

GILLET (Paul), Ingénieur des mines, Ingénieur électricien, Gouverneur de la Société Générale de Belgique (La Plata, Argentine, 2.1.1891 - Uccle, 27.12.1964). Fils de Camille et de Jadot, Pauline; époux de Moulin, Madeleine.

Paul Gillet était issu d'une famille ardennaise de vieille souche. C'est cependant en Argentine qu'il vit le jour le 2 janvier 1891. En effet, son père, brillant ingénieur, avait été engagé en 1887 par le gouvernement argentin pour organiser l'enseignement technique supérieur à l'Université de La Plata, où il resta professeur pendant 7 ans.

Quand son contrat avec le gouvernement argentin prit fin, il rentra en Belgique pour se lancer dans une activité qui était de tradition dans sa famille, l'entreprise de grands travaux. Il participa notamment à la construction des chemins de fer de Gedinne à Vonèche, de Jamoigne à Philippeville et de la ceinture de Bruxelles.

La famille s'installa à On et plus tard à Anloy, au cœur de l'Ardenne, où le jeune Gillet poussa au grand air, en contact avec les harmonies de la nature et les dures leçons de choses. Son atavisme et l'emprise qu'exerça sur lui l'Ardenne devaient marquer profondément sa personnalité. Par ailleurs, les travaux de son père le passionnaient et c'est très jeune encore qu'il prit une décision catégorique: il serait ingénieur, le 18^e de la famille, avec une prédilection marquée pour les chemins de fer.

Ses études à l'Université de Louvain se déroulèrent avec facilité. Il pratiquait les sports avec passion et participait assidûment à la vie universitaire. Il était capitaine des équipes de football, président des cercles étudiants, se montrant un entraîneur enthousiaste tout en passant régulièrement ses examens. Son incorporation à la compagnie universitaire ne freina pas son élan et c'est à 22 ans qu'il conquiert son diplôme d'ingénieur des mines. Il avait entrepris les études complémentaires d'ingénieur électricien et d'ingénieur géologue quand la guerre éclata.

Versé au 10^e régiment de ligne, il prit part à la retraite de Namur, à celle d'Anvers et aux combats sur l'Yser. En avril 1915, il était envoyé à Gaillon au Centre d'instruction des sous-lieutenants auxiliaires d'où il sortit premier de sa session. Mais la guerre de tranchées avec la monotonie des alternances de séjours en première ligne et au repos, lui parut bien vite fastidieuse. Il avait l'impression de pouvoir se rendre plus utile; aussi, quand on demanda des volontaires pour les campagnes d'Afrique, il se présenta. En octobre 1915, il était au Congo, à point nommé pour participer à l'offensive de l'Est africain et à la victoire de Tabora. Son régiment rentra ensuite à Elisabethville où il fit une entrée triomphale.

Le Katanga vivait à cette époque dans la fièvre de son effort de guerre. La production de cuivre dont les Alliés avaient un impérieux besoin, était poussée au maximum, mais à l'Union Minière et au Chemin de fer les hommes et surtout les ingénieurs faisaient défaut. C'est ainsi que Gillet fut mis temporairement à la disposition de la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, le B.C.K.

Ce fut pour lui l'occasion d'un dur apprentissage et d'une formation combien accélérée. Il se vit confier au pied levé la direction du dépôt de Kamatanda dont dépendait la section la plus accidentée du réseau, puis la construction d'un prolongement de la ligne vers Panda ou encore la responsabilité de l'atelier central

d'Elisabethville. La pénurie de techniciens le convainquit de la nécessité de développer la formation des artisans congolais, constatation qui devait l'amener plus tard à promouvoir au B.C.K. pour les Congolais un enseignement technique modèle.

