

**JADOT (Jean)**, Gouverneur de la Société générale de Belgique (On-lez-Jemelle, 2.8.1862 — Bruxelles, 1.3.1932). Fils de Jean-Baptiste et de Cousin, Élise.

Jean Jadot appartenait à une famille d'ingénieurs. Son oncle maternel, Louis Cousin, fut professeur à l'Université de Louvain et titulaire de la chaire de Génie civil qu'il fonda à l'Université de Santiago, au Chili.

Lui-même obtient, à l'âge de 20 ans, le grade d'ingénieur des Arts et Manufactures, du Génie civil et des Mines de l'Université de Louvain. Il entre aussitôt au service de la S<sup>té</sup> des Chemins de Fer vicinaux de la Province de Liège, où il prend part aux travaux de construction de la ligne de l'Amblève, que dirigeaient certains de ses oncles. A 23 ans, il est nommé ingénieur en chef des Chemins de Fer vicinaux de la Province du Luxembourg, société filiale de la S<sup>té</sup> des Chemins de Fer économiques, que présidait le baron Empain. Il y procède à l'étude et à l'établissement de nombreuses lignes au profil particulièrement accidenté. En 1894, à l'âge de 33 ans, Jadot est appelé à se rendre d'urgence en Égypte pour y diriger les travaux de construction d'une centrale électrique et les installations des « Tramways du Caire », que le Gouvernement égyptien avait confiés à la S<sup>té</sup> des Chemins de Fer économiques. En l'espace d'un an, il mène à bien ce travail en dépit des difficultés rencontrées par suite de la nature du sol. Jadot prend ensuite la direction des travaux des « Chemins de Fer de la Basse-Égypte ».

A la demande de Léopold II, il part pour la Chine en 1898, pour y entreprendre la construction de la voie ferrée Hankow-Pékin, dont la concession venait d'être accordée à la S<sup>té</sup> d'Études des Chemins de Fer en Chine, créée à l'initiative du Roi par un groupe de banquiers et d'entrepreneurs belges et français. En huit années, troublées par des incidents souvent tragiques, telle la révolte des Boxers qui coûta la vie à plusieurs de ses collaborateurs, Jadot construit les 1.200 km de voies qui relient Hankow à Pékin et jette sur le fleuve Jaune un pont de 4 km. Au moment de quitter la Chine, il est l'objet de manifestations de reconnaissance de la part du Gouvernement impérial, qui lui avait déjà donné de nombreux témoignages de confiance, notamment en le chargeant de ramener à Pékin l'impératrice réfugiée à Hai-Foung.

Le jour même de son retour en Belgique, en juillet 1906, Jadot est convoqué par télégramme au Palais, où Léopold II lui expose ses plans de mise en valeur du Katanga et les premières dispositions qu'il a prises pour en assurer l'exécution. Dans la pensée du Souverain, il s'agissait d'exploiter méthodiquement et rapidement les richesses minières de cette région, d'y créer un important réseau ferré et — question essentielle — de réunir les capitaux nécessaires à cette immense entreprise.

Quelques mois après cette audience, Jadot est appelé à siéger au Conseil de Direction de la Société Générale. Placé à la tête du département de l'Industrie, il s'y impose d'emblée par sa forte personnalité. Sous son impulsion, la Société Générale, marquant un tournant dans son histoire, oriente résolument son action vers les réalisations coloniales.

Jadot déploie, en cette année 1906, une activité remarquablement féconde. Membre du Conseil de la S<sup>té</sup> métallurgique russo-belge, il conçoit un plan de réorganisation méthodique pour remédier à la crise que subissait l'industrie russe, et, simultanément, prend une part prédominante à la création des trois grandes sociétés congolaises, dites de 1906, qui seront appelées à jouer un rôle de premier plan dans le développement économique du Congo.

