

Arthur DUBOIS

1838 ✚ 1913

NOTICE NÉCROLOGIQUE

BRUXELLES

SOCIÉTÉ ANONYME M. WEISSENBRUCH, IMPRIMEUR DU ROI
ÉDITEUR

49, rue du Poinçon, 49.

1913

NOTICE NÉCROLOGIQUE

SUR

Arthur DUBOIS

Ingénieur honoraire des ponts et chaussées;

Président de la Commission permanente de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer;

Administrateur honoraire des chemins de fer de l'État belge;

Vice-président de la Société nationale belge des chemins de fer vicinaux;

Président de la Société des chemins de fer et minières Prince Henri;

Président du conseil d'administration de la Compagnie internationale des wagons-lits;

Vice-président de la Banque de Bruxelles.



BRUXELLES

SOCIÉTÉ ANONYME M. WEISSENBRUCH, IMPRIMEUR DU ROI

ÉDITEUR

49, rue du Poinçon, 49

1913



A. Dubois

NOTICE NÉCROLOGIQUE

SUR

A. DUBOIS

L'Association internationale du Congrès des chemins de fer vient de faire une perte irréparable dans la personne de son président.

M^r Arthur Dubois, appelé à ce poste en 1893, à la mort de M^r Belpaire, auquel il avait aussi succédé comme chef technique de l'administration des chemins de fer de l'État belge, avait été membre de la première commission d'études qui avait proposé au ministre des chemins de fer de Belgique, en 1884, de réunir un premier Congrès international chargé de rechercher les améliorations à introduire dans la construction et dans l'exploitation des chemins de fer.

On sait que la première idée présentée à cette commission par son président, M^r Fassiaux, avait été de créer une union

universelle des chemins de fer à l'instar des unions postale et télégraphique. Si cette idée, qui aujourd'hui encore doit être considérée comme chimérique, fut abandonnée et si elle fut remplacée par l'idée si féconde qui aboutit à la constitution de notre Association, c'est à M^r Belpaire et à M^r Dubois que nous en sommes redevables à un titre égal.

Dès l'origine, M^r Dubois s'intéressa donc très vivement à la nouvelle institution, mais le rôle très actif que joua son prédécesseur M^r Belpaire dans l'organisation technique de l'Association ne lui permit d'intervenir d'une façon marquante qu'à partir du moment où il prit lui-même la présidence.

Sa très vive intelligence, sa mémoire prodigieuse par son étendue et sa préci-

sion, son admirable facilité de travail, lui donnaient le pouvoir de comprendre et de s'assimiler le plus aisément toutes les questions.

En 1894, il publia une conférence très remarquable sur l'histoire, l'organisation et les résultats de notre Association. Cette conférence a été insérée dans le *Bulletin* ⁽¹⁾ et reproduite en annexe au quatrième volume du *Compte rendu général de la session de Londres*. Il y mettait en relief, d'une manière magistrale, toutes les questions traitées par le Congrès dans ses différentes sessions et les progrès qui en étaient résultés pour l'industrie des chemins de fer. Il fixait très nettement le but de l'institution en ces quelques lignes :

« Les questions traitées touchent à tous
« les points de l'organisation des chemins
« de fer. Elles sont une série de mono-
« graphies dont l'ensemble forme une
« encyclopédie. Dans leur ensemble, les
« comptes rendus des sessions constituent
« une jurisprudence qui se complète et
« se perfectionne sans cesse. En édictant
« des règles impératives applicables sous
« toutes les latitudes et dans tous les cas,
« le Congrès sortirait de son rôle et ferait
« une œuvre antiscientifique... En même
« temps que chaque section formule d'une
« façon plus ou moins vague son opinion
« impersonnelle, chacun des chefs d'ad-
« ministration ou des ingénieurs qui as-
« sistent aux débats forme ou réforme son
« opinion personnelle! »

Mais c'est surtout dans l'administration des affaires de l'Association et dans l'exercice de ses fonctions de président de la

Commission permanente et de son Comité de direction que le très regretté M^r Dubois a excellé. Son tact, sa droiture, la délicatesse de ses procédés, la dignité et l'indépendance de son caractère lui assuraient une autorité incontestée.