Rentré en Belgique au début de 1919, Paul Gillet s'empressa de passer son examen d'ingénieur électricien. Il s'embarqua ensuite pour le Brésil où il avait été engagé comme ingénieur-chef de service au Chemin de fer du Rio Grande do Sul qui dépendait d'une société belge, la Compagnie des Chemins de fer secondaires. La société était en butte aux pires difficultés causées par le gouvernement brésilien qui voulait sa nationalisation en dépit des intérêts légitimes en cause et qui ne reculait devant aucune manœuvre pour l'acculer à la faillite. Gillet y vécut des jours déprimants et il rentra finalement en Belgique désabusé. A 30 ans, il se trouvait à la croisée des chemins.

Voilà que deux événements d'une importance capitale allaient modifier brusquement l'orientation et le sens de sa destinée. Une rencontre avec Firmin van Brée, collaborateur du Gouverneur de la Société Générale de Belgique, Jean Jadot, assura son entrée à la Compagnie du Chemin de fer du B.C.K. qu'il avait appris à connaître lors de son séjour au Katanga durant la guerre. Par ailleurs, il avait rencontré l'élué de son cœur et le 11 juillet 1922, il épousait Madeleine Moulin qui fut pour lui la confidente et le soutien de tous les instants. Une vie familiale heureuse allait l'aider puissamment à affronter les lourdes responsabilités que l'avenir lui réservait.

Au B.C.K., Paul Gillet trouva un champ d'action à la mesure de ses aspirations.

Faut-il rappeler que, créée en 1906 pour réaliser le dessein de son fondateur, le roi Léopold II, de doter le Katanga d'un réseau de voies ferrées nécessaire à son expansion, la société avait réalisé le premier de ses objectifs: la liaison de la frontière rhodésienne à Elisabethville et au bief navigable du Lualaba qui avait été atteint à Bukama fin 1918. Il s'agissait ensuite d'exécuter la deuxième phase du programme, la liaison avec le Bas-Congo.

Les prospections, interrompues par la guerre, avaient été reprises dès la fin des hostilités et en 1922 la construction de la ligne de Bukana à Ilebo* avait été décidée. Après beaucoup d'hésitations et d'atermoiements, le Parlement avait voté les premiers crédits et on s'était mis d'accord sur le tracé le plus rationnel.

Entamés en 1924, les travaux étaient poussés avec vigueur sous l'impulsion d'un animateur hors pair, Odon Jadot. En même temps, un travail considérable incombait au siège de Bruxelles, où Gillet avait été chargé de la direction du service des études et constructions. La détermination précise du tracé à partir des relevés tachéométriques, l'étude du matériel, le recrutement du personnel européen et les approvisionnements relevaient de ses attributions. C'était une tâche exaltante car on pouvait créer du nouveau et tailler à plein drap. Gillet s'y consacre avec ardeur.

Sur le terrain, le travail se développait avec une régularité parfaite à la section Nord où il comportait surtout des terrassements sans ouvrages d'art importants. Au Sud, à la sortie de Bukama, un gros obstacle se présentait: le Lualaba qui par sa largeur, l'instabilité de son lit, son régime capricieux et parfois tumultueux, posait des problèmes ardu appelant des solutions originales et audacieuses. Elles furent pour une grande part l'œuvre de Gillet. L'obstacle fut franchi par un ouvrage de 250 mètres de long, en quatre travées de 62 mètres

de portée. Gillet détermina le mode de construction des appuis et le fonçage des piles et il fit choix du matériel le plus adéquat en adoptant notamment les poutres inventées par son ancien maître, le professeur Vierendeel. Il alla diriger sur place les travaux les plus délicats.

Grâce aux efforts conjugués en Afrique et à Bruxelles, la ligne de Bukana à Ilebo, longue de 1123 km, était terminée en moins de 5 ans. En procédant, en 1928, à son inauguration solennelle, le roi Albert rendit un vibrant hommage à ses artisans, spécialement à Odon Jadot et il souligna que « il y avait peu d'exemples de chemins de fer coloniaux où la progression du rail avait été aussi rapide et où on avait observé un tracé aussi favorable à un trafic intense. »

* Plus tard Port-Francqui.

