

LADRIERE (Ulysse-Ernest), Officier de marine et directeur à l'Otraco (Wihéries, 21.6.1906 - Bruxelles, 22.11.1970). Fils de François et de Tellier Louise; époux de de Man, Nelly.

Dès sa jeunesse, Ulysse Ladrière se sentit attiré par la mer et il suivit les cours à l'École de navigation d'Anvers. Il interrompit ses études pour faire son service militaire au Génie pendant les années 1929-1930. De retour à l'école de navigation, il acheva ses études et conquit son brevet de lieutenant au long cours le 30 juillet 1931.

Engagé à la Compagnie maritime belge, il se mit à boulinguer de par les mers sur différents cargos et visita ainsi les ports de l'Amérique du Nord, de l'Amérique du Sud et de la côte occidentale de l'Afrique.

Le 30 juillet 1937, il passait son brevet de capitaine au long cours à l'École de navigation d'Anvers, avec la grande distinction. Il reprit la mer, toujours pour la Compagnie maritime belge. Au cours de ses voyages, il avait sympathisé avec un autre officier de marine, qui était le fils de Georges Bousin, directeur général de l'Otraco. C'est ainsi qu'il entra en relation avec cet organisme et qu'il y fut engagé.

Arrivé à Léopoldville, il fut mis en charge du s/w *Micheline* qui assurait le service courrier du Fleuve. Excellent capitaine, Ladrière eut toujours le commandement de grands bateaux à passagers et contribua, pour sa part, à la bonne réputation des lignes de l'Otraco.

Le 13 septembre 1939, à la suite de la déclaration de guerre en Europe par l'Angleterre et la France, d'une part, contre l'Allemagne, il signa un engagement comme aspirant de réserve à la Force Publique. Mais il ne fut jamais mobilisé par l'armée, car il était plus utile pour le pays qu'il conservât ses fonctions civiles.

Il continua le même service pendant les deux premières années de la seconde guerre mondiale. En 1942, il fut affecté à Léopoldville comme adjoint au capitaine d'armement Paul De Block. Il exerça cette fonction jusqu'à son retour en congé en Europe à la fin 1945. Il venait de passer sept ans consécutifs en Afrique.

Lors de son retour au Congo en 1946, il devint chef de Service de l'exploitation des Voies fluviales de l'Otraco. Ce n'était pas une sinécure car, à cette époque, le manque d'agents expérimentés se faisait durement sentir. Beaucoup d'anciens étaient rentrés malades en Belgique ou désiraient mettre un terme à leur carrière d'Afrique. Il fallait la capacité de travail d'Ulysse Ladrière, qui était une force de la nature, pour faire face aux difficultés qui s'accumulaient: pénurie de matériel, manque de bois de chauffage dans les postes le long du Fleuve et du Kasai, demandes de transport nombreuses à satisfaire. Il réussit toutefois à assurer les transports avec les moyens dont il disposait et à éviter les embouteillages dans les ports.

En 1953, il est nommé directeur du réseau du chemin de fer du Kivu. Ce réseau avait été repris par l'Otraco en 1946, par ordre du Ministre des Colonies. Pendant les trois années que Ladrière passa à Bukavu, il y eut beaucoup à faire et il eut l'occasion de déployer son dynamisme. En trois ans, la capacité de la flotte passa de 875 t à 1 475 t, deux vedettes rapides pour passagers furent mises en ligne après bien des avatars à la suite de dévoiements de colis en cours de transport, de nouveaux bureaux pour l'exploitation furent érigés au fond de la baie de la

Kawa, l'exploitation des transports routiers fut reprise au colon Pless, ce qui nécessita la création de garages et ateliers situés également à la Kawa, des études furent entreprises pour supprimer la ligne de chemin de fer Kalundu-Kamaniola dont l'exploitation était largement déficitaire et une nouvelle maison de direction fut construite à Bukavu.

Après un terme aussi bien rempli, il fut nommé à Léopoldville à la tête de la direction commerciale de l'Otraco, où il succédait à Michels.

En 1960, il résidait à Bukavu et exerçait à nouveau les fonctions de directeur du réseau du Kivu. C'est dans cette ville qu'il demeura lorsque éclatèrent les troubles qui suivirent la proclamation de l'indépendance du Congo. Il fit montre d'un très grand courage et il reçut l'ordre de rester à la direction du réseau du Kivu aussi longtemps que la situation était tenable. Au milieu de la confusion qui régnait, on ne savait plus très bien à quel saint se vouer. Alors que Ladrière désirait collaborer avec le gouvernement légal, il fut trois fois arrêté par certains éléments indisciplinés de l'armée. Trois fois, Kashamura le fit sortir de prison. Finalement, il fut mis à la porte du Kivu par le même Kashamura.

