

BAILLIEUX (Hector), Administrateur gérant de l'Otraco (Rochecourt, 1.4.1885 - Montélimar, automne 1969).

Hector Baillieux avait fait des études de conducteur des travaux; ce modeste diplôme ne l'empêchera cependant pas d'accomplir une grande carrière au service du Congo.

De 1903 à 1905, il remplit les fonctions d'opérateur lors de la construction du canal maritime de Bruges à Zeebrugge, travail entrepris sous l'impulsion de de Maere d'Aertrycke à la demande de Léopold II, pour doter la côte belge d'un port maritime.

De 1905 à 1907, il exerce les mêmes fonctions dans le cadre des travaux entrepris par Jules Zône pour la création du canal d'accès au port maritime de Bruxelles.

Il partit ensuite pour le Chili où, à l'initiative du belge Cousin, on entreprenait la construction de nouvelles lignes de chemin de fer. Il fit partie d'une équipe dirigée par Omer Huet, ce distingué ingénieur du chemin de fer belge qui avait été envoyé en 1895 au Congo par le ministre des Finances pour remettre un rapport technique sur la construction du chemin de fer de Matadi à Léopoldville. En qualité de conducteur des travaux, Hector Baillieux coopéra à l'établissement du tracé de la voie de Cabildo à Capiapo et d'Anium à Casho. La mission au Chili dura du 15 avril 1907 au 23 juin 1908.

De retour en Belgique, Hector Baillieux entra en contact avec les milieux d'affaires du Congo belge et il fut engagé en 1909 par la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (B.C.K.). C'était une des trois sociétés qui virent le jour en 1906 à l'initiative de Léopold II, pour la mise en valeur des régions du Kasai et du Katanga.

Au moment où Baillieux arrivait en Afrique, quatre missions s'étaient déjà succédées pour reconnaître un tracé assurant la liaison ferrée entre le Bas-Congo et le Katanga. Il était urgent de faire avancer les travaux de construction qui avaient été retardés par certaines difficultés financières qui trouvèrent leur solution le 30 janvier 1909, à la suite d'une convention signée entre la Tanganyika, l'Union minière du Haut-Katanga, la Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga et la Compagnie du Chemin de fer du Katanga. D'autre part, le 1^{er} décembre 1909, le rail du chemin de fer de Rhodésie arrivait à la frontière du Congo belge et, le 1^{er} octobre 1910, la première locomotive entra en gare d'Elisabethville.

Slosse avait été nommé ingénieur résident et avait reçu comme adjoints l'ingénieur Odon Jadot et Hector Baillieux. Ce dernier travaillait au service des études et à la construction du chemin de fer du Katanga, en qualité de conducteur, du 18 mars 1909 au 13 novembre 1911, de chef de section, du 16 mars 1912 au 5 novembre 1913, et de chef de mission pour l'étude du tronçon entre Lubudi et Kalule, du 13 juin 1914 au 15 février 1915.

Malgré les difficultés engendrées par l'impossibilité des relations entre la Belgique et sa colonie et la parcimonie avec laquelle le Congo pouvait s'approvisionner en matériel, la construction du chemin de fer fut poursuivie en utilisant des rails de calibres divers. Le 22 mai 1918, la liaison entre Elisabethville et Bukama était achevée. Ainsi, en pleine guerre, était réalisée la voie nationale reliant le Katanga à la mer; c'était la volonté de Léopold II qui s'accomplissait enfin, car le Souverain avait désiré qu'une liaison entre la région minière et la mer puisse être soustraite aux aléas

de la politique des pays voisins.

Hector Baillieux s'était désormais spécialisé dans le tracé des voies. Aussi ses compétences furent utilisées pour étudier la liaison directe entre le Katanga et l'Océan Atlantique. De juillet 1915 à janvier 1917, il fut chef de la mission d'étude de la liaison avec le réseau du Benguela Railway; à ce titre, il étudia la liaison de Tshilongo à Cangombi, en Angola, et l'embranchement de Ruwe à Zilo. En 1919, avant de rentrer en Europe par Lobito, il reconnut un parcours de 600 km en territoire angolais, sans y rencontrer de difficultés majeures.

