Nord a mérité tous les éloges pour la régularité de la marche de ses trains, pour l'excellence de sa traction, enfin pour le confort des voyages accomplis sur son réseau, c'est à M. Du Bousquet que nous le devons, c'est à ses efforts incessants, c'est à son esprit d'initiative. Nous perdons un collaborateur incomparable. Mais, si nos regrets sont profonds, n'oublions pas sa famille éplorée. Songeons à la douleur de ses proches à laquelle nous nous associons du fond du cœur.

Pour nous l'oeuvre de M. Du Bousquet subsiste entière, son exemple sera suivi, ses leçons écoutées. Et en m'inclinant devant cette tombe ouverte, j'apporte ici, au nom du Conseil d'administration de la Compagnie du Nord, un dernier tribut de reconnaissance, un suprême adieu.

*Discours de M. Assellin, ingénieur en chef adjoint de la Compagnie du Nord.*

Avant que cette tombe, encore entr'ouverte, se referme à jamais, j'ai le devoir de vous rappeler la vie si active, si pleine d'exemples, si féconde en résultats de M. du Bousquet qui, pendant vingt ans, fut à notre tête comme Ingénieur en chef du Matériel et de la Traction.

Bien que cherchant à dominer une douloureuse émotion, ce sera pour moi une lourde tâche, car j'aurai à vous dire qu'il fut un grand Ingénieur et un grand Chef, digne de ses prédécesseurs: des Petiet, des Delebecque et des Mathias. Et comme les qualités du coeur sont le meilleur de nous-mêmes, j'aurai surtout à vous montrer quelle fut la droiture de son caractère, sa bienveillance et sa bonté.

Je vous le dirai en connaissance de cause, car dans ma carrière déjà longue, j'ai eu le rare bonheur de servir pendant quinze ans directement sous ses ordres. Je le ferai de tout mon coeur, profondément touché de la bienveillance qu'il daignait me témoigner personnellement, oubliant sans cesse que je n'étais qu'un modeste collaborateur, tout dévoué à son oeuvre, pour me traiter en ami.

Il y a quarante-huit ans, M. Du Bousquet avait débuté chez nous; en sortant de l'Ecole Centrale, comme simple dessinateur. Il peut être cité comme un exemple frappant qu'à notre époque. quand on a, comme lui, toutes les qualités nécessaires pour commander et diriger, il est possible, du poste le plus modeste, de parvenir au grade le plus élevé.

Il fut successivement dans la Traction à Fives, Sous-inspecteur, inspecteur, Sous-Ingénieur, Ingénieur. Il y fit la moitié de sa carrière et, bien qu'il ait quitté Lille depuis

vingt-deux ans, il suffit de voir combien les anciens agents et les retraités de Fives et d'Hellemmes sont venus nombreux à ses funérailles, pour se rendre compte de l'affection que lui portait ce personnel et du souvenir ineffaçable qu'il lui avait laissé.

La mort si inopinée de M. Delebecque l'appelait à Paris comme Ingénieur principal de la Traction, et deux ans après, lors du décès de M. Mathias, il assumait la lourde charge d'Ingénieur en chef du Matériel et de la Traction, charge qu'il sut remplir d'une façon si remarquable et qu'il devait occuper pendant vingt ans.

Je vous ai dit que M. Du Bousquet était un grand chef, et, en effet, aucun de ses prédécesseurs n'a laissé parmi nous de trace plus vivante et plus durable de son passage à notre tête.

Nombreux sont les types de machines dont cet éminent ingénieur, doué d'un sens pratique si remarquable, a dirigé l'étude et à la construction desquelles il a collaboré dans les détails.

Quatre types principaux lui survivront et assureront la perpétuité de son nom et de son souvenir dans l'histoire si vaste cependant des Chemins de fer : la Compound à 4 cylindres; la machine à 2 bogies moteurs ; la machine de banlieue, soit à 2, soit à 3 essieux accouplés, permettant de marcher indifféremment dans un sens ou dans l'autre et qui a si puissamment contribué à faciliter le service très chargé des grandes gares comme Paris; enfin, la machine à foyer avec tubes d'eau, étudiée en prévision de la machine Pacific actuellement en construction, dont il suivait l'avancement avec un soin jaloux et qu'il n'aura pas eu le bonheur et la consolation de voir réalisée.

De ces 4 types de locomotives, c'est encore de la Compound à 4 cylindres dont il avait le droit d'être le plus fier. C'est elle, en effet, dans l'évolution si rapide et si intéressante qu'ont subie les chemins de fer depuis 20 ans, qui porte en germe les principes d'où découle à l'heure actuelle, la construction de toutes les locomotives modernes.