Arrivé à Kinshasa, il fut attaché au cabinet des Administrateurs-Gérants de l'Otraco avec titre de directeur; il servait de conseiller pour tout ce qui concernait le domaine de l'exploitation fluviale et lacustre.

Au cours de ce séjour à Kinshasa, Ulysse Ladrière fut mêlé à un exploit peu banal. On sait qu'à la fin de l'année 1961 le fleuve Congo a connu une crue d'une amplitude absolument exceptionnelle. Des îles flottantes de papyrus et des paquets de jacinthe d'eau dérivèrent nombreux au fil de l'eau et s'accrochaient aux barges amarrées aux coffres d'ancrage du port de Kinshasa, augmentant considérablement l'effort sur les amares. La nuit du 13 et 14 décembre 1961, vers 1 heure du matin, dix-sept barges furent arrachées sous la pression des îlots flottants; divers remorqueurs furent dépêchés dans la nuit pour sauver les barges avant qu'elles ne disparaissent dans les rapides à l'aval de Kinshasa. Au cours de ces opérations, deux remorqueurs, le m/b *Kiri* de 1 000 che et le m/b *Kinshasa* de 500 che, ne purent résister au courant et dérivèrent dans les rapides. Finalement, le m/b *Kinshasa* s'échoua près de Kinsuka, en aval de l'île des Mimosas, à 5 km des premiers rapides; le m/b *Kiri* se trouvait encore plus loin et s'était arrêté au milieu du fleuve face au village de Mbudi, soit 12 km en aval des premiers rapides.

Lorsque le m/b *Kiri* fut repéré, une équipe d'officiers de marine et de techniciens dirigés par Ladrière rejoignit le remorqueur au moyen d'une pirogue prêtée par un pêcheur de Mbudi et monta à bord. Le m/b *Kiri* fut sorti de la position qu'il occupait et déplacé dans une zone plus calme. Un conciliabule s'engagea entre les dirigeants de l'Otraco et leurs conseillers belges. La décision fut rapidement prise de tenter le sauvetage des deux unités.

Alors, une lutte terrible s'engagea contre les îlots déchaînés du Congo. Les butées des régulateurs de vitesse des moteurs furent débloquées de façon à obtenir une puissance 50 % supérieure à la normale. Le m/b *Kiri* s'élança de l'avant sous la conduite de Ladrière et fut amené à hauteur des carrières de Kinsuka, à proximité du m/b *Kinshasa*. Comme le soir tombait, on décida d'attendre le lendemain pour continuer la lutte, d'autant plus qu'il fallait colmater une brèche qui s'était déclarée dans la coque du m/b *Kiri*.

La journée du 15, on tenta, sans résultat,

de conjurer les efforts des deux remorqueurs accouplés. Comme cette méthode ne donnait rien, les deux remorqueurs tentèrent leur chance séparément, mais aucun d'eux ne réussit à franchir la barre de Kinsuka.

Le 16 la lutte reprit et, au prix d'énormes difficultés, le m/b *Kiri*, secoué furieusement au milieu des flots, réussit à franchir le dernier rapide et fut amarré à la Pointe Anglaise.

Le 17, Ladrière, qui dirigeait les opérations, retourna avec un équipage à bord du m/b *Kinshasa*. A force de persévérance, ce remorqueur fut également sauvé, malgré son tirant d'eau relativement élevé.

Il s'agissait d'un exploit sans précédent, car jamais un bateau n'avait pu être sauvé des rapides en navigant par ses propres moyens.

Pour célébrer ce sauvetage sensationnel, le personnel de l'Otraco reçut congé le vendredi 22 décembre et Mgr Malula célébra une messe d'action de grâce en présence du Président de la République, du corps diplomatique, des hautes autorités de l'Otraco et des personnalités de la capitale congolaise.

En 1963, Ladrière est à nouveau de retour à Bukavu. Mais on est en pleine confusion. La rébellion gronde dans tout l'est de la République démocratique du Congo. Finalement, il est expulsé du Kivu par ordre de Soumialot au mois d'août 1964. Après que l'armée nationale congolaise eut repris le contrôle de la situation à Bukavu, Ladrière est de retour au Kivu au début de l'année 1965.