De son côté, Jean Jadot, gouverneur de la Société Générale de Belgique et président de la Compagnie du chemin de fer du B.C.K., après avoir rendu hommage aux pionniers, cita Paul Gillet « l'éminent directeur de la Compagnie qui assura la direction technique et dirigea de façon remarquable les services d'études et constructions, ainsi que les services de commande du matériel et des approvisionnements, du recrutement du personnel européen, services dont l'organisation rationnelle permit l'achèvement rapide de la ligne... »

Nommé administrateur délégué et plus tard président du B.C.K., Gillet consacra à l'expansion de cette entreprise son esprit scientifique, son dynamisme et son sens aigu des réalités. La modernisation du matériel, la construction de la ligne Tenke-Dilolo assurant la liaison directe avec l'Atlantique à travers l'Angola et plus tard l'électrification d'une partie de la voie, ont été marquées de son empreinte.

Dans l'entre-temps, il ne cessait de compléter et d'entretenir sa formation scientifique. Les problèmes ferroviaires qui se posaient en Afrique firent de sa part l'objet de communications très fouillées à la tribune d'institutions savantes ou d'associations professionnelles telles que l'Institut Royal Colonial Belge, la Société belge des Ingénieurs et Industriels, l'Union des Ingénieurs de Louvain, l'Association pour le perfectionnement du matériel colonial. Ces communications furent publiées dans leurs annales et firent autorité.

Aussi sa réputation de spécialiste des transports se confirma rapidement et elle l'amena à prendre part à l'administration de plusieurs entreprises de transports ferroviaires et maritimes en Belgique et à l'étranger. En 1930, il était invité à faire partie du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer des Grands Lacs, en 1936, il était président du Comité de direction de l'Otraco, l'année suivante il devenait administrateur du Chemin de fer du prince Henri au Grand-Duché de Luxembourg, en 1939, il entrait en qualité de technicien au conseil d'administration de la Société nationale des Chemins de fer belges. Plus tard, la Compagnie maritime belge et la Société internationale des wagons-lits firent également appel à son concours.

Le rôle de Paul Gillet dans la coordination des transports au Congo, dont il s'était fait un ardent protagoniste, mérite d'être souligné. Le manque d'unité technique et administrative qui caractérisait les réseaux congolais était notoire. Les études auxquelles il se livra dans un total esprit d'indépendance et avec le seul souci de l'intérêt général, aboutirent à une solution partielle: la réunion en un organisme parastatal du Chemin de fer de Matadi à Léopoldville, du Chemin de fer du Mayumbe

du réseau fluvial. C'est ainsi que l'Otraco naquit en 1936. En sa qualité de président du Comité de direction, Gillet fut la cheville ouvrière d'une réorganisation rationnelle.

Le 10 mai 1940, la Belgique était envahie et pendant plus de quatre ans elle allait vivre des heures pénibles sous l'occupation. C'est dans une ambiance empreinte de préoccupations que Paul Gillet était appelé, en novembre 1941, aux fonctions de directeur de la Société Générale de Belgique. La société était visée par l'occupant qui souhaitait sa liquidation. La défense du personnel des entreprises de son groupe, menacé de réquisition et de déportation, constituait le souci primordial. Au sommet, le gouverneur Alexandre Galopin, poursuivait dans un esprit de patriotisme ardent et éclairé la politique de travail qu'il avait instaurée pour maintenir le pays en vie, mais en se refusant à toute collaboration avec l'occupant. Il devait payer de sa vie son attitude courageuse quand il fut lâchement assassiné, le 28 février 1944, par des séides à la solde de l'ennemi. Paul Gillet lui avait apporté tout son dévouement. Il continua de le prêter dans des circonstances dramatiques au gouverneur Blaise qui avait courageusement repris le flambeau.

Quand sonna l'heure de la libération, tout fut mis en œuvre pour relever les ruines accumulées dans le pays et reprendre les activités au Congo.

