

BUQUET (HIPPOLYTE-AMÉDÉE)

Angers 1846-1849

Le 17 avril dernier, ont eu lieu à Pontoise, au milieu d'un nombreux concours de parents et d'amis, les obsèques de notre camarade Buquet, membre perpétuel de la Société. Les cordons du poêle étaient tenus par MM. Richomme, président du Conseil d'arrondissement, Legret, adjoint au maire, Broche, principal du collège et un ami de la famille.

Au cimetière, M. Broche a prononcé d'une voix émue l'allocution suivante :

« MESSIEURS,

» Permettez-moi de ne pas laisser se fermer cette tombe, trop tôt ouverte, sans adresser en quelques paroles un amical et suprême adieu à M. Hippolyte-Amédée Buquet.

» C'est un homme de bien qui disparaît en lui, et tous ceux qui l'ont connu savent qu'il mit, toute sa vie, une haute intelligence au service d'un grand cœur.

» Soit qu'il participât brillamment à l'œuvre surhumaine du percement de l'isthme de Suez; soit qu'il portât en Italie, en Angleterre et en Écosse, les traditions de science et de haute courtoisie du génie civil français, soit qu'il consacrat ses veilles à la presse industrielle, qui lui doit en grande partie

son développement actuel, M. Buquet fit éclater partout son ardent amour du progrès et les ressources inestimables d'un esprit judicieux et d'une profonde expérience.

» C'est par les mêmes qualités qu'il se fit apprécier comme administrateur, lorsqu'il fut appelé par les suffrages de ses concitoyens aux fonctions de Conseiller municipal et élevé par le vote de ses collègues à la dignité d'adjoint au maire de la ville de Pontoise.

» Mais, non content de se faire estimer, M. Buquet était aussi de ceux qui veulent qu'on les aime, et, comme homme public, autant que comme homme privé, il sut, par son affabilité et par sa bonté, s'attacher tous ceux qui l'approchèrent. C'était un homme de bon conseil, un ami d'un commerce plein de charme, d'une amitié fidèle et solide.

» Messieurs, je n'en dirai pas davantage; aussi bien, s'il est quelque soulagement possible pour le cœur, en des épreuves aussi cruelles, l'unanimité des regrets que M. Buquet laisse après lui doit l'apporter à sa veuve, à ses enfants et à tous les membres de sa famille.

« Adieu, cher ami, adieu! Le souvenir d'une carrière aussi noblement remplie que la vôtre restera à jamais gravé dans notre mémoire. »

N'ayant pu assister à la triste cérémonie, j'ai tenu à reproduire tout d'abord les éloquents paroles de M. le Principal du collège de Pontoise, parce

qu'elles résument admirablement la vie de Buquet et qu'il me suffira d'en développer les périodes, de préciser les dates principales et d'y ajouter quelques souvenirs personnels, pour montrer toute l'étendue de la perte que vient de faire, en sa personne, la Société des Anciens Élèves des Écoles nationales d'Arts et Métiers.

A part quelques années qui participèrent un peu à l'agitation générale causée par la Révolution de 1848, rien ne fut plus simple ni plus digne que cette vie d'études, de travail et de dévouement, commençant à la pension Morin et Belèze et se terminant par le rôle d'expert près les tribunaux de la ville où notre ami s'était retiré.

Hippolyte-Amédée Buquet était né à Paris le 18 mars 1830. Sa famille, d'origine normande, a donné à la France des artistes de premier ordre, tel que Gabriel, le célèbre architecte, et de puissants armateurs dont le souvenir est resté vivace parmi les grands commerçants havrais. Un de ses oncles, Léon Buquet, a laissé des poésies très estimées.

Le père de notre Camarade exerçait les fonctions d'huissier de la Banque de France, à Paris. Son intention était de faire faire à Amédée toutes ses classes littéraires, puis ses études de droit. A cet effet, il le mit dans l'excellente institution de MM. Morin et Belèze à Suresnes, puis à Fontenay-aux-Roses, où il laissa la réputation d'un enfant studieux et exceptionnellement doué.

En 1842, Amédée entra au collège Saint-Louis, où

il donna également toute satisfaction à ses professeurs et à ses parents. En 1845, il achevait sa troisième quand des revers de fortune forcèrent son père à interrompre ses études et à le reprendre chez lui.

Amédée, qui montrait alors une étonnante facilité à comprendre et même à combiner des appareils mécaniques, fut placé chez un ingénieur civil, nommé Masson, qui lui donna les premières leçons de dessin et de cinématique.