Il savait conduire la discussion sans parti pris, s'éclairer par le débat et, loin de s'obstiner dans son opinion personnelle, faire les sacrifices d'amour-propre nécessaires pour ne plus avoir en vue que l'exécution loyale des décisions prises, imbu de cette idée que l'on peut arriver au but par plusieurs chemins, mais qu'il faut éviter à tout prix de piétiner sur place à chaque carrefour.

Il avait l'âme délicate et était très reconnaissant des égards qu'on ne lui ménageait pas, mais il était lui-même préoccupé sans cesse de rendre à chacun les honneurs qui lui étaient dus et de ne faire à personne le plus léger tort.

Aussi peut-on affirmer qu'il avait conquis l'estime, la sympathie et l'affection non seulement de tous ses collègues de la Commission permanente, mais de tous les délégués aux sessions qui l'avaient approché.

Au moment de sa retraite de l'administration des chemins de fer de l'État belge, il avait songé à quitter aussi la présidence de la Commission permanente. On se rappellera que, dans la séance de clôture de la session de Paris, en 1900, il avait formulé de véritables adieux. « Je considérerai toujours », s'écria-t-il, « comme ayant été l'une des meilleures, « l'une des mieux employées, celle des « périodes de ma vie que j'aurai consacrée « à une œuvre qui m'a valu tant de sym- « pathies dont j'ai été touché, et des « amitiés dont je suis fier. »

(1) Voir *Bulletin du Congrès des chemins de fer*, numéro de mars 1895, p. 511.

Il y avait huit ans, à cette époque, qu'il était président. Les instances unanimes de ses collègues l'obligèrent à conserver jusqu'à sa mort, douze ans encore, la position qu'il voulait abandonner en 1900.

La prospérité de l'Association ne se démentit jamais sous sa direction habile. Il vit successivement les railways du nouveau monde y adhérer en très grand nombre et les chemins de fer de l'Europe, qui n'en faisaient pas encore partie, y entrer à la suite de ses efforts persévérants.

Il fut récompensé par les remerciements qu'il reçut à la session de Berne où fut célébré le vingt-cinquième anniversaire de l'Association.

M^r Weissenbach, le président de cette session, s'écria à la séance de clôture, en exprimant sa gratitude à la Commission permanente, « qu'il devait citer en première ligne M^r Dubois qui la présidait « avec une habileté consommée et s'était « acquis la profonde estime et la sympathie de tous » (1).

Il fut profondément heureux de ces hommages rendus à son habileté et à son caractère. Il en jouit pleinement. Les années paraissaient, à ce moment, n'avoir eu aucune prise sur lui, comme le proclamait, aux applaudissements de tous, notre secrétaire général (2), et tous étaient certains de le revoir encore à la prochaine session de Berlin. Hélas! le chagrin que lui causa la perte d'un fils chéri, enlevé à son affection de la façon la plus tragique, a eu raison de sa vaillance et l'a abattu en peu de temps.

Notre Association n'oubliera jamais les services qui lui ont été rendus par son éminent président.

Ses funérailles ont été célébrées le 27 février 1913, à 11 heures, à l'église paroissiale de Saint-Boniface, à Ixelles. Un très grand nombre de personnes s'étaient rendues à cette cérémonie qui revêtit un caractère de grande simplicité, en raison des désirs exprimés par le défunt. C'est par sa volonté formelle qu'aucun discours ne fut prononcé et qu'aucune couronne ne fut déposée sur sa tombe.

D'innombrables témoignages de sympathie étaient parvenus à sa famille et à la Commission permanente de la part des chemins de fer adhérents ainsi que de nombreuses personnalités belges et étrangères.

Nous leur adressons ici nos remerciements émus.

Les nombreux amis de notre regretté président liront avec intérêt les quelques notes biographiques ci-après montrant la carrière brillante et rapide qu'il avait parcourue aux chemins de fer de l'État belge.

Arthur Dubois était né à Gouy-lez-Picton (Hainaut) le 1^{er} octobre 1838.

Il reçut l'instruction primaire à l'école communale de cette localité et fit ses études moyennes au collège communal de Nivelles.

Il fut admis ensuite à l'école spéciale du génie civil annexée à l'université de Gand d'où il sortit en 1858, à l'âge de 20 ans, avec le diplôme d'ingénieur des ponts et chaussées; il y rentra deux ans après, le 15 octobre 1860, en qualité de répétiteur de cours.