Dans l'immédiat, trois problèmes se posaient à Paul Gillet: la reconstitution de la flotte de la Compagnie maritime belge, la renaissance de la Compagnie internationale des wagons-lits et la restructuration des Compagnies de chemins de fer du Katanga.

Pendant la guerre, la flotte de la Compagnie maritime belge, mise à la disposition des puissances alliées, avait été durement éprouvée. La plupart des navires, dont les équipages s'étaient comportés avec héroïsme, avaient été coulés. Sur les 27 unités il n'en restait que 7. Le siège social de la place de Meir avait été détruit de fond en comble par un V2. Or, la reconstitution d'une flotte nationale apparaissait comme un facteur essentiel pour le redressement de la Belgique et la reprise des relations régulières avec le Congo. De graves problèmes techniques et financiers se posaient. Nommé fin 1944 président du Conseil de la Compagnie, Gillet les aborda de front avec le concours d'hommes décidés. Il aimait rappeler que ce fut une des plus belles périodes de sa carrière au cours de laquelle il avait pu concilier les responsabilités de l'administrateur et de l'ingénieur.

En dépit de conditions troublées, des capitaux énormes furent engagés; les intérêts supérieurs en cause imposaient de courir ces risques. Des navires purent être récupérés; d'autres qui avaient été coulés dans l'Escaut, furent renfloués. On passa commande de nouveaux paquebots et on racheta des Liberty et des Victory-ships aux gouvernements anglais et américain.

Les efforts furent couronnés de succès; la flotte était progressivement reconstituée et un vaste complexe maritime était mis en construction au cœur des bassins. L'avenir devait justifier largement les décisions prises et les sacrifices consentis.

La Compagnie internationale des wagons-lits se trouvait, elle aussi, en fort mauvaise posture. La plus grande partie de son matériel roulant avait été détruite ou volée ou était dispersée. Ses cadres étaient désorganisés et sa restauration se heurtait à de graves difficultés internes. La société était de droit belge mais ses actionnaires étaient disséminés dans beaucoup de pays, surtout en France et en Italie.

Des démarches pressantes furent faites auprès de Paul Gillet, dont la réputation en matière de transports avait gagné l'étranger, pour qu'il accepte d'assumer la présidence. Il ne put s'y soustraire. Son autorité, sa compétence et son esprit de décision lui permirent de jouer un rôle de coordinateur et de faire adopter des mesures propres à la reprise des activités de la société.

Pendant la guerre, les chemins de fer du Katanga avaient fonctionné à plein rendement grâce au dévouement exemplaire de leur personnel. Des problèmes importants tant techniques que financiers, restaient cependant à résoudre. Ces derniers furent réglés par la fusion des lignes katangaises en une société unique qui prit le nom de Chemins de fer du K.D.L. (Katanga, Dilolo, Léopoldville)*.

En même temps, Paul Gillet attaqua un projet qu'il nourrissait depuis longtemps: l'électrification des parties les plus chargées du

* Actuellement: Kinshasa, Dilolo, Lubumbashi.

réseau. La richesse du Katanga en ressources hydroélectriques devait y inciter. L'esprit toujours ouvert aux progrès techniques, il suivait avec attention les possibilités nouvelles qui se présentaient pour l'électrification des voies ferrées, grâce à l'adoption de courants à haute tension à fréquence industrielle. Des essais limités avaient été effectués en France et étaient prometteurs, mais aucune application n'avait été faite jusqu'alors à grande échelle. Le B.C.K. fut le premier chemin de fer à mettre en œuvre le système sur un réseau important en utilisant un courant alternatif monophasé à 50 périodes sous tension de 25 000 volts. Son protagoniste eut la satisfaction de conduire la première locomotive électrique sur la partie de la section Panda-Tenke qu'il avait construite comme jeune ingénieur 35 ans auparavant.

