

**BURLET (DE) (Constantin)**, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur général de la Société nationale des chemins de fer vicinaux (Ixelles, 14.5.1846 - Nivelles, 11.11.1925). Fils de Joseph, Dieudonné-Villard et de Dugniolle, Louise-Julie-Joséphine.

Constantin de Burlet passe son enfance à Nivelles où il fait ses études moyennes. Il fait ensuite de brillantes études à l'Université de Gand. Il est classé second à l'examen de sortie des ponts et chaussées de la promotion de 1870. Depuis sa nomination comme sous-ingénieur des ponts et chaussées, le 14 décembre 1870, C. de Burlet passa par tous les grades jusqu'à celui d'inspecteur général qui lui fut conféré le 22 décembre 1908. Il fut chargé de l'étude des nouvelles lignes de chemins de fer dans les provinces de Namur et de Luxembourg pour compte du Ministère des Travaux publics. Ce sont ces travaux qui attirèrent sur lui l'attention du Gouvernement. En effet, par arrêté royal du 5 août 1884, peu de temps après la promulgation par le roi Léopold II de la loi du 28 mai 1884, créant la Société nationale des chemins de fer vicinaux, de Burlet, simple ingénieur de première classe, fut appelé à prendre la direction de cette nouvelle société.

Il fut nommé définitivement le 5 août 1885 et promu au titre de directeur général, le 31 octobre 1886.

Le 6 février 1913, C. de Burlet résignait les fonctions dont il avait assumé brillamment la charge.

M. de Burlet n'a pas limité son activité à la direction de sa société. Membre de la Commission permanente du Congrès des chemins de fer et président de l'Union internationale des Tramways, il a pu suivre régulièrement les différentes sessions de ces congrès.

C. de Burlet a aussi participé à l'administration d'importantes entreprises établies à l'étranger, notamment les Tramways de Barcelone, de la Spezia, de Buenos-Aires, les Nitrates Railways. Il prêta également le concours de sa grande expérience à la direction de la Société financière de transports et d'entreprises industrielles (Sofina) et de la Société des tramways et électricité de Russie.

Le 24 décembre 1901, le roi Léopold II, souverain de l'Etat indépendant du Congo, signait un décret autorisant son Secrétaire d'Etat à conclure, au nom de l'Etat indépendant du Congo, une convention avec la Société des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains, qui formait la charte du C.F.L. et était signée par les secrétaires généraux d'une part et par Edouard Empain et Constantin de Burlet, alors directeur général de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, d'autre part. La Compagnie fut juridiquement constituée le 4 janvier 1902. Le même jour, M. de Burlet était nommé administrateur de cette société, et le restera jusqu'à sa mort, c'est-à-dire près de 24 ans.

Le 28 septembre 1923, il est nommé président du Conseil d'Administration du C.F.L., succédant ainsi au baron Edmond Van Eetvelde. C. de Burlet fut aussi appelé à siéger aux Conseils d'administration de la Société auxiliaire, industrielle et financière de la C.F.L. (Auxilacs) et de la Compagnie minière des Grands Lacs africains.

C. de Burlet était titulaire de nombreuses distinctions honorifiques: Grand Officier de l'Ordre de la Couronne, commandeur de l'Ordre de Léopold, officier de la Légion d'honneur, chevalier de l'Ordre du Lion néerlandais, décoré de la Croix civique de 1<sup>re</sup> Classe, reconnaissance nationale (1914-1918), Grand Officier de l'Ordre royal de St-Olaf de Norvège, commandeur avec plaque de l'Ordre de François Joseph d'Autriche.

*Travaux publiés:* A. Congrès international des Chemins de Fer; *Affermage de l'exploitation des chemins de fer secondaires*, Question XXVIII, 3<sup>e</sup> session, Paris, 1889. — *Affermage de l'exploitation des chemins de fer économi-*

*ques*, Question XVII, 5<sup>e</sup> session, Londres, 1895. — *Influence des chemins de fer économiques sur la richesse publique*, Question XXXVII, 6<sup>e</sup> session, Paris 1900. — *Influence des chemins de fer économiques sur les artères principales*, Question XVII, 7<sup>e</sup> session, Washington, 1905. — *Transbordement (pour l'échange des marchandises entre les lignes d'écartement différent)*, Question XX, 8<sup>e</sup> session, Berne, 1910.

B. Union internationale permanente de Tramways et de Chemin de Fer d'intérêt local: *Avantages et inconvénients de l'établissement de la voie sur chaussée et sur plateforme indépendante*. 9<sup>e</sup> assemblée à Stockholm, 1896. —

*Chauffage des voitures*, 11<sup>e</sup> assemblée à Paris, 1900. — *Ecartement des voies*, 12<sup>e</sup> assemblée à Londres, 1902. — *Superstructure de la voie*, 13<sup>e</sup> assemblée à Vienne, 1904. — *Superstructure de la voie au point de vue: de la longueur des rails, de l'emploi des joints soudés et des moyens d'empêcher le desserrage des boulons*, 14<sup>e</sup> assemblée à Milan, 1906. — *Construction des voies de chemins de fer d'intérêt local*, 15<sup>e</sup> assemblée à Munich, 1908. — *Législation comparée des principaux Etats d'Europe au point de vue des chemins de fer d'intérêt local*, 16<sup>e</sup> assemblée à Bruxelles, 1910. — *Les chemins de fer vicinaux en Belgique*.

21 décembre 1956.

[L.H.]

Mme Mariscal-Gobert.

Société nationale des chemins de fer vicinaux: *Cinquantième anniversaire 1884-1934*, p. 40-43. — *Cinquantième anniversaire de la Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains, 1902-1951*, Bruxelles, Editions Cuyppers, 1952, p. 21. — *Annales des Travaux publics de Belgique*, Bruxelles, Goemaere, 1904-1907-1911.