

LEENAERS (Jules Marie Alphonse), Ingénieur civil mécanicien, électricien et des constructions navales, Administrateur de Chanic (Anvers, 2.3.1903 - Uccle, 16.7.1986). Fils d'Alphonse et de Taeymans, Joséphine ; époux de Willemsen, Yvonne.

Jules Leenaers vécut toute sa jeunesse à Anvers. Après avoir obtenu son diplôme d'humanités au collège Notre-Dame et réussi l'examen d'admission à l'Université de Gand, il suivit des cours dans cette même institution et y conquit, en 1925, le diplôme d'ingénieur civil mécanicien, en 1926, celui d'ingénieur civil des constructions navales et, en 1928, celui d'ingénieur civil électricien.

Rien d'étonnant à ce qu'il ait acquis le diplôme des constructions navales, car il était fils d'un officier de la marine marchande ; de plus, à Gand, il eut l'occasion de suivre les cours du professeur Meuwissen rendu célèbre comme constructeur du *s/s Mauretania*.

Pendant l'année 1926-1927, il avait effectué son service militaire à l'École d'artillerie de Brasschaat et, régulièrement rappelé par la suite, il devint lieutenant de réserve d'artillerie.

Pour compléter sa formation, il fit un stage de janvier à juillet 1929 au chantier Harland and Wolff, à Belfast, en Irlande.

Nanti de ses trois diplômes d'ingénieur, il fut engagé en septembre 1929 au chantier naval de Rupelmonde, dirigé par Paul Chardome. Sous la conduite de ce dernier, le département des constructions neuves se développait d'autant plus qu'il était un novateur, ne craignant pas d'adopter des nouveautés : citons la soudure dans les coques de bateaux et le monopole qu'il acquit pour la construction des tuyères Kort, cet organe qui améliora considérablement le rendement des hélices de remorqueur.

Jules Leenaers était l'adjoint rêvé pour l'étude de ces nouveautés. Malgré la crise des années 1930, les installations du chantier naval de Rupelmonde furent améliorées et agrandies. Déjà depuis 1925, on y avait construit pas mal de barges et de bateaux destinés au Congo et envoyés là-bas en pièces détachées.

Jules Leenaers eut l'occasion de se distinguer par l'étude des *stern-wheelers Lisala et Lukolela* de 850 cv qui étaient les deux remorqueurs les plus puissants jamais envoyés au Congo pour naviguer en amont du Stanley Pool.

Le 2 juin 1939, Jules Leenaers fut engagé en qualité de directeur du chantier naval Chanic à Léopoldville. Ce chantier était spécialisé dans le remontage des bateaux de l'Otraco (Office d'Exploitation des Transports coloniaux) et dans la réparation et l'entretien

des unités qui desservaient le bief moyen du Congo, tant du Congo belge que du Congo français. Chanic, dirigé alors par Raymond Vanderlinden, était en pleine réorganisation et rééquipement de son chantier au sortir de la crise. Le volume des remontages et des réparations augmenta rapidement à partir de 1937, car la prospérité renaissait au Congo malgré les menaces de guerre. Jules Leenaers fit montre de la mesure de son talent et de son expérience.

En arrivant au Congo, il s'était inscrit à la force publique, ce qui était le devoir de tout officier de réserve, et il devint ainsi lieutenant d'artillerie de la force publique du Congo belge. Cela lui valut d'être mobilisé en mai 1940 et de se rendre au fort de Shinkakasa pendant un mois. Cependant, comme il était bien plus utile pour le Congo en guerre dans ses fonctions civiles que militaires, il put rapidement réintégrer le chantier Chanic.

L'approche de la guerre avait conduit Chanic à construire en Afrique du matériel fluvial neuf, activité nouvelle qui fut rendue possible grâce à la présence de Jules Leenaers. En 1939, la Compagnie générale des Transports en Afrique, qui avait son siège à Brazzaville, craignant qu'une crise internationale ne coupât l'Afrique de l'Europe, décida de faire construire entièrement par Chanic une barge de 500 t. Jules Leenaers, malgré les difficultés nées du conflit dans lequel la Belgique avait été entraînée, mena cette tâche à bien. De son côté, l'Otraco, voyant son trafic augmenter de 20 %, passa commande de six barges de 800 t et de huit barges de 175 t. D'autres armements congolais et le Gouvernement de l'Afrique-Equatoriale française confièrent à Chanic pendant la guerre la construction de bateaux divers. Il fallut à cette occasion mettre sur pied un bureau d'études et passer commande du matériel à des fournisseurs nouveaux.

