

GHILAIN (*Jean-Victor-Jules*), Ingénieur commercial, Professeur à l'Université de Bruxelles, Membre de l'Académie, Administrateur-gérant de l'Otraco (Fontenoy, 27.12.1893 - Bruxelles, 27.9.1968). Fils de Jules et de Carbonnelle, Marie; époux de Vandersmissen, Marie-Thérèse.

Jean Ghilain est né à Fontenoy, dans le Tournaisis.

La première guerre mondiale éclata, alors qu'il était encore aux études, et il fut fait prisonnier à Liège dès le 6 août 1914. Interné dans un camp de prisonnier en Allemagne, il réussit à s'évader en 1915. Malheureusement, il fut repris et ne retrouva la liberté qu'à la fin de la guerre, en 1918.

Bien vite, il acheva ses études et fut proclamé ingénieur commercial de l'Université libre de Bruxelles en 1919. Dès lors, il fut engagé au Ministère du Travail comme rédacteur et, rapidement, il fut promu chef de bureau. A ce titre, il résida à Luxembourg en qualité d'attaché de légation où il participa à la négociation du traité d'Union économique belgo-luxembourgeoise, puis à Coblenche en qualité de membre de la Haute Commission interalliée pour la navigation sur le Rhin. Ensuite, il participa à l'établissement du premier index-number.

Le 19 novembre 1922, Jean Ghilain entama sa carrière dans les affaires coloniales en entrant à la Citas comme secrétaire.

Il part pour la première fois en décembre 1924 pour le Congo, où il arrive le 6 janvier 1925 pour y exercer les fonctions de sous-directeur; mais ce n'est pas pour un long séjour, car il est rappelé en Belgique pour la constitution de l'Unatra, formée par la fusion de Citas et de Sonatra. Il quitte le Congo dès le 6 mars 1925.

A Bruxelles, le 15 mars 1925, Jean Ghilain est nommé secrétaire général de l'Unatra et il commence une longue collaboration avec le général Olsen. Les premières années de l'Unatra exigèrent de la part de leurs dirigeants bien des efforts. En effet, cet organisme était né de la volonté du ministre Carton qui, au sortir de l'embouteillage du port de Matadi en 1924, voulut mettre un terme aux abus consécutifs à l'insuffisance des moyens de transport au Congo. Jusqu'alors, Citas et Sonatra se livraient une dure concurrence sur les lignes de navigation rémunératrices, négligeant totalement les autres. Cette situation était préjudiciable au développement harmonieux de l'ensemble du pays. En outre, les horaires n'étaient pas respectés et c'était le règne du pot de vin pour obtenir de la capacité de chargement sur les bateaux.

Le ministre Carton venait de recevoir les conclusions de la Commission des Transports coloniaux qu'il avait instituée pour l'étude de l'ensemble du problème des transports au Congo. Du matériel fluvial devait être acquis et il fallait introduire au Congo le remorquage en flèche; un cahier des charges exigeant imposait à l'Unatra de visiter toutes les rivières navigables selon un rythme prescrit et de publier des horaires qu'il fallait respecter.

Jean Ghilain vécut intensément au côté d'Olsen cette période de redressement des transports fluviaux congolais; secrétaire général à Bruxelles, il travailla à la mise au point de la politique tarifaire qui constituait un volet important de la politique du développement de la colonie belge. On sait qu'en très peu de temps Olsen et ses collaborateurs réussirent à rétablir une situation difficile.

En 1926, de mai à décembre, Ghilain partit en Afrique faire l'intérim pendant le congé en Belgique du secrétaire général Marcette. De mai 1928 à mai 1929, il fait un nouveau séjour à Léopoldville comme directeur de l'Unatra, alternant avec le général Olsen qui devait assurer désormais simultanément les fonctions de directeur général de l'Unatra et du C.F.L.

En mai 1930, il part au Congo pour un nouveau séjour, mais cette fois comme directeur général en remplacement du général Olsen qui, atteint de la maladie du sommeil, ne pouvait plus retourner en Afrique. Jean Ghilain arrivait au moment où se dessinait la crise dont le paroxysme se situa en 1932. Grâce à une intelligente politique, il parvint à maintenir, dans la mesure du possible, la vie économique du pays.

Les tarifs qui avaient été relevés en 1925, 1926 et 1927, furent abaissés successivement en 1928, 1930, 1933 et 1935. Les zones de sectionnement des rivières furent modifiées de façon à accentuer la dégressivité des tarifs pour pousser la pénétration économique dans de nouvelles régions de l'intérieur. Des tarifs inter-réseaux furent créés, ce qui permit d'étendre l'interland de Matadi vers l'est du Congo.