Quelques mois après son entrée chez M. Masson, notre Camarade imagina un chemin de fer pour les fêtes foraines, dont les rails aboutissaient à deux plates-formes situées, l'une sur le sol et l'autre en haut de la construction. Ce qui caractérisait ce chemin de fer, sorte de montagne russe, c'est qu'il possédait une circonférence complète ou boucle verticale de 10 mètres de diamètre, entièrement parcourue par les véhicules, lesquels se trouvaient ainsi retournés pendant une certaine partie de leur trajet.

Patronné par deux amis de la famille : MM. Lucas de Montigny (propre fils de Mirabeau) et Pierre Conil, auteur de l'*Encyclopédie populaire*, le chemin de fer Buquet fut installé à l'Hippodrome de la barrière de l'Étoile, où il fit fureur. Le wagon, rempli de singes, prenait une grande vitesse sur un plan incliné, traversait la boucle verticale, et arrivait à la plate-forme inférieure. Il était ensuite remonté au moyen d'un treuil, à la plate-forme de départ.

La conception d'un semblable système, par un

enfant de quatorze ans, n'est pas un fait banal dans l'histoire des inventions modernes. Amédée devint célèbre du jour au lendemain et les gazettes de l'époque le traitèrent à l'envi d'enfant prodige. Son père, qui avait épuisé ses dernières ressources pour réaliser le chemin de fer à boucle, eut, de son côté, une excellente inspiration : il fit concourir le jeune inventeur pour les Écoles d'Arts et Métiers. Reçu dans un bon rang, Amédée entra à Angers en octobre 1846.

En historien fidèle, je dois dire que son séjour à l'École ne présente aucune particularité digne d'être mentionnée. Incomplètement préparé aux cours théoriques et pratiques de nos institutions, Buquet ne fut pas ce qu'on est convenu d'appeler un élève brillant ; mais il n'en puisa pas moins, à Angers, les saines notions de mécanique qui devaient lui servir plus tard à se créer une bonne situation dans l'industrie.

A sa sortie d'école en 1849, les ateliers de construction, encore peu nombreux en France, n'avaient guère de commandes et il était bien difficile à un élève de s'y caser. Après plusieurs tentatives infructueuses pour entrer dans une usine, Buquet prit le parti de se faire soldat, et il s'engagea dans les cuirassiers. A l'aide de quelques protections, il parvint à entrer à l'École de Saumur pour faire ses études de sous-officier de cavalerie.

Incorporé au 2<sup>e</sup> cuirassiers, à sa sortie de Saumur, notre ami ne tarda pas à s'y faire remarquer : sa



nature ouverte, sa gaieté communicative, ses connaissances littéraires et techniques, le firent apprécier par tout le régiment; mais, suivant l'expression populaire, il avait alors la tête trop près du bonnet, ce qui lui attira plusieurs affaires d'honneur, suivies de duels, une quantité de légères punitions et une série d'aventures qu'il se plaisait à nous raconter au déclin de sa vie. Ce fut, disait-il souvent, l'époque héroïque de sa carrière.

Vers la fin de 1851, il fit une dangereuse chute de cheval et fut transporté mourant au Val-de-Grâce. Après huit mois de traitement, il entra en convalescence, quitta définitivement le métier des armes et vint en Angleterre où sa famille se trouvait réunie.

Sans ressources pécuniaires, Buquet se plaça dans une institution en qualité de professeur de français et de dessin. Cela lui donna l'occasion de se perfectionner dans l'étude de la langue anglaise qu'il parvint à parler et à écrire aussi facilement et aussi correctement que le français.

Mais la vie calme et régulière de professeur ne convenait guère à un jeune homme actif de vingt-trois ans. Aussi, après quinze mois d'un repos presque absolu, notre Camarade revenait en France avec l'idée bien arrêtée de s'occuper exclusivement de mécanique. L'élève d'arts et métiers, l'inventeur des montagnes russes à boucle, se réveillait enfin et la seconde phase de l'existence de Buquet commençait en 1853, c'est-à-dire quatre ans environ après sa sortie d'Angers.

De 1853 à 1858, nous le retrouvons employé successivement par divers ingénieurs-constructeurs, notamment par MM. Rivière et Hardon. Il s'occupe des études pour un chemin de fer en Suisse; puis vient en Italie diriger une partie des travaux du Simplon et est nommé un peu plus tard directeur des mines de Traversalle.

