

LAMQUET (Fernand), Conducteur principal des Ponts et Chaussées (St-Nicolas, Fl. Or., 11.8.1882 - Bruxelles, 7.8.1952).

Après de très bonnes études moyennes à l'Institut Oger Laurent à Bruxelles, il prend le diplôme de géomètre juré et subit avec succès l'examen d'admission pour l'obtention du grade de candidat ingénieur.

Son père était directeur du chemin de fer de Malines-Terneuzen; Lamquet, élevé dans l'atmosphère du « rail » y passe deux ans, comme chef de section des voies et travaux.

Le 2.9.1904, il s'engage à l'Etat indépendant en qualité de surveillant de travaux de 1^{re} classe pour le service des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains (C.F.L.) et rentre en Belgique en mai 1905 sur certificat médical.

Le 1.2.1906, il repart pour le C.F.L. où il assure l'exploitation de la première section du réseau Stanleyville-Ponthierville, ouvert au trafic; il rentre au pays le 16.2.1908.

Le 13.8.1908, il est affecté aux travaux d'entretien de la voie de Stanleyville à Ponthierville et parachève les ouvrages d'art.

Le 18.3.1911, il s'embarque à Anvers, est nommé conducteur de travaux de 2^e classe et est désigné pour l'organisation de la fourmiture des traverses en bois comprenant l'exploitation en forêt et le montage de la scierie à vapeur du km 25; il rentre en mai 1913.

Le 29.11.1913, il repart pour le C.F.L. et est chargé du service des voies et travaux du 1^{er} tronçon de 125 km et rentre en novembre 1916.

Le 14.3.1917, il s'embarque à La Pallice en qualité de conducteur de travaux de 1^{re} classe et est nommé chef du 1^{er} tronçon; il est promu au grade de conducteur principal des Ponts et Chaussées le 1.7.1920. Il est fin de terme le 29.4.1921. Ce terme fut particulièrement chargé; le 1^{er} tronçon devait assurer sur une voie encore mal assise et avec un matériel léger un trafic important de rail, traverses métalliques et matériel, soit environ 10 000 tonnes par mois, ainsi que les matériels pour l'aménagement du bief moyen de 355 km et la poursuite des travaux du rail au delà de Kindu. De plus, la scierie du km 25 avait à produire environ 10 000 traverses pour les besoins du 1^{er} tronçon.

Le 3.11.1921, il retourne au réseau et est nommé chef du bief supérieur où il met au point son exploitation au milieu des plus grandes difficultés.

Il s'occupe activement des travaux hydrauliques avec la mission d'études du bief moyen composée du capitaine du génie Vandermaesen et du capitaine Holmquist, notamment des travaux de dérochement des passes rocheuses de Tubila et de Kilindi ainsi que du balisage pour fixer la ligne de navigation. Fin de terme le 8.6.1923, il rentre en Belgique.

Le 2.10.1923, il s'embarque à Anvers avec le grade de chef de section; il reprend provisoirement la section Ponthierville-Kindu, est nommé chef de service le 1.1.1926 et est désigné en qualité de chef de la 4^e circonscription, 280 km de Kabalo à Albertville. Il rentre en congé le 26.9.1926.

Le 3.3.1927, il s'embarque à Marseille et reprend la direction de la 4^e circonscription, particulièrement difficile étant donné le grand nombre d'ouvrages d'art, surtout entre la Niemba et Albertville, soit 56 travées divisées sur 99 kilomètres et la descente dite de la Niemba qui comportait sur plusieurs kilomètres des courbes et contre-courbes de 100 à 150 m de rayon avec pentes de 27 ‰. Il est fin de terme le 9.3.1929 et rentre en Europe.

Le 25.7.1930, il s'embarque à Marseille et est chargé de la gestion du 2^e tronçon Kindu-Kongolo et est nommé sous-directeur.

Le 1.8.1931, après un voyage d'études tout le long du réseau, il rentre le 3.11.1932.

Le 21.4.1933, il quitte Anvers et reprend la

direction de la 2^e circonscription. Il rentre le 30.6.1935.

Le 5.12.1935, il s'embarque à Marseille pour son dernier terme qu'il termine le 27.4.1938 et qui met fin à sa carrière coloniale.

De 1938 à 1950, il occupe des fonctions à l'administration centrale du C.F.L. à Bruxelles et prend sa retraite définitivement à l'âge de 68 ans.

Il avait donc accompli douze termes au Congo qui totalisaient 29 années passées au service du réseau des Chemins de fer des Grands Lacs.

M. Lamquet était un colonial dans la meilleure acception du terme; il aimait le Congo pour le pays lui-même; il avait la vocation du rail par hérédité et avait été élevé dans l'atmosphère et l'ambiance du « cheminot » au chemin de fer de Malines-Terneuzen que son père dirigeait avec une rare compétence.

Il avait un caractère optimiste et ardent; rien ne le rebutait; il ne se dérobait pas devant les problèmes difficiles; il abordait son devoir de front et ne se déclarait satisfait que quand les difficultés étaient surmontées.

Il était très attaché à ses travailleurs, il avait le souci de leur formation morale et professionnelle, il veillait à leur bien-être, à celui de leur femme et de leurs enfants. Posédant à fond la langue indigène, il les comprenait et tranchait leurs petits différends avec humour, sagesse et bonté. Il était profondément humain et les travailleurs avaient pour lui un très grand attachement.

Vis-à-vis des Européens placés sous ses ordres, il jouissait d'un énorme prestige, il exigeait d'eux ce qu'il exigeait de lui-même, mais toujours avec compréhension.

Ce fut un brave homme et un colonial qui fit honneur au Congo belge.

3 décembre 1965.
C. Camus (†).