

## MALET (ELOI)

Aix 1869-72.

Notre Société vient de perdre un de nos distingués Camarades, en la personne de E. Malet (Aix 1869).

Notre camarade Ph. Rousseau en ayant retracé la vie dans une notice nécrologique insérée dans le *Bulletin de la Société des Ingénieurs Coloniaux*, nous ne croyons pas pouvoir mieux faire que de reproduire, *in extenso*, cette notice, qui donne les détails les plus circonstanciés sur la carrière industrielle de notre défunt Camarade.

*La Commission des Bulletins.*

### NOTICE NÉCROLOGIQUE PAR PH. ROUSSEAU (Châl. 1868).

Il y a quelques mois à peine, lors de notre dernière fête annuelle, notre Président nous disait, avec le Ministre des Colonies, quelle légitime fierté nous devait inspirer le rôle si honorable de nos sociétaires dans les grands travaux et les entreprises coloniales; il nous citait, pour l'avoir vu récemment à l'œuvre, notre ami Malet, que sa tâche difficile passionnait un peu plus chaque jour. Nous le savions, par un long séjour sous le ciel inclément du Bénin, par des travaux absorbants, un surmenage matériel et moral, obligé de rentrer sans retard, pour reprendre au foyer natal une vigueur nouvelle, et les forces nécessaires pour parfaire des installations dont nous comptions, à son retour, fêter avec lui le succès; c'est la nouvelle de sa mort qui nous arrive, et qui change notre joie en deuil.

Malet était né en 1854, à la Magistère. Du collège de Montauban, il était entré à l'École d'Arts et Métiers d'Aix, où il terminait ses études en 1872. Successivement ajusteur, puis dessinateur, aux ateliers et bureaux d'études du chemin de fer du Midi, passant par le 2<sup>e</sup> régiment du génie comme engagé conditionnel, il devenait ensuite chef de matériel aux usines Darblay, à Corbeil. Ses qualités de technicien lui valaient d'être, au bout de deux ans, envoyé aux Moulins d'Egypte, dans un poste de confiance. Il y resta sept ans, jusqu'à ce que la guerre amenât la liquidation de l'*Engineering Company*, en 1884. Il prit part alors à de nombreuses entreprises coloniales; successivement chef d'atelier de construction au canal de Panama,

chef de section aux études du chemin de fer argentin de Córdoba, au ferrocarril des mines de San Martín, au Honduras, il voulut à ce moment s'assimiler les méthodes de travail nord-américaines, qui lui semblaient, dès cette époque, réaliser de remarquables progrès industriels. Il se remit à l'état et redevint, pendant plusieurs mois, ajusteur, puis dessinateur puis chef de travaux dans les ateliers de la Pulman's Cars Company, à Chicago.

En décembre 1896, Malet s'embarquait pour la côte occidentale d'Afrique. Il venait d'être nommé au poste difficile de directeur du wharf de Cotonou. Cette entreprise, fort complexe, et dont les difficultés techniques se doublent de la fatigue écrasante qu'infligent un soleil ardent et de fâcheuses influences telluriques aux Européens à qui leur devoir et leur conscience imposent un travail anormal, le passionna et le prit tout entier. Il assumait une tâche qui avait, en cinq ans, usé la santé des quatre agents généraux qui s'y étaient avant lui succédé; il lui fallait, pour assurer un trafic considérable, sur une rade foraine, toujours secouée d'une houle intense, avec un état-major européen fort réduit, mener sa petite armée d'ouvriers noirs avec autant de fermeté que de vigilance. Il fit face à tout; malgré l'obligation de prendre une part active, méticuleuse, aborbante, à toutes les questions de détail de ses services, transit de rade et de lagune, comptabilité, entretien du matériel, conduite du travail, il sut mener à bien de nombreuses améliorations, résoudre le difficile problème de défendre avec un consciencieux acharnement les intérêts de la Compagnie du wharf, et susciter autour de lui d'universelles sympathies. Bientôt, avec la sûreté de coup d'œil d'un technicien expérimenté, il concevait un complément efficace du remarquable organe de travail qu'il dirigeait. Chaque jour lui montrait que, pour réaliser une vitesse suffisante d'embarquement et de débarquement, n'être point débordé par la coïncidence d'arrivée de plusieurs navires, gêné ou immobilisé par les tornades ou les houles du golfe du Bénin, il lui fallait doubler le wharf d'un engin de transit puissant, rapide et toujours prêt. Les grands convois de matériel que nécessita la construction du chemin de fer dahoméen le firent se hâter de donner forme à ses projets.

Il entreprit les premières études d'un transbordeur aérien, et les soumit à la Compagnie du wharf, que son idée séduisit. On se mit à l'œuvre; mais, dans la création d'un engin nouveau, les études de détail, les essais de chaque organe, tout conçoit à multiplier les retards. Anxieux, malade, ayant trop prolongé une période de travaux excessive en un tel

climat, Malet ne voulait pas quitter le Bénin sans essayer son transbordeur. Il le reçut enfin, en pressa le montage avec une fébrile impatience et dirigea les essais; puis, quelques heures après avoir adressé à sa Compagnie une lettre où il annonçait simplement et modestement le succès, il mourut.

Dans sa vie trop brève, dans sa carrière si bien remplie, Malet a su montrer, à côté des qualités de l'ingénieur, celles de l'homme de bien. Vrai fils de ses œuvres, ayant une à une franchi les étapes qui l'amenaient, d'une origine modeste, au rang le plus honorable, il est mort sur la brèche, avec le calme héroïsme des combattants de nos champs de bataille, si meurtriers eux aussi, de la colonisation pacifique. Tombé en chef, en vrai chef, dur à lui-même, pitoyable à tous, il laisse à tous des regrets; et nous ne saurions saluer d'un plus bel hommage la mémoire de ce vaillant qu'en rappelant à quel degré dominait en ce haut caractère la vertu qui le fit aimer de tous : la bonté.