Le succès des missions accomplies par Hector Baillieux avait attiré sur lui l'attention des dirigeants du Ministère des Colonies et de la Compagnie du chemin de fer du Congo, qui exploitait la ligne Matadi-Léopoldville. On connaît les difficultés qu'avaient dû vaincre les pionniers pour ouvrir cette liaison à travers les Monts de Cristal, entre l'estuaire maritime et la cuvette centrale du Congo. Pour réduire le volume des travaux dans cette région accidentée, la voie avait été construite à l'écartement de 765 mm. Mais on pouvait considérer qu'il s'agissait d'une voie provisoire à remplacer ultérieurement. Au sortir de la guerre, alors que les exportations du Congo croissaient rapidement, le moment était venu de procéder à cet important travail.

La première voie avait suffi à assurer le trafic jusqu'en 1920, et ce n'est pas la réalisation de quelques variantes locales qui pouvait modifier essentiellement sa capacité. Il fallait adopter une voie d'un écartement supérieur à celui du chemin de fer joujou, comme l'appelaient les détracteurs de l'œuvre léopoldienne.

Une mission d'études dirigée par Hector Baillieux fut envoyée dès 1920 sur place pour étudier les caractéristiques nouvelles à adopter pour la ligne et en déterminer le tracé. En fait, c'est surtout à partir de 1924, après la crise des transports et l'embouteillage du port de Matadi qui avaient failli asphyxier l'économie du Congo, que le gouvernement fit avancer sérieusement cette étude. Baillieux fit adopter la voie de 1,067 m d'écartement qui était le standard britannique pour leurs territoires en Afrique, au sud du Sahara.

En vue d'assurer une exploitation économique, les rayons de courbures minimum devaient avoir 250 m au lieu de 50 m et les pentes 17 pour mille compensé au lieu de 45 pour mille non compensé. De plus, la voie devait pouvoir supporter 18 tonnes par essieu.

Le tracé nouveau était presque entièrement différent de l'ancien. La ligne ne mesurait plus que 366 km contre 388 primitivement et le point culminant du rail était de 669 m contre 751 m auparavant.

Ce travail considérable était achevé le 13 juin 1932 et l'interruption de trafic n'excéda pas deux heures aux points où le nouveau tracé se raccordait à l'ancien.

Grâce aux améliorations apportées à la voie et au matériel, la charge utile des trains avait été plus que décuplée. Le Congo était redevable d'une immense dette de gratitude à Hector Baillieux pour le service qu'il avait rendu à son économie en augmentant la capacité du chemin de fer et en permettant d'abaisser sensiblement le prix de revient des transports.

Cependant, la Compagnie du chemin de fer du Congo avait investi des sommes considérables pour la transformation de la voie. A l'achèvement de ces travaux on était en pleine crise économique et l'Etat n'acceptait aucune augmentation de tarif pour ne pas aggraver la situation, alors que l'intérêt et l'amortissement des emprunts obligataires grevaient lourde-

ment les comptes d'exploitation et que le déficit allait en croissant. D'une part, les pouvoirs publics ne couvraient pas ces déficits et, d'autre part, ils n'avaient pas l'intention d'exploiter eux-mêmes les transports de la Colonie.

Aussi, un nouvel organisme de transport fut créé, l'Office d'exploitation des transports coloniaux (OTRACO), qui avait pour mission de gérer l'exploitation des transports que lui confierait le gouvernement de la Colonie. L'Otraco voyait le jour le 20 avril 1935; son premier président fut Paul Charles et Hector Baillieux devint administrateur-gérant avec, quelques mois plus tard, le général Olsen.

Successivement, l'Otraco reprit la gestion du chemin de fer de Mayumbe, le 17 juillet 1935, du chemin de fer Matadi-Léopoldville, le 1^{er} juin 1936, de l'Unatra, le 1^{er} septembre 1936 et de Manucongo, le 15 octobre 1937.

Le général Olsen, qui avait dirigé l'Unatra, s'occupait particulièrement de la gestion des voies fluviales de l'Otraco, tandis que Hector Baillieux concentrait ses efforts sur les chemins de fer et les ports de Matadi et de Boma.

En octobre 1936, Baillieux partit au Congo pour assurer l'harmonisation de certains services des divers organismes de transport afin d'aboutir à une gestion plus économique et à une simplification des documents pour la clientèle. Avec le général Olsen, il veilla à ce que, au sortir de la crise économique, l'outil de transport au Congo soit à même d'écouler le trafic dans de bonnes conditions et dans des délais raisonnables.