Grâce à Jules Leenaers, au sortir de la guerre, Chanic comptait une activité nouvelle qui continua à bien se développer dans la suite.

Soutenu par son directeur général, Raymond Vanderlinden, il fit différents voyages d'études et de documentation aux Etats-Unis, en Allemagne et en Tchécoslovaquie. Il y étudia notamment la technique du poussage qui commençait à s'introduire au Congo.

A partir du 10 octobre 1953, il fut réintégré à Bruxelles, au siège central de Chanic, où il exerça les fonctions de directeur jusqu'en juin 1967. Le bureau d'études et de dessin fut alors transplanté de Léopoldville à Bruxelles, car il était bien plus économique de dresser des plans en Belgique qu'au Congo où un dessinateur européen coûtait notablement plus cher.

Pour cette activité nouvelle, Chanic créa en 1954 sa filiale Soprindus, dont Jules Leenaers devint directeur. Avec l'extraordinaire essor économique du Congo après la Seconde Guerre mondiale, le volume des

transports fluviaux se développa et l'Otraco dut passer de nombreuses commandes, tant en Belgique qu'à Chanic en Afrique. Pour suivre le rythme des besoins et ne pas retarder le remontage de certaines barges, Chanic dut ouvrir en 1949 un second chantier provisoire de remontage à la Basoko, dans la baie de Galiema. Jules Leenaers, avec sa modestie coutumière, organisait toutes ces activités nouvelles, sans se départir de son calme ni de sa bonne humeur.

Parmi les études importantes qu'il entreprit, citons celles du convoi poussé du *m/b Hubert Balme* pour le Congo français et de la cale de construction et de réparation du chantier Chanic.

Après l'indépendance du Congo belge, l'activité du chantier naval connut une accalmie, mais elle ne fut pas de longue durée car, sous le nouveau régime, le Gouvernement congolais passa des commandes d'unités nouvelles ou fit des transformations très importantes d'unités anciennes. Citons notamment celle de l'ex-*m/b Général Olsen* de l'Otraco, qui nécessita une nouvelle étude des formes arrière et une augmentation de puissance avec une transformation de la salle des machines.

En juillet 1967, Jules Leenaers fut nommé administrateur délégué de Soprindus, fonction qu'il exerça jusqu'à sa retraite le 15 juin 1973. Il avait également été administrateur de Chanic de juin 1971 à juin 1973.

Pour procurer des places à son ancien personnel d'Afrique, Chanic avait repris le chantier naval Meuse-et-Sambre à Beez, près de Namur : Jules Leenaers en avait été nommé administrateur-directeur-général.

Il était un des fondateurs de l'Union belge des Ingénieurs navals et avait participé à des séminaires organisés par l'Institut d'Organisation industrielle et commerciale, l'Office belge pour l'Accroissement de la Productivité, le Congrès international des Fabrications mécaniques et aux Journées internationales de Siderurgie.

Au cours de sa retraite, il suivait encore les conférences relatives à la construction navale et, surtout, il exerça l'art d'être grand-père.

Il mourut à Uccle le 16 juillet 1986, regretté par tous ceux qui l'avaient connu.

5 juin 1987.
A. Lederer (†).

Bibliographie et sources : Archives de Chanic. — Archives du chantier naval de Rupelmonde. — Africani : le XXV^e anniversaire du chantier naval et industriel du Congo «Chanic». *Rev. Col. Belge*, 192 : 735-736, Bruxelles (1953). — LEDERER, A. 1977. CHARDOME, PAUL, *Biogr. Belg. Outre-Mer*, VII B, col. 61-66, Bruxelles. — DEVROEY, E. 1973. VANDERLINDEN, RAYMOND, *Biogr. Belg. Outre-Mer*, VII A, col. 476-480, Bruxelles. — Entrevue de l'Académie avec Mme Leenaers le 4.6.1987. — Nécrologie dans *La Libre Belgique* du 18.7.1986. — LEDERER, A. 1965. Histoire de la navigation au Congo. Mus. r. Afrique centrale, Tervuren, pp. 310-311.