

Acad. Roy. Scienc. d'Outre-Mer
Biographie Belge d'Outre-Mer,
T. IX, 2015, col. 204-210

JADOT (*Odon*), Ingénieur (Liège, 13.04.1884 – Kraainem, 16.04.1968).

Fils d'Odon Jadot et d'Adeline Leroy, Odon appartient à une famille qui compte nombre d'ingénieurs constructeurs de chemins de fer, le «clan Jadot». La figure de proue de ce «clan» est son cousin germain,

Jean (1862-1932), directeur puis gouverneur de la Société générale de Belgique.

Diplômé ingénieur du génie civil de l'Ecole d'Application de l'Artillerie et du Génie en 1906, Odon Jadot obtient deux ans plus tard le diplôme d'ingénieur électricien de l'Institut Montefiore à Liège. Lorsqu'il termine en juillet 1909 «sa vie désappointée de soldat du temps de paix» (il est sous-lieutenant du génie), il s'embarque pour le Congo: «Pourquoi quitter mon pays, à une époque où mes compatriotes n'allaien chercher fortune au Congo que dans des circonstances exceptionnelles? Je possédais non seulement la certitude d'une carrière spécialisée dans l'armée, mais en plus, un diplôme d'ingénieur civil». Mais il est hanté par l'exemple de nombreux membres de sa famille qui ont construit des réseaux ferroviaires en Egypte, au Chili, au Brésil, en Argentine ou en Chine. «Il n'y a plus rien à faire pour les Belges en Chine, m'avait-on dit. Essayez le Congo». Et, sur les conseils de parents, Odon entre au service du B.C.K., le «Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga».

Cette entreprise a été créée en 1906 à l'initiative du roi Léopold II. L'objectif du Roi est d'émanciper le Katanga de la tutelle économique de l'empire britannique. Pour cela, la province la plus austral du Congo ne peut dépendre des seules voies ferroviaires contrôlées par les Britanniques, qui descendant vers Beira ou Cape Town. Il faut qu'elle soit reliée à Léopoldville et au port de Matadi par une voie de transport nationale. Le B.C.K., dont le capital a été souscrit par la Société générale de Belgique et la Banque de l'Union parisienne, est chargé de construire et d'exploiter cette ligne de chemin de fer entre le Katanga et le Bas-Congo. Les frais de premier établissement resteront toutefois à charge des pouvoirs publics — les risques financiers des actionnaires du B.C.K. sont donc restreints.

Durant son premier «terme» en Afrique (1909-1912), Odon Jadot fait d'abord l'apprentissage de son métier de constructeur auprès de la firme anglaise Pauling. Cet entrepreneur a déjà tiré le rail de Beira à Broken Hill et a été chargé par le B.C.K. de réaliser le prolongement de cette ligne à travers le Katanga, jusqu'à la mine de cuivre de l'Etoile, exploitée par l'Union minière. Pourquoi confier ce chantier à des Britanniques, déjà très influents dans la région? C'est qu'en 1909, date à laquelle le rail pénètre au Katanga, les Belges n'ont aucune expérience de la construction ferroviaire en Afrique centrale. Odon Jadot avoua qu'ils étaient alors en la matière «de très petits garçons qui avaient grand besoin de maîtres». Heureusement, travailler aux côtés des agents Pauling & Co, c'est être à bonne école. Certains jours, la ligne avance de cinq, voire de six kilomètres — dans une atmosphère qui n'est pas sans évoquer le Far West américain. Odon

Jadot est chargé d'établir chaque mois un état d'avancement des travaux réalisés par les agents de Pauling. «C'est en les observant et les écoutant que j'ai appris la pratique anglaise des études et de la construction des chemins de fer en Afrique centrale. Dans la suite, j'ai appliqué (leurs méthodes) sans les modifier sensiblement à l'établissement de 1 650 kilomètres de chemin de fer au Congo». En 1911, Odon Jadot réalise également les études préliminaires de la ligne entre Elisabethville et la mine de cuivre de Kambove. Il participe en 1912 au commencement de la construction de ce tronçon.

De retour à Southampton en 1912, il y est accueilli par son frère, porteur d'une lettre de Jean Jadot qui lui propose d'exécuter une nouvelle mission pour le B.C.K.: trouver un tracé pour une ligne qui, partant du Stanley-Pool, se dirigerait vers le Katanga en passant par le terminus de navigation des principaux affluents de gauche du fleuve Kasai. Cette mission constitue à l'époque une véritable exploration et Odon, accompagné d'une centaine de porteurs et de vingt-cinq soldats, doit faire face à différentes attaques des populations locales.

La Première Guerre mondiale interrompt cette mission. Les