La réorganisation et le rééquipement des réseaux étaient en cours lorsque les Allemands envahirent la Belgique en 1940. L'administration centrale de l'Otraco s'était repliée à Bordeaux en juin 1940, mais il ne fut pas possible de faire rejoindre le Congo aux agents. De retour à Bruxelles, Baillieux veilla à sauvegarder le matériel dont la construction était en cours et à venir en aide aux membres des familles restées en Belgique, isolés de leur chef œuvrant au Congo. Il tint également à égarer les Allemands dans leurs recherches sur les transports au Congo, alors qu'une mission investigait dans les dossiers de l'administration centrale de l'Otraco.

Baillieux désirait surtout, pendant cette période difficile, que chacun prépara l'avenir pour être prêt à lancer les commandes pour remplacer, en Afrique, le matériel vétuste et usé par la période de guerre.

Le 3 septembre 1944, Bruxelles était libéré de l'occupation allemande par les troupes alliées, mais la guerre n'était pas finie pour autant. Les relations avec le Congo étaient difficiles par suite du manque de moyens de transport disponibles. Dès le mois de décembre 1944, via Londres, Baillieux partait à bord du premier avion emportant au Congo des dirigeants des sociétés coloniales belges. Il renouait ainsi les relations entre l'administration centrale et la direction d'Afrique.

La préoccupation constante de Baillieux était de voir à long terme et de préparer l'avenir en prévoyant, non pas l'étape suivante, mais deux étapes suivantes. Il examina les besoins les plus urgents pour assurer la continuité de l'exploitation et, dès son retour en Belgique, il fit retourner au Congo, les agents restés bloqués par la guerre en Europe; il fit également recruter de nouveaux agents de tous rangs, pour combler les vides survenus après cinq ans de guerre, dans les rangs du personnel européen de l'Otraco; les uns étaient déçédés, d'autres étaient malades et certains désiraient mettre fin à une longue carrière coloniale.

Toujours soucieux de préserver l'avenir des

transports au Congo, Baillieux intervint pour faire agrandir le chantier naval de l'Otraco à N'Dolo en faisant racheter le terrain de Synkin et le beach Socca; il fit réserver des terrains étendus à Kimpoko, afin d'éviter que les installations portuaires de Kinshasa ne forment un jour un goulot d'étranglement pour l'économie du Congo. De même, dès l'annonce de la découverte de gisements de cuivre dans la région de Madimba, il fit réserver des terrains étendus pour y créer une gare de triage.

En 1950, il se rendit personnellement sur place pour étudier le tracé d'un chemin de fer destiné à relier Stanleyville au Kivu. Ce projet ne fut cependant pas suivi de réalisation.

Hélas, l'âge de la retraite approchait et, en septembre 1953, il cessait ses fonctions d'administrateur-gérant de l'Otraco; cependant, il resta encore pendant deux ans conseiller de cet organisme qu'il avait contribué à mettre sur pied.

Au cours de sa longue carrière au service du Congo, Hector Baillieux avait été appelé à siéger dans les conseils d'administration de B.C.K., de Vicicongo et de diverses sociétés coloniales.

Il prit sa retraite à Montélimar, dont sa femme était originaire et où il possédait une propriété de campagne.

Baillieux était un chef dans toute l'acception du terme; il donnait des ordres clairs et précis, tout en laissant assez d'initiatives à ceux qui devaient les exécuter, pour qu'ils puissent faire montre de leurs qualités. Il savait faire confiance à ses subordonnés, mais il ne fallait pas en abuser. Jamais il n'élevait le ton lorsqu'il avait à réprimander quelqu'un; son calme et sa mesure lui assuraient une autorité indéniable. En affaires, il était la droiture même et ne tolérait pas la moindre compromission. Malgré sa situation élevée, Baillieux était modeste et restait accessible à ses plus humbles subordonnés. Ses vues étaient larges et il exigeait que les réalisations mineures soient conçues pour être incorporées dans des projets plus vastes à réaliser à longue échéance. Il laisse le souvenir d'un grand artisan des transports en Afrique centrale.

17 juillet 1974.

A. Lederer.