En 1859, de retour en France, il entra à la Compagnie du Canal de Suez, en qualité d'ingénieur chargé des travaux graphiques et de la réception du matériel chez les constructeurs.

En 1860, notre Camarade inventa, en collaboration avec M. Vallauri, un excavateur mécanique pour le percement des galeries dans la roche dure, sans emploi de poudre. La maison Cail fut chargée de la construction de l'appareil et des essais fort intéressants eurent lieu à Bagneux en 1862. De l'avis unanime des ingénieurs présents, le succès fut incontestable, mais Buquet, absorbé par les multiples travaux du Canal de Suez, n'eut pas le temps de s'occuper de l'exploitation de cet excavateur. L'idée fut reprise plus tard par divers entrepreneurs et appliquée avantageusement à la construction de plusieurs tunnels. C'est le système Buquet et Vallauri, qui fut préconisé il y a quelques années, par les ingénieurs qui s'occupèrent des projets du tunnel sous la Manche.

Je rappellerai en quelques mots les faits principaux relatifs à la participation de Buquet à l'œuvre gigantesque du canal de Suez. On lui doit la confec-

tion de l'immense carte de l'isthme de Suez, l'organisation du banquet de mille huit cents couverts au Palais de l'Industrie, où les invités purent admirer le splendide transparent de la réunion des deux mers, dessiné également par notre Camarade; et plusieurs perfectionnements dans le matériel mécanique exécuté sous sa direction, notamment dans les chaînes en fer forgé.

De 1862 à 1866, Buquet fit de longs séjours en Angleterre et en Écosse pour activer les commandes chez les constructeurs de ces pays; et, grâce à ses connaissances spéciales sur l'outillage des travaux publics, il rendit de grands services aux entrepreneurs du canal, en leur envoyant du matériel bien étudié, bien exécuté et surtout essayé avec soin, avant son expédition.

Pendant les mêmes années, il préluda à ses travaux littéraires, en faisant paraître une foule d'articles dans la *Revue universelle des mines*, les *Annales de la construction*, le *Portefeuille des machines*, la *Science pour tous*, les *Annales industrielles*, etc.

Buquet est entré dans notre Association en 1868. Il a été membre du Comité de 1869 à 1873.

Voici par ordre alphabétique les articles qui parurent dans notre Bulletin sous sa signature :

Capital et travail (Annuaire 1870);

Chemin de fer américain dans les rues de Londres (Bulletin 1869);

Emploi de l'huile créosotée pour le chauffage des fours à réchauffer (Bulletin 1869);



Fabrication et réception des chaînes en fer forgé (Annuaire 1869);

Machine à rhabiller les meules de moulin (Bulletin 1869);

Prix des transports aux États-Unis (Bulletin 1869);  
Touage sur câble métallique (Annuaire 1869).

Quelques mois après son entrée dans notre Société, Buquet fit, en présence de nombreux Camarades, une conférence sur le remorquage à vapeur dans les canaux et les rivières. Cette conférence n'a pas été sténographiée et je l'ai souvent regretté, car elle contenait, en outre des données numériques insérées depuis dans l'article sur le touage de Mesnil (Annuaire 1869, page 127), des aperçus fort ingénieux sur l'avenir du touage par chaîne noyée.

Le rapport du Comité à l'Assemblée générale du 9 avril 1868 s'exprime ainsi au sujet de cette conférence.

« M. Buquet, l'un des ingénieurs de la Compagnie de Suez, a développé avec beaucoup de talent ses idées sur le remorquage à vapeur dans les canaux et les rivières; il a montré les grands progrès réalisés dans cette voie par l'Angleterre et la Hollande et il a insisté sur les immenses services que pourraient rendre à la France ses 15.000<sup>km</sup> de voies navigables, si l'emploi des bateaux à vapeur s'y généralisait. M. Buquet est ensuite entré dans quelques détails sur les inconvénients du touage actuel, et il nous a présenté un toueur remorqueur de son

invention qui, grâce à l'adjonction d'une roue centrale, peut indifféremment fonctionner avec ou sans la chaîne. »

Il y a plus d'un quart de siècle que j'écrivais ces lignes en ma qualité de secrétaire de la Société, et le souvenir de la conférence de notre Camarade m'est encore présent à l'esprit. Je me souviens nettement de sa démonstration, que le touage étant très avantageux à la remonte et fort onéreux à la descente, les Compagnies de navigation sur canaux ne pouvaient réussir qu'à la condition d'avoir des bateaux prenant la chaîne à la remonte et marchant en liberté à la descente. Buquet a été prophète en cette occasion, car les toueurs de Bovet, qu'on exécute actuellement, réalisent complètement ce programme.