Les frais de transport purent être abaissés en améliorant les méthodes d'exploitation. La remorque en flèche fut pratiquée toujours plus en amont dans les affluents; en 1930 dans l'Itimbiri jusqu'à Aketi; en 1931 dans le Sankuru jusqu'à Lusambo et dans le Haut-Kasai jusqu'à Charlesville; en 1932 dans la Mongala jusqu'à Businga, dans le Kwilu jusqu'à Kikwit et dans l'Ubangi jusqu'à Zongo.

En 1934, Jean Ghilain rentra en Europe via l'Egypte pour examiner sur place la pratique du poussage. Dès 1935, il fit adopter pour les affluents les convois mixtes en couple et en poussée, ce qui augmenta le tonnage transporté par les bateaux du type *Délivrance*. De plus, le terminus de navigation fut reporté plus en amont sur la plupart des affluents.

Jean Ghilain poursuivit l'œuvre du général Olsen qui avait toujours attaché une grande importance à la formation de la main-d'œuvre congolaise. Cette politique aboutit à doter les bateaux d'affluents d'équipages composés d'Africains exclusivement avec, comme conséquence, une sérieuse réduction des frais d'exploitation.

Toujours attentif à tout ce qui pouvait améliorer la sécurité et la régularité de la navigation, dès 1930 il fit installer des postes émetteurs-récepteurs à bord des courriers et des remorqueurs des lignes directes.

Homme de cœur, il s'intéressait fortement aux institutions créées en faveur des Congolais; en 1934, il inaugura à Léopoldville un dispensaire de la Croix Rouge du Congo, créé à son initiative.

En 1936, lors de la création de l'Otraco, formé par l'intégration en un organisme de l'Unatra, du chemin de fer Matadi-Léopoldville et du chemin de fer du Mayumbe, Jean Ghilain devint directeur d'exploitation à l'administration centrale à Bruxelles. Il continua à veiller à l'amélioration du réseau des transports congolais; il fut, notamment, une des chevilles ouvrières du Comité de Coordination des transports au Congo.

Pendant la guerre, qu'il passa à Bruxelles, il préparait l'avenir tout en s'occupant activement d'œuvres patriotiques et de la Croix-Rouge.

Après les hostilités, en 1946 il est nommé directeur général de l'Otraco, alternant les séjours en Afrique et en Europe. En 1950, atteint d'un infarctus à Léopoldville, il dut

revenir en Belgique. Sa robuste constitution eut raison de la maladie et il devint directeur général d'exploitation à Bruxelles et, enfin en 1954, administrateur-gérant de l'Otraco, jusqu'à sa retraite en 1959.

Au cours de la période d'après-guerre, Jean Ghilain intervint pour faire adopter le radar à bord des bateaux des lignes directes, et des postes émetteurs-récepteurs sur tous les remorqueurs d'affluents; il se montra également favorable à l'adoption du poussage sur le réseau hydrographique congolais. Lors du Plan décennal, il prit une part importante à l'élaboration des prévisions des besoins de transport.

Parallèlement à sa grande carrière dans les organismes de transport, Jean Ghilain déploya une grande activité scientifique et publia de nombreux articles sur les problèmes de transport au Congo et sur les conditions de travail des Africains.

En 1927, il fut nommé professeur à l'Université coloniale d'Anvers où il enseigna le cours d'organisation des transports. Le 8 octobre 1946, il devint associé de l'Institut royal colonial belge et, le 1 mars 1963, membre titulaire de l'Académie royale des Sciences d'Outre-Mer; il y fit de nombreuses communications qui reflétaient son souci constant de veiller à l'amélioration du sort des populations africaines.

L'Université libre de Bruxelles, à partir de 1951, lui confiait le cours de régime économique du Congo belge; il prenait ainsi la succession de Marzorati. La même année, il devint secrétaire général du CEMUBAC où il déploya pendant dix ans ses qualités d'homme de cœur et ses talents d'organisateur.

Malgré la maladie qui l'immobilisa à la fin de sa vie, il continua à suivre l'œuvre à laquelle il avait participé au Congo. Pendant toute sa longue carrière, il fut un exemple de dynamisme et l'activité. Il défendait ses idées avec fougue et essayait de persuader ses adversaires et de les convertir à ses vues.

Il avait le sens du devoir et de l'intérêt général au service duquel il consacra toute sa carrière; cependant il savait se pencher sur les cas particuliers et on ne connaîtra jamais le nombre de ceux qui, dans la misère, eurent recours à sa générosité.

Sa volonté d'améliorer les transports au Congo était inflexible et il mettait tout en œuvre pour que les régions les plus isolées et les plus reculées de cet immense pays puissent participer à l'élévation du niveau de vie des populations citadines.

Sa bienveillance à l'égard des populations congolaises l'ont fait traiter parfois de « nérophile ». En fait, il l'était, mais sans faiblesse, car son attitude envers les Congolais était dictée par le désir de les faire accéder progressivement à des fonctions dévolues autrefois aux Européens. C'est ainsi que les fonctions de capitaine et de mécanicien sur les bateaux d'affluents purent être confiées à des Congolais lors de la période difficile des années de crise. De même, les Congolais reçurent progressivement le commandement des plus grandes barges, ce qui réduisit considérablement les frais de transport.