Mais il faut réunir les fonds indispensables, soit quelque 15 millions à l'origine. La Société générale intervient pour 7 millions, le Roi et des groupes étrangers couvrent le solde. Et ce

fut le point de départ d'une entreprise audacieuse, pleine d'aléas mais aussi de promesses, qu'avec une volonté de fer Jadot parvint à mener à bien. L'Union Minière, la C<sup>ie</sup> du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga (B. C. K.) et la S<sup>té</sup> internationale forestière et minière (Forminière) sont constituées à quelques jours d'intervalle. Toutes trois connaissent des débuts très difficiles. Les prospections de la Forminière ne donnent aucun résultat tangible, et il fallut plus de huit années de travaux et de recherches avant d'ouvrir à l'exploitation le bassin diamantifère du Kasai. Le premier siège de l'Union Minière se trouve isolé à 2.000 km de la mer, à près de 700 km du chemin de fer le plus proche (Broken-Hill), alors que la nature particulière des roches nécessitait pour leur traitement d'importantes quantités de charbon à importer d'Europe. La construction d'usines, la création de routes, de voies ferrées absorbent des capitaux importants, que Jadot parvient à réunir sous forme d'emprunts, malgré les risques que comportaient ces opérations. En 1911, les premières coulées de cuivre sortent des fours de Lubumbashi, au moment même où est réalisée la liaison avec les chemins de fer rhodésiens. Prise en 1907, la décision de réaliser cette liaison avec la Rhodésie impliquait la construction de quelque 250 km de voies, de Sakani-frontière à Élisabethville. La C<sup>ie</sup> des Chemins de Fer du Bas-Congo au Katanga commence les travaux en 1909 et, en moins de deux ans, les mène à bonne fin. Mais il fallait atteindre sans retard les riches gisements de Panda et de Kambove. En 1913, la Compagnie met en exploitation le tronçon Élisabethville-Kambove, qu'elle prolonge jusqu'à Bukama et que le rail atteint en 1918. En dépit des difficultés d'approvisionnement et des années de guerre, le B. C. K. a l'ennemi d'inonder la Belgique de papier-monnaie dépourvu de couverture.

Il faut souligner aussi le vif intérêt que prend Jadot au développement du haut enseignement technique, en faveur duquel il réussit à réunir, après-guerre, la somme — énorme pour l'époque — de 12 millions, qui s'ajoutèrent opportunément aux subventions allouées par des organismes belges ou étrangers. En témoignage de reconnaissance, les Universités de Bruxelles et de Louvain lui décernent simultanément le titre de docteur *honoris causa*.

En 1931, les éminents services rendus au Congo belge par Jean Jadot sont heureusement soulignés par le gouvernement, qui donne le nom de Jadotville à l'agglomération de Likasi-Panda, principal centre industriel et ferroviaire du Katanga.

Jean Jadot est décédé à Bruxelles, le 1<sup>er</sup> mars 1932. Il avait fait rayonner aux quatre coins du monde les qualités essentielles de notre race : intelligence, labeur, volonté, droiture.

Distinctions honorifiques : Grand Officier de l'Ordre de Léopold et de l'Étoile africaine ; Grand-croix de l'Ordre royal du Lion et de l'Ordre de la Couronne ; Grand Officier de la Légion d'Honneur ; Grand Cordon de l'Ordre du Dragon de Chine ; Grand Cordon de première classe de l'Ordre de l'Épi étincelant ; Grand-croix de l'Ordre d'Isabelle la Catholique.

24 février 1956.  
E. Van der Straeten.

G. Stinglhamber et P. Dresse, *Léopold II au travail*, éd. du Sablon, Bruxelles. — *Le Centenaire de la Société Générale de Belgique : 1822-1922. — Mémoires J. Jadot*, Impr. Bénard, Liège, 1938. — R. J. Cornet, *Jean Jadot, un grand artisan du Katanga*, Brux. L. Cuyppers, 1950. — Archives de la C<sup>ie</sup> du Congo pour le Commerce et l'Industrie. — Archives « Fondation Universitaire ».