Le toueur à roue centrale fut breveté sous les noms de MM. Buquet et Lobnitz; mais, malgré la réputation européenne de ce dernier (un des plus grands constructeurs de navires d'Écosse), l'appareil ne put être essayé, faute d'entente avec une compagnie de touage. Il est resté de cette collaboration une estime réciproque et une amitié inaltérable.

C'est M. Lobnitz, qui fit nommer Buquet, à quelque temps de là, membre titulaire de l'Institution des ingénieurs et constructeurs de navires d'Écosse.

On doit à Buquet une traduction du traité anglais de Smith sur la construction des navires, traité qui

est encore aujourd'hui très souvent consulté par les spécialistes et dont la traduction a rendu de réels services à nos constructeurs français.

Vers la fin de 1869, nous eûmes l'idée, Buquet et moi, de fonder une publication technologique, et, en février de l'année suivante, nous fîmes paraître le premier fascicule de la *Revue industrielle*, qui vient d'entrer dans sa vingt-sixième année.

Notre but, en créant ce recueil, était de propager en France, la connaissance des faits relatifs à l'industrie, et de renseigner les chefs d'usine sur les progrès de l'outillage mécanique moderne. Comme nous désirions avoir le plus d'abonnés possible, et être compris de tous, nous avons pris pour épigraphe cette belle pensée de Blaise Pascal, à laquelle nous cherchâmes toujours à nous conformer : « Les meilleurs livres sont ceux que ceux qui les lisent croient qu'ils auraient pu faire. »

Mais là ne devait pas se borner notre rôle dans la presse française.

En 1871, nous nous rendîmes acquéreurs du *Moniteur de la Flotte*, journal officiel du Ministère de la Marine, dans lequel Buquet fit successivement paraître une série d'articles sur le canal de Suez et sur le matériel naval anglais, articles qui furent fort remarquables par nos officiers et qui attirèrent de vifs éloges à leur auteur.

A la demande de l'amiral Pothuau, ministre de la Marine, qui avait pris Buquet en grande affection, nous éditâmes un nouveau journal destiné spécia-

lement aux matelots, aux soldats et aux sous-officiers de la Marine. Ce journal prit le titre de *Journal du Matelot* et sa rédaction fut confiée à un lieutenant de vaisseau.

Enfin, en 1879, nous achetâmes le journal d'informations *le Conservateur*, dont nous ne fûmes guère que les éditeurs responsables.

Nous nous trouvions ainsi propriétaires de quatre journaux hebdomadaires, mais nous nous occupions plus spécialement de la *Revue industrielle*.

Notre collaboration dura dix ans. Elle ne fut troublée par aucun dissentiment, notre amitié grandit avec le temps et le succès couronna nos communs efforts.

A vrai dire, Buquet fut le véritable directeur de nos publications, car l'administration de la Société Gramme absorbait la plus grande partie de mon temps et m'empêchait d'entrer dans tous les détails que comportent la rédaction, l'impression et l'administration de ces journaux.

Buquet ayant quitté la Compagnie de Suez s'était entièrement consacré à ses nouvelles fonctions : très méthodique, très travailleur, répondant régulièrement et sans retard à toutes les demandes d'informations, dirigeant le personnel avec bienveillance, lisant toute la copie des rédacteurs avant l'impression, traduisant les renseignements scientifiques anglais et américains, corrigeant des épreuves sans nombre, il trouvait encore le temps d'écrire des articles de fond très documentés, d'exposer ses idées

sur les publications récentes et de visiter un grand nombre d'usines en France et à l'étranger.

Il me serait bien difficile d'énumérer toutes les études que notre Camarade fit paraître dans la *Revue industrielle*; je puis seulement dire qu'il s'occupait tout spécialement des questions de métallurgie, de transport, de navigation, de travaux publics et de chemins de fer.

Je recommanderai la lecture de ces articles, surtout de ceux des premières années de la collection, à nos Camarades qui font leur carrière dans les travaux publics. Ils trouveront là d'excellentes idées, très bien exposées.

Je ne puis m'arrêter plus longtemps sur cette phase importante de la vie de Buquet, non que j'aie épuisé le sujet, mais il m'est matériellement impossible de parler de lui sans parler de moi, ce qui me détourne un peu du but de cette notice.