Un autre horizon s'ouvrit devant lui. En 1942, il avait été invité à entrer au conseil de la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie (C.C.C.I.) communément appelée la douanière des sociétés coloniales, dont il devait assumer quelques années plus tard la présidence. La C.C.C.I. était devenue, après la fusion de la Banque d'Outre-Mer avec la Société générale de Belgique, la holding d'une partie des entreprises congolaises dépendant de celle-ci. Ses filiales étaient répandues à travers tout le Congo. Paul Gillet put se familiariser ainsi avec des régions et des activités qu'il ne connaissait guère. Il suivit notamment avec un intérêt soutenu les extensions agricoles et industrielles que la C.C.C.I. avait développées dans les régions équatoriales avec des moyens techniques appropriés et en s'inspirant des leçons de la science.

L'élargissement de son champ d'action et l'expérience qu'il a acquise dans de multiples domaines ont préparé Paul Gillet à gravir une nouvelle étape. En novembre 1950, l'assemblée générale des actionnaires de la Société Générale de Belgique l'appelle aux fonctions de gouverneur. Il n'aspire pas aux honneurs que, bien au contraire, il avait toujours fuis et c'est dans un sentiment de service qu'il assume la charge qu'on lui confie. Il la remplit dans un style conforme à la fois à ses aspirations et aux traditions de la grande Maison, à laquelle il est profondément attaché.

Quoi qu'on ait pu penser, la Société Générale de Belgique est une institution essentiellement démocratique. Elle n'est dominée ni par des groupes financiers, ni par d'importants porteurs individuels de titres. Ses actionnaires sont plusieurs milliers d'épargnants parmi lesquels beaucoup de très modestes. Ils élisent

leurs dirigeants exclusivement parmi des techniciens: ingénieurs, juristes et économistes, qui ont fait leurs preuves dans les entreprises auxquelles la société est intéressée. Ceux-ci constituent ainsi une équipe d'industriels et de « managers » qui par la mise en commun d'une expérience solide dans de multiples domaines assure à la société-mère et à ses affiliations des moyens de développement exceptionnels.

Placé au niveau le plus élevé, Paul Gillet saura faire régner au sein de l'équipe qui l'entoure, un esprit de confiante collaboration, favorisant le libre épanouissement de compétences très diversifiées et leur convergence vers des objectifs communs. Au dehors, la fermeté de son jugement, sa loyauté sans failles, sa franchise dépourvue de passion, son souci constant des intérêts supérieurs porteront très haut le crédit moral de ses opinions.

Ingénieur dans l'âme, il réserve ses interventions directes aux affaires où la technique domine. C'est dans cet esprit qu'il assume la présidence de la Compagnie de Chemins de fer et d'Entreprises, issue de la Société des Chemins de fer secondaires qui lui avait laissé au Brésil de mauvais souvenirs. Celle-ci s'était muée en une entreprise de grands travaux dont la renommée s'était établie solidement en Belgique et à l'étranger. Il sera également président de la Fabrique nationale d'armes de guerre, et lors de la fusion des sociétés John Cockerill et Ougrée-Marhayé qu'il a aidé à réaliser et qui donne aux deux grandes entreprises sidérurgiques une dimension européenne, il devient le premier président de la nouvelle société.

L'étendue de ses nouvelles charges ne l'écartera toutefois pas, tant s'en faut, du Congo. La tradition voulait que le Gouverneur de la Société Générale de Belgique assumât la présidence des trois sociétés dites de 1906, créées à l'époque à l'initiative du roi Léopold II: l'Union minière du Haut-Katanga, la Ferrière et la Compagnie du Chemin de fer du B.C.K. Le gouverneur Jean Jadot n'avait-il pas apporté au Souverain, pour leur constitution, un concours décisif? Déjà président du B.C.K., Paul Gillet est appelé à la présidence des deux autres. Leurs exploitations lui sont familières et c'est en connaissance de cause qu'il pourra leur apporter le fruit de sa déjà longue expérience.

Quand les trois sociétés célèbrent, en 1956, le cinquantième anniversaire de leur existence, il préside les cérémonies avec l'autorité que lui confèrent non seulement sa position élevée, mais aussi ses connaissances et la part directe qu'il a prise dans certains de leurs grands travaux.