Le premier spécimen du type définitivement arrêté, fut étudié à partir de 1889, de concert avec M. Du Bousquet et M. de Glehn, le directeur si distingué de la Société Alsacienne.

Il fut mis en service sur notre réseau il y a 18 ans et c'est ce type de machine, toujours perfectionné à chaque construction nouvelle, qui s'est développé chez nous, tant pour les locomotives d'express que pour celles des trains de marchandises, et qui s'est -répandu sur bon nombre de réseaux français et même étrangers.

Les deux collaborateurs de cette oeuvre primordiale peuvent revendiquer la gloire d'avoir été des premiers à poser comme principes fondamentaux de la compound actuelle, les 4 cylindres, l'indépendance des changements de marche, la répartition de l'effort sur deux essieux moteurs et l'accouplement de ces derniers

De même, s'il revient aux Etablissements Schneider du Creusot l'honneur d'avoir conçu l'idée d'appliquer le principe des chaudières marines à petits tubes d'eau aux foyers de locomotives, M. Du Bousquet, dans une collaboration intime et de tous les détails, devait contribuer à rendre pratique cette idée féconde. La première machine construite avec un semblable foyer et actuellement en service attire à l'heure présente l'attention de tous les ingénieurs de chemins de fer et l'on peut, dès maintenant, entrevoir l'avenir réservé à un système si plein de promesses.

L'activité de M. Du Bousquet ne se portait pas seulement sur l'étude et la création du matériel moteur, elle s'étendait aussi sur celles du matériel roulant. Sans parler des nombreux wagons qu'il sut créer, répondant ainsi à tous les besoins d'un trafic toujours croissant, je me contenterai de rappeler les deux types de voitures qu'il fit étudier et construire : la voiture à bogies et portières correspondant au service des trains express à arrêts assez nombreux, et aussi la grande voiture à bogies de nos trains rapides. Vous savez, en effet, la réputation européenne de douceur et de confort qu'ont acquise ces

dernières voitures aux grandes vitesses que M. du Bousquet a si puissamment contribué à faire réaliser sur notre réseau.

Le mérite et la valeur de M. du Bousquet comme ingénieur lui avaient valu un grand nombre de distinctions honorifiques. Il était depuis 14 ans Officier de la Légion d'honneur et était titulaire d'un grand nombre de décorations étrangères.

Il avait été président de la Société si importante des Ingénieurs Civils; il était membre du Conseil de perfectionnement de l'Ecole Centrale et avait été Président de l'Association amicale des Anciens Elèves de cette Ecole; il occupait une place distinguée parmi les membres de la Commission centrale des appareils à vapeur.

Il avait été enfin professeur à l'Institut industriel de Lille, et ses anciens élèves savent avec quel affectueux intérêt il les suivait de loin dans leur carrière.

Mais, si je me contentais de vous dire le nom que laissera M. Du Bousquet dans l'histoire des chemins de fer, je n'aurais accompli que la moitié de ma tâche. J'aurais omis de vous rappeler qu'il était avant tout le Chef bienveillant dont la qualité maîtresse fut la bonté. Je ne crois pas qu'un de ses subordonnés l'ait approché sans qu'il en ait senti rayonner sur lui les effets.

Si M. du Bousquet était saisi d'une demande, on peut dire que sa première pensée, tout en sauvegardant les grands intérêts dont il avait la lourde charge, était d'y donner satisfaction dans le sens le plus large et le plus étendu.

Dans son souvenir ému, le personnel de toute catégorie et des divers services, se rappellera les mesures si importantes qu'il sut prendre en sa faveur un si grand nombre de fois et même jusqu'à sa dernière heure.

Et cette bonté se faisait sentir sur tous ceux qui l'entouraient de plus près; sur ses amis, mais surtout sur ses proches, sur ses enfants. Ceux qui ont pénétré dans son intérieur savent qu'il n'existait pas de famille plus unie; de père aimant mieux ses enfants, d'enfants plus attachés à leur père. Ceux-là savent de quels soins il fut entouré pendant la maladie dont il fut si subitement frappé et qui devait l'emporter en deux mois. L'inaction dont M. du Bousquet souffrit alors, inaction qu'il ressentit plus que tout autre avec sa nature si ardente et si vive, fut rendue moins pénible par les soins si tendres, si affectueux, si dévoués dont sa fille, ses deux fils, ses beaux-enfants surent le combler. Il y a huit ans, cet intérieur de famille fut frappé une première fois d'une façon subite et inattendue. En permettant alors que M. du Bousquet perdit une compagne dévouée qui tenait une aussi large place au milieu des siens, la Providence lui imposa une épreuve et un sacrifice dont il ne put jamais se remettre complètement. Blessé au cœur, il ressentit alors les premières atteintes de la vieillesse, lui qui, à 60 ans, étonnait les plus nouveaux d'entre nous, par la vigueur de son intelligence et la jeunesse de son esprit.