Très attaché à son Alma Mater, il devint président de l'Union des ingénieurs commerciaux de l'U.L.B. lorsque l'« Ecole de Commerce » fondée par Ernest Solvay célébra le 25^e anniversaire de sa fondation.

A cette occasion, il prononça, en présence du roi Albert, un discours qui fut très remarqué.

Rares sont les hommes qui, comme Jean Ghilain, ont pu montrer tant de réalisme, avec tant d'idéalisme.

Tous ceux qui le côtoyèrent conserveront le souvenir de sa forte personnalité.

Jean Ghilain était porteur des distinctions honorifiques suivantes: Grand-Officier de l'Ordre de Léopold II; Commandeur de l'Ordre de Léopold; Commandeur de l'Ordre de la Couronne; Officier de l'Ordre royal du Lion; Croix de guerre 1914-1918; Croix civique 1914-1918; Croix de la Croix-Rouge de Belgique 1940-1945; Chevalier de la Légion d'Honneur; Chevalier de l'Ordre militaire du Christ du Portugal.

Publications: Discours prononcé lors du 25^e anniv. de l'Ecole de Com. de l'U.L.B. (*Revue de l'U.L.B.*, déc. 1929). — Les transports fluviaux dans l'économie du Congo belge (*Revue Congo*, mars 1934). — La navigation intérieure au Congo belge (La navigation du Rhin Strassbourg, février 1935). — Impressions d'un rentrant du Congo Belge (*Bull. Soc. b. d'études et de docum.*, Liège, juillet 1935). — La formation de la main-d'œuvre noire qualifiée à l'Unatra (I.R.C.B., *Bull. des s.*, 1936, T. VII, 3). — Dix ans d'évolution des transports fluviaux au Congo belge (*Bull. d'Inf. et de Docum. de la B.N. de Belgique*, 25 janv. 1937). — La pénétration économique au Congo belge (*Bull. de la soc. b. d'études et d'exp.*, Liège, 1937). — Une expérience de contrôle budgétaire au Congo belge (Organisation Scientif., Bruxelles, mars 1968). — L'organisation du transport des produits agricoles au Congo belge (*Bull. agric. du C. B.*, Bruxelles, juillet 1938). — L'organisation des transports dans la Colonie. (La navigation du Rhin, Strasbourg, nov. 1938). — A propos du tourisme aux Colonies (*Bull. de la Soc. b. d'études et d'exp.*, Liège, n° 116, 1939). — L'exploitation des voies navigables au Congo belge (Ass. franç. pour l'avancement des Sciences, Liège, 1939). — L'action de la Croix-Rouge de Belgique en France (Cr. Rouge de Belg. Bruxelles, mai-sept. 1940). — Notes sur la Croix-Rouge du Congo (*Bull. des s. de l'I.R.C.B.*, T. XIV, 1943). — Le remorquage en poussée au Congo belge (*Bull. des s. de l'I.R.C.B.*, T. XX, fasc. 4, 1949). — Problèmes d'actualité au Congo belge (*Revue de l'U.L.B.*, 1952). — Le plan décennal au Ruanda-Urundi (*Bull. des s. de l'I.R.C.B.*, T. XXII, f. 4, 1951). — La naissance d'une classe moyenne noire dans les centres extra-coutumiers du Congo-belge (*Bull. des s. de l'I.R.C.B.*, T. XXIII, f. 2, 1952). — La dénatalité dans l'ethnie Mongo (*Bull. des s. de l'I.R.C.B.*, T. XXIV, f. 3, 1953). — L'enseignement pour indigènes au Congo belge et au Ruanda-Urundi (Fond. de Brouckère, Bruxelles, Journées socialistes 21 et 22 nov. 1953). — Les dominantes de l'économie du Congo belge (INUTOM, Anvers, 7 nov. 1953). — L'évolution sociale au Congo belge (*Revue de l'U.L.B.*, janvier 1957). — Des progrès de la navigation fluviale au Congo belge (*Revue Coloniale Belge*, nov. 1956). — Congo 1956 (*Bull. des s. de l'A.R.S.C.*, T. II, f. 6, 1956). — Intervention sur « L'évolution politique du Congo belge » (*Bull. des s. de l'A.R.S.C.*, T. III, f. 2, 1957). — A propos de « Constatations et réflexions » de R. Wolter (*Bull. des s. de l'A.R.S.C.*, T. III, f. 7, 1957).

26 janvier 1970.

A. Lederer.

Anch. de l'ARSOM. — Lederer, A.: Histoire de la navigation au Congo, Tervuren, 1965. — Harroy, J.P.: Jean Ghilain (Notice nécrologique en *Bull. des s. de l'ARSOM*, 1969, f. 1).