Une pléiade de personnalités du monde politique, religieux, diplomatique et des affaires a été invitée à se rendre au Katanga. Dans le discours qu'il prononce à Elisabethville le 28 juillet 1956, Gillet dresse un remarquable tableau de l'œuvre accomplie; il rend un hommage de reconnaissance émue au Fondateur, aux pionniers, aux artisans des grandes réalisations tant industrielles que sociales. Il rappelle aussi les difficultés qui ont dû être surmontées et souligne que les préoccupations humaines ont constamment dominé les autres.

Une semaine durant, les invités pourront visiter et juger. Ils emprunteront un chemin de fer électrifié, équipé du matériel le plus moderne; ils parcoureront les mines, les usines, les établissements hospitaliers et apprécieront à sa juste valeur le niveau de vie et de qualification qu'ont atteint les populations. Il ont peine à concevoir que les centres industriels imposants et les villes riantes qui les

environnement étaient 50 années auparavant de hauts plateaux arides, pratiquement inhabités.

Par le train qui les conduit au Kasai où ils visiteront les exploitations diamantifères de la Forminière et de la Société Minière du Bécéka, ils traversent le Lualaba sur le pont de Bukama dont Paul Gillet avait dirigé la construction 30 années auparavant. Ils peuvent se rendre compte de la remarquable structure de l'ouvrage ainsi que des moyens à la fois originaux et audacieux pour l'époque qu'il avait fallu mettre en œuvre.

L'économie congolaise atteint maintenant un stade de développement enviable; une infrastructure inégalée en Afrique centrale, des industries en pleine expansion offrent les plus belles perspectives. Ceux qui comme Paul Gillet y ont largement contribué en éprouvent un sentiment de légitime satisfaction.

Mais de grands bouleversements se préparent et bientôt les événements prennent une autre tournure. Effectuées dans l'impréparation et la précipitation, les transformations politiques s'accompagnent de situations dramatiques. Les industries et les chemins de fer du Katanga et du Kasai auxquels Gillet est particulièrement attaché, sont durement touchés. Au poste de commandement où il est placé, il doit prendre des options dans des cas des plus délicats et assumer des responsabilités écrasantes. Il y fait face avec un courage, un jugement et une grandeur d'âme dont seuls ceux qui ont eu le privilège de se trouver à ses côtés peuvent mesurer le degré.

Quand fin 1961 sonne pour lui l'heure de la retraite, il continue à partager les préoccupations de ses collègues. Sur leurs instances, il accepte même, en dépit de ses aspirations intimes, de prolonger jusqu'en 1963 sa présidence à l'Union Minière qui reste soumise à de graves difficultés.

Et cependant, un mal inexorable aggravé par les soucis des dernières années le minait; il devait l'enlever le 27 décembre 1964.

Sa vie harmonieuse, probe, sans vanité, fut un exemple de travail, de loyauté, de courage, d'esprit scientifique et d'attachement aux intérêts supérieurs du pays. De grandes réalisations portent la marque de son dynamisme, de son esprit d'initiative et de son savoir.

Distinctions honorifiques: Commandeur de l'Ordre de Léopold; Grand Officier de l'Ordre de la Couronne; Grand Officier de l'Ordre royal du Lion; Grand Officier de l'Ordre du mérite civil et militaire d'Adolphe de Nassau; Commandeur de la Légion d'Honneur; Commandeur de l'Ordre du Mérite de la République italienne; Officier de l'Ordre de la Couronne avec glaives, à titre militaire; Officier de l'Ordre de Léopold II avec glaives, à titre militaire; Croix de Guerre 1914-1918 (2 citations); Croix de l'Yser; Croix du Feu; Médaille commémorative de la guerre 1914-1918; Médaille commémorative de la campagne d'Afrique 1914-1918.

22 mai 1970.

Edgar Van der Straeten.