Le 15 juillet 1861, il fut nommé sous-ingénieur au corps des ponts et chaussées

(1) Voir *Bulletin du Congrès des chemins de fer*, numéro de septembre-octobre 1910, p. 3835.

(2) Voir *ibid.*, p. 3742.

de Belgique et obtint le grade d'ingénieur de 3^e classe, le 29 mai 1866.

Le 10 août suivant, il passa à l'administration des chemins de fer de l'État belge avec le grade d'ingénieur de 2^e classe; il fut attaché à la direction des voies et travaux et chargé, en outre, le 1^{er} avril 1870, du cours d'exploitation des chemins de fer à l'école spéciale du génie civil annexée à l'université de Gand. Il fut promu ingénieur de 1^{re} classe le 30 juin 1871.

Doué d'une intelligence remarquable, d'un jugement sûr et pénétrant et d'un grand esprit pratique, il se distingua dans ces dernières fonctions de telle sorte que, le 28 mai 1872, il fut nommé ingénieur en chef, adjoint au chef de la direction des voies et travaux.

Le 31 mai 1879, il fut promu au grade de directeur d'administration et placé à la tête du service de l'exploitation des chemins de fer de l'État, ce qui l'obligea à abandonner le cours des chemins de fer qu'il donnait à l'université de Gand.

Moins de deux ans et demi plus tard, le 6 octobre 1881, le chef du département l'appela aux importantes fonctions d'administrateur, membre du comité de direction des chemins de fer de l'État, fonctions qu'il remplit jusqu'à la date de sa retraite (1^{er} octobre 1903).

Arthur Dubois a contribué pour une grande part aux innovations et améliorations de tous genres apportées dans l'exploitation du réseau de l'État belge.

Il représenta cette administration dans de nombreuses conférences et fut chargé par le gouvernement belge de différentes missions très importantes à l'étranger.

C'est ainsi notamment qu'il prit part, comme délégué du gouvernement, à la conférence internationale qui se tint à Paris en 1880 et qui aboutit à la première convention concernant l'échange des colis postaux sans déclaration de valeur (Union

postale universelle); à la conférence technique concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (Berne, 5 juin 1893); à la conférence internationale de Paris (1896) pour la revision de la convention du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemins de fer.

Il fut l'un des délégués de l'État aux négociations avec les compagnies concessionnaires pour la reprise des concessions des chemins de fer d'Anvers à Gand, d'Eecloo à Gand, du réseau Grand Central belge, du réseau Liégeois-Limbourgeois, des chemins de fer de Liège à Maestricht et des Plateaux de Herve.

La reprise des concessions des chemins de fer Grand Central belge, Liégeois-Limbourgeois et Liège-Maestricht, qui se prolongeaient dans les Pays-Bas, en Prusse et en France, nécessita des négociations avec les gouvernements de ces pays. Arthur Dubois fut également l'un des délégués belges chargés de ces négociations qui eurent lieu en 1896 et 1897.

Il fut aussi, lors de la création de la Société nationale belge des chemins de fer vicinaux, nommé administrateur de cette société (arrêté royal du 9 juin 1884) et fut élevé à la vice-présidence par arrêté royal du 14 mai 1897. Son mandat fut renouvelé régulièrement par l'assemblée générale des actionnaires.

Peu de temps avant le moment où il allait être atteint par la limite d'âge, des propositions lui furent faites par différentes sociétés importantes de chemins de fer et de finances qui désiraient mettre à profit ses rares qualités de travail et son expérience des affaires. Il obtint du gouvernement un congé et fut élu président de la Compagnie des chemins de fer et minières Prince Henri. En même temps il entra dans le conseil d'administration de la Banque de Bruxelles, dont il ne tarda pas à être nommé vice-président.

Il fut aussi appelé dans le conseil de la Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens dont il devint membre du Comité de Paris, puis président.

Arthur Dubois était Commandeur de l'Ordre de Léopold; décoré de la Croix civique de 1^{re} classe et de la Médaille commémorative du règne de Léopold II; Com-

mandeur de la Légion d'honneur, des Ordres d'Isabelle la Catholique, de la Couronne de Chêne, de Guillaume Orange-Nassau, de Saint-Stanislas, de Takovo; Officier des Ordres de la Couronne de Prusse, de François-Joseph et de la Couronne de fer.

Le Comité de Direction.