Elle était aussi tendrement aimée de ces enfants, cette mère parfaite et le chagrin de sa perte ne s'est pas adouci avec les années. C'est une blessure qui se rouvre aujourd'hui dans leurs cœurs et la seule consolation qu'ils puissent avoir, c'est de penser que leur père et leur mère se sont maintenant rejoints dans un monde meilleur et se sont retrouvés pour une heureuse éternité.

Nous nous inclinons tous devant leur grande douleur et nous leur dirons que, nous aussi, nous garderons le souvenir de celui qui fut pendant 48 ans notre chef vénéré, de celui qui fut pour tous un ami si bon et si bienveillant.

Unis par les sentiments de filiale et respectueuse affection que nous lui portions, nous conserverons le souvenir de tout ce qu'il y eut de noble et généreux dans son grand caractère.

C'est sur cette promesse, certain en la formulant d'être l'interprète de la totalité de ses anciens subordonnés, que j'adresse à Monsieur du Bousquet, au nom des agents du

matériel et de la traction des chemins de fer du Nord, lignes françaises et lignes belges, notre suprême et dernier adieu!

*Discours prononcé par M. Bergeron, Président de la Société des Ingénieurs civils de France.*

Messieurs,

C'est avec un sentiment de profonde tristesse que je viens, au nom de la Société des Ingénieurs civils de France, rendre un dernier hommage à son ancien Président, M. Gaston du Bousquet. Bien que beaucoup d'entre nous l'eussent peu vu, car il assistait rarement à nos séances, il était cependant connu et estimé de tous. Nous étions fiers de le compter parmi les nôtres, parce qu'il personnifiait le type de l'ingénieur qui s'est fait lui-même, qui ne doit rien qu'à son mérite personnel.

M. du Bousquet s'était acquis cette réputation à la Compagnie des chemins de fer du Nord, où il avait débuté comme dessinateur et où, par son travail, il avait conquis pour ainsi dire tous ses grades, jusqu'à celui d'ingénieur en chef du matériel et de la traction. Aussi lorsqu'il entra à la Société des Ingénieurs civils, en 1891, était-il déjà moralement désigné pour la présidence. Dès 1892, il devenait membre du Comité; il était élu vice-président en 1893 et président en 1894.

Lorsqu'il prit possession du fauteuil présidentiel, M. Du Bousquet dut, conformément à la tradition, exposer quels étaient les projets les plus récents réalisés dans la branche du génie civil où il s'était spécialisé. Naturellement il traita une question de traction et ce fut de la vitesse des trains qu'il parla. Ce discours restera un des meilleurs qui aient été prononcés en pareille circonstance. M. du Bousquet examina successivement toutes les causes pour lesquelles la vitesse des trains ne peut, à une époque déterminée, dépasser un certain maximum; son étude fut complète au point de vue technique, et il y déploya un tel talent d'exposition qu'il sut intéresser même ceux de nos collègues qui étaient le moins compétents en la matière. On ne peut relever en ce discours qu'une seule lacune voulue par lui; il ne dit pas quelles furent les améliorations qu'il avait apportées aux machines, améliorations qui ont augmenté à la fois leur force et leur vitesse; mais chacun suppléa par la pensée à ce qu'il ne disait pas, et les applaudissements qui l'accueillirent s'adressèrent certainement plus à l'ingénieur qu'au président.

La précision, la netteté d'esprit dont M. du Bousquet avait fait preuve dans son discours présidentiel, se retrouve dans toutes les discussions auxquelles il prit part; de plus; toutes ses observations sont empreintes d'une parfaite courtoisie résultant de son très grand désir de justice et de sa profonde bonté. C'était là les deux qualités maîtresses auxquelles ses subordonnés étaient le plus sensibles et auxquelles il doit leurs regrets unanimes.

Avant d'entrer en relations avec M. du Bousquet, j'avais été frappé de la déférence et de l'affection que lui témoignaient ceux qui l'abordaient: c'est qu'ils subissaient, ainsi que je l'ai éprouvé moi-même, le très grand charme de sa supériorité intellectuelle et morale. Heureux sont de tels hommes. Lorsque la mort les frappe, ils ne disparaissent pas tout entiers, ils se survivent, là où ils ont passé, par les traditions de travail, de justice et de bonté qu'ils laissent derrière eux. Puisse cette pensée alléger la douleur de ses enfants.

*Discours prononcé par M. Léon Masson, Président de l'Association amicale.*

Mesdames, Messieurs,

Vous venez d'entendre rappeler la belle carrière et les travaux de M. l'Ingénieur en chef du Bousquet, et il serait difficile de mieux fixer dans le souvenir de tous les phases

successives de l'existence de l'homme excellent à qui nous rendons aujourd'hui les derniers devoirs.