Mais si Bukavu est libéré des rebelles, des hordes muléistes continuent à tenir la plaine de la Ruzizi et s'y livrent à des actes de brigandage et de piraterie. Pendant trois années, elles semèrent le désarroi dans la région. Pour évacuer les marchandises du Kivu, Ladrière organisa à partir de 1966 des convois en colonnes protégées par l'A.N.C. Ceux qui le voulaient, pouvaient les accompagner. Au cours de cette période difficile, il fit preuve d'un grand courage et d'une énergie indomptable pour ouvrir à nouveau et maintenir la liaison entre le Kivu et le restant du Congo.

Il était en congé en 1967 lorsque les bandes armées de Jean Schramme et de Monga vinrent occuper Bukavu où ils demeurèrent pendant trois mois avant de se rendre piteusement au Ruanda. Pendant cette occupation du chef-lieu du Kivu, la maison de Ladrière avait été cambriolée, les magasins de l'Otraco avaient été pillés, les toitures des bâtiments trouées par les rafales de mitrailleuse et les roquets qui avaient également causé des dégâts au revêtement du sol, la vedette *Ruzizi* coulée, les magasins et ateliers de Kalundu très sérieusement endommagés et les camions et semi-remorques en panne ou détruits.

A son retour, il se met avec courage à la besogne; il renfloue la vedette *Ruzizi* et la fait réparer, il profite des circonstances pour concentrer toutes les installations de l'Otraco à la baie de la Kawa, il fait réparer les dégâts aux ateliers et garages, et réapprovisionner les magasins en rechanges les plus urgents pour remettre en service les quelques camions et semi-remorques récupérés. A Kalundu, il supprime l'ancien atelier du chemin de fer et le garage de réparation pour le charroi automobile qui n'ont plus leur raison d'être; avec le matériel restant, il reconstitue deux magasins, l'un de 3 200 m², l'autre de 2 400 m² de superficie, qui sont suffisants pour le trafic du Kivu. Ces hangars ont été érigés sur un terrain plus élevé que les quais, car le niveau du lac Tanganika ayant monté de 3,50 m depuis l'indépendance, les anciennes installations étaient constamment inondées.

Ayant accompli la tâche difficile de remet-

tre en route le réseau du Kivu, il retourne au milieu de 1968 à Kinshasa où, tout en conservant son titre de directeur de la zone du Kivu, il est conseiller des administrateurs-gérants de l'Otraco. Désormais il fera des séjours de deux semaines à Bukavu tous les deux ou trois mois.

A Kinshasa, il collabore avec les organisations européennes qui sont chargées d'organiser des cours de formation accélérée pour les cadres de l'Otraco. En septembre 1969, je rencontrai Ladrière à Kinshasa; malgré ses 63 ans, il était encore plein de fougue et de dynamisme. En décembre 1969, ne se sentant pas en bonne santé, il préféra rentrer en Belgique pour se faire soigner dans de meilleures conditions. Mais au cours du mois de février 1970 son état empira, au point qu'on commençait à perdre tout espoir. Cependant sa forte constitution eut raison du mal et il repartit au Congo en été 1970. Il se rendit, une fois de plus, au Kivu pour la mise en ligne de vedettes rapides nouvellement acquises par l'Otraco. Pris de malaises à Bukavu, il revint à nouveau se faire soigner en Belgique. Il semblait se remettre lorsque, le 22 novembre 1970, il fut terrassé à son domicile par une crise cardiaque.

Ladrière avait une forte personnalité et son franc-parler dérangeait ceux qui ne suivaient pas le droit chemin. Il fut un grand serviteur de l'Otraco et du Congo qu'il avait servis pendant une carrière de 32 années. L'estime dont il était entouré l'avait fait accéder à la présidence du Lion's Club à Bukavu.

N'ayant jamais postulé de distinctions honorifiques, il ne reçut aucune décoration belge; mais il reçut la médaille d'or d'officier du service civil de la République démocratique du Congo.

29 décembre 1970.

A. Lederer.

Archives souvenirs de la famille Ladrière. — Lederer, A.: Histoire de la navigation au Congo (publ. du M.R.A.C., Tervuren, 1965). — Lederer, A.: L'exploitation des transports au Congo pendant la décennie 1959-1969 (mémoire de l'ARSOM, Cl. des Sciences techn., N.S., XVI, 8, Bruxelles, 1970). — *La Libre Belgique*, 24 nov. 1970. — Lederer, A. et Ghilain, J.: Réflexions sur deux récents accidents de navigation à Léopoldville (*Bull. des séances de l'ARSOM*, Bruxelles, 1962, N.S. VIII, fasc. 2, p. 298-317).