

**DUFOUR** (*Georges-Auguste-Victor*), Ingénieur naval, Directeur général de la Compagnie Maritime Belge (Anderlecht, 13.7.1899 - Anvers, 3.6.1975).

Georges Dufour était né à Anderlecht. Après ses humanités, il entama les études d'ingénieur à l'Université de Bruxelles et termina ses études d'ingénieur naval à la Technische Hogeschool de Delft en 1924.

Il œuvra quelques temps déjà pendant ses études chez Van Es et au Rotterdamsche Lloyd.

En 1925, il fut engagé par le chantier naval Cockerill à Hoboken comme ingénieur des études. En cette période, l'activité de Cockerill était axée en grande partie sur le Congo. L'Unatra venait d'être créée et commandait des cargos fluviaux, des remorqueurs et des barges. A Matadi, on sortait d'une période sombre au cours de laquelle le port avait failli être engorgé. Le trafic reprenait et le volume des importations et des exportations allait en croissant. Georges Dufour participait à de nombreuses études et, notamment, à celles de nouveaux paquebots mixtes commandés par la Compagnie Maritime Belge pour la ligne du Congo.

Une nouvelle unité avait fait l'objet d'études particulièrement poussées, afin d'améliorer la qualité des transports et le confort des passagers. C'était le s/s *Léopoldville* qui fut livré à l'armement en 1930. Ce bateau était vraiment l'œuvre de Georges Dufour qui avait mis tout son cœur dans la réussite de cette nouvelle unité. Il y tenait tellement qu'il passa à la Compagnie Maritime Belge lors de la livraison du bateau.

Désormais, c'est dans cet armement que se déroule toute la suite de sa carrière. Esprit lucide et ordonné, il s'attachait dès lors à améliorer les performances des navires et à réduire leur consommation. Il élabora les cahiers de charges des nouvelles unités et c'est à cette époque qu'il fit étudier les premières malles du Congo à moteur Diesel, alors que toutes les précédentes étaient à propulsion à vapeur.

En 1940, lors de l'invasion de la Belgique par les troupes allemandes, il partit en Angleterre où il joua, à Londres, un rôle décisif dans la défense des intérêts de l'armement belge, tout en mettant la flotte à la disposition des Alliés pour participer à l'effort de guerre. On sait que la Compagnie Maritime Belge avait payé un lourd tribut au cours de cette sombre période; une vingtaine d'unités perdues et des vides cruels dans les équipages.

Au lendemain de la guerre, un immense effort de reconstruction devait être entrepris. La libération d'Anvers, le 4 septembre 1944, ne mettait pas un terme aux difficultés ni aux pertes d'unités et de personnel. Dès le 5 septembre 1944, la Compagnie entreprit la réalisation du programme qui avait été tracé par ses administrateurs. Un effort immense attendait le service technique, car, sur vingt-neuf unités que comptait la flotte en 1939, il n'en restait que sept et toutes les unités modernes avaient été perdues.

Dufour se mit avec ardeur au travail de reconstitution d'une flotte pour desservir les lignes vitales pour la vie économique de la Belgique et du Congo. Mais cet effort ne pouvait se faire dans le calme, car à partir du 13 octobre, les bombes volantes accablaient la population de la métropole.

Dufour avait réussi à faire gérer par l'armement belge, sept navires anglais, dont quatre furent cédés dans la suite et baptisés des noms

de quatre capitaines qui avaient péri lors du torpillage de leur navire. Puis ce fut la gestion de sept Liberty-ships cédés par les Etats-Unis et l'acquisition de quatre Victory-ships.

En 1946, Dufour fut nommé directeur de la Compagnie Maritime Belge et il se trouvait à la tête du service technique au moment où les spécifications étaient dressées pour l'acquisition de trois nouvelles malles pour la ligne du Congo, qui devait être desservie en priorité. C'étaient les *Albertville*, *Léopoldville* et *Elisabethville*.

Dufour veillait de près aux performances des navires et faisait dépouiller minutieusement les résultats de chaque voyage. C'est lui qui est à l'origine des discussions relatives aux essais en bassin de carènes des Victory-ships et de leurs performances en exploitation, discussions qui conduisirent à la création du Centre belge de recherches navales.

C'est également lui qui attira l'attention sur la perte de vitesse due à l'augmentation de la rugosité des coques. Des études extrêmement intéressantes, encore toujours poursuivies, ont été entreprises sur ces phénomènes. En traitant convenablement les coques de navires véristes, il gagna un nœud de vitesse à puissance identique.

En 1950, Dufour était nommé directeur général adjoint et, en 1952, directeur général de la Compagnie Maritime Belge. C'est à cette époque qu'il fit suralimenter des moteurs à deux temps, en disposant deux soufflantes de balayage en série et qu'il fit brûler des combustibles lourds dans les moteurs Diesel. Si la chose est courante maintenant, il fallait de l'audace et du courage à l'époque pour le tenter avec des moteurs qui n'avaient pas été conçus à l'origine pour ce combustible. Ces essais furent un succès et entraînèrent de substantielles économies.

On connaît le prodigieux développement que connut la flotte belge pendant le quart de siècle qui suivit la deuxième guerre mondiale.

Dufour, qui en 1960 avait été appelé aux fonctions d'administrateur de la Compagnie Maritime Belge, en fut le grand artisan. Il veilla toujours à ce que la flotte belge fut à la pointe du progrès. Il entama une politique de modernisation permanente en revendant les bateaux avant qu'ils n'aient dix ans d'âge et en mettant en ligne de nouvelles unités dont l'exploitation était toujours plus économique.

Vers 1960, une grave décision devait être prise. L'apparition des conteneurs révolutionnait les transports maritimes. S'engager dans cette voie imposait des investissements nouveaux s'élevant à plusieurs centaines de millions. Ne pas s'y engager, risquait de se faire distancer par les concurrents. Après avoir fait étudier la question de façon approfondie, sa décision fut prise. D'abord, quelques cargos de la série des peintres (m/b *Jordaens*, m/b *Brueghel*, m/b *Teniers*, m/b *Rubens*) furent adaptés pour recevoir des conteneurs dans une partie des cales. L'essai fut concluant et, sous son impulsion, en collaboration avec des armements étrangers, la Compagnie Maritime Belge se lança résolument dans la construction d'un porte-conteneurs, le *Dart Europe*, d'une capacité de 1 556 unités.

En 1969, Georges Dufour quittait la vie active, mais il n'en suivait pas moins le développement de la technique et de l'exploitation maritime.

Georges Dufour était une personnalité éminente qui a fortement marqué la vie maritime belge.

Très apprécié de ses collègues, il fut élu à la présidence de l'Union belge des ingénieurs

navals de 1955 à 1958. Tous ceux qui participèrent aux manifestations du vingt-cinquième anniversaire de cette association, conservent le souvenir de l'organisation magistrale mise sur pied par son président à cette occasion.

Georges Dufour assura, de 1961 à 1969, la présidence de l'Union des Armateurs belges et représenta celle-ci auprès de plusieurs organisations internationales.

Il était porteur de nombreuses distinctions honorifiques, belges et étrangères.

25 avril 1976.

A. Lederer.

Bibl.: Archives de la Compagnie Maritime Belge. — Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) Anvers, 1895-1945. — Compagnie Maritime Belge, 1895-1970. — Annales de l'Union belge des ingénieurs navals.