L'expérience des affaires industrielles qu'avait acquise Buquet fut mise à profit dans diverses circonstances. En 1875, il fut nommé membre du Conseil d'administration de la Société anonyme de sucrerie et distillerie de Sermaize, et il contribua beaucoup à l'organisation définitive de cette Société. Il exerça ces fonctions d'administrateur jusqu'à sa mort, secondant vaillamment notre camarade Félix, l'éminent directeur de cette importante entreprise.

En 1881, les actionnaires des Sociétés « L'Éclairage électrique », qui succéda au Syndicat Jablochkoff, et la « Compagnie électrique » fondée par



MM. Gramme et d'Ivernois, lui confièrent les délicates fonctions de commissaire des comptes. Inutile de dire que notre Camarade remplit ces divers mandats avec une compétence et un zèle exceptionnels.

Sa vie privée fut en tous points exemplaire.

Le 28 décembre 1859, peu de temps après son entrée dans les bureaux du canal de Suez, Buquet avait épousé M<sup>lle</sup> Louise Rivet, fille d'un employé de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui fut pendant plus de trente-cinq ans la compagne dévouée, l'amie de tous les instants, la confidente de toutes les pensées de son mari. De cette union, heureuse du premier jour jusqu'à l'éternelle séparation, naquit une fille unique, aujourd'hui M<sup>me</sup> Jeanne Laisney, qui eut toujours pour son père un véritable culte.

Heureux dans son intérieur, satisfait des résultats de ses multiples travaux, aimé et respecté de tous, Buquet arrivait à la modeste situation de fortune qu'il avait ambitionnée, lorsque ses forces commencèrent à décliner d'une manière sensible. En homme sage, il ne songea nullement à violenter la nature, et en 1882, dès les premières constatations de cet état, il céda sa part dans nos publications (comme je l'avais fait l'année précédente) à M. Josse, ancien Élève de l'École polytechnique, et se retira à Pontoise avec sa famille bien-aimée.

Il passa quelques années à améliorer tranquillement sa santé, puis il accepta, petit à petit, à

faible dose, quelques travaux d'expertises et de rédaction, et des mandats peu fatiguants. C'est ainsi qu'en 1884, il fut nommé expert près les tribunaux de Pontoise et choisi comme arbitre dans plusieurs affaires industrielles.

Parlerai-je de sa vie politique?

Je me borne à enregistrer quelques dates.

En mai 1888, les électeurs de Pontoise l'envoyèrent siéger au Conseil municipal, où la prépondérance qu'il sut acquérir le fit nommer adjoint au maire en 1890. Il conserva ces fonctions jusqu'aux élections de mai 1892, et, malgré de vives sollicitations, il refusa de se représenter aux suffrages de ses concitoyens.

En dernier lieu, Buquet avait accepté le mandat de délégué cantonal de l'instruction primaire.

Cependant, la santé n'était pas revenue complètement, et les forces continuaient à baisser lentement, mais sans aucune interruption. La fin approchait.

Lors de nos dernières entrevues, j'observais avec tristesse l'affaiblissement progressif qui s'opérait dans cette puissante organisation : la gaieté persistait, la mémoire n'éprouvait que de rares défaillances, mais les facultés cérébrales et locomotrices s'altéraient visiblement de mois en mois.

A la fin de mars dernier, une néphrite interstitielle se déclara et les accidents qui en sont la conséquence se manifestèrent rapidement. L'hypertrophie du cœur nettement caractérisée fit bientôt perdre tout

espoir; et, le 15 avril, à la suite d'une hémorragie cérébrale corticale, notre ami rendait le dernier soupir.

Le jour du fatal événement, M<sup>me</sup> Laisney, fille unique de Buquet, atteinte de la fièvre scarlatine, était elle-même en danger de mort.

Frappée à la fois dans ses deux plus chères affections, M<sup>me</sup> Buquet eut besoin d'un courage surhumain pour résister à l'immense malheur qui accablait l'épouse et aux cruelles angoisses qui torturaient la mère.

Elle a au moins pu constater, par les nombreux témoignages de douloureuse condoléance arrivés de toutes parts, que son mari était universellement aimé, regretté, pleuré. Notre amicale Association, à laquelle s'intéressait beaucoup Buquet, prend une vive part à l'affliction générale, et elle adresse à sa veuve, à sa fille et à toute sa famille l'expression émue de ses regrets unanimes et de sa profonde sympathie.

Hippolyte FONTAINE.