Je viens, pour ma part, saluer la mémoire. du cher disparu au nom d'une Association à laquelle il était profondément attaché, celle des Anciens Élèves de l'École Centrale des Arts et Manufactures, désireuse d'apporter, elle aussi, l'hommage de sa reconnaissance à celui qui la présida jadis avec tant d'autorité..

Il y a près d'un demi-siècle, au moment même où vous entriez dans la vie d'ingénieur, mon cher Président, cette Association venait d'être fondée. C'est dire que vous fûtes l'un de ses premiers adhérents, à l'exemple de nos grands anciens comme à celui de vos Camarades de la promotion de 1862, de Béthouart et d'Honoré, pour ne citer que ceux qui comme vous devaient nous présider.

Dix ans plus tard, lors de la formation de nos groupes régionaux, l'un des plus considérables d'entre eux, celui du Nord et. du Pas-de-Calais, eut l'heureuse fortune de vous avoir pour son secrétaire de la première heure, pour l'un de ses vice-présidents ensuite, avec nos camarades Kolb, de Molin et Guary, en collaboration avec votre maître et ami Ferdinand Mathias, puis avec notre collègue Léon Thiriez, qui naguère encore était notre président lillois:

Et je ne saurais manquer d'ajouter à ce sujet que nos archives conservent soigneusement la trace de votre activité dans l'un des organismes essentiels de notre oeuvre de bonne camaraderie.

C'est pendant cette même période que, comme Professeur à l'Institut industriel, agronomique et commercial du Nord de la France, vous fûtes l'un des collaborateurs de cette École régionale éminemment utile, qui compta et qui compte encore beaucoup de Centraliens au nombre de ses fondateurs et de ses appuis et là, comme plus tard à la Société des Ingénieurs civils, le succès fut grand qui récompensa la clarté de vos exposés, l'ingéniosité de vos vues et la sûreté de vos documentations.

En 1888, vous reveniez à Paris, avec le grade d'Ingénieur principal, auquel devait bientôt succéder pour vous celui d'Ingénieur en chef, et c'est peu de temps après que vous entriez simultanément au Comité des Ingénieurs civils et à celui de notre Association amicale, pour être finalement, en 1894 et en 1897, porté à une double présidence par vos camarades d'École et par vos collègues de toute origine.

Presque. à la même époque, M. le Ministre du Commerce et de l'Industrie vous avait appelé à siéger au Conseil de perfectionnement de l'École Centrale; où votre passage de quelques années a laissé le plus durable souvenir.

A notre Association, en particulier; le soin vous incombait, pendant vos deux ans de vice-présidence, de diriger les travaux de la Commission de placement, - ce que vous fîtes avec le zèle que vous apportiez en toutes choses, - et notre Bulletin eut alors à noter le succès qui couronna vos efforts, indépendamment de ceux que de tout temps vous eûtes la bonté de faire pour faciliter à vos jeunes camarades leur entrée à la Compagnie dont vous étiez l'un des chefs les plus autorisés.

Puis ce fut votre Présidence, tenue avec la bienveillante fermeté qui vous caractérisait, et au cours de laquelle la joie vous fut réservée de guider vos camarades parisiens vers ce groupe de Lille dont vous aviez à coeur de leur montrer de près la bienfaisante activité:..

Vous le voyez, Messieurs, le Président du Bousquet a été constamment l'un des meilleurs amis de notre Association des Anciens Élèves, et c'est assurément l'un des hommes qui font le plus grand honneur à leur École d'origine.

Son existence, toute de travail persévérant, mérite à tous égards d'être produite en exemple:

Les honneurs sont venus vers lui à l'applaudissement de tous, car c'était un modeste, et l'on savait que chaque distinction nouvelle était pour lui le signal de nouveaux efforts vers le

mieux dans sa carrière si bien remplie, dont il avait conquis tous les grades en marquant partout inoubliablement son passage.

Ce nous est donc un devoir , de nous incliner avec respect devant cette tombe, et avec la sympathie la plus douloureuse devant cette pauvre famille si cruellement atteinte et, comme je sais que le Président et l'ami que nous regrettons tant eut toujours confiance en l'au-delà, c'est un suprême « au revoir» que je désire lui adresser ici.

Je te fais avec une profonde émotion, mon cher Président, et avec l'espoir, aussi, que le souvenir que vous gardent précieusement vos Collègues et vos Camarades puisse adoucir la douleur de ceux qui, jusqu'au dernier jour, vous entourèrent de leurs soins touchants et de toute la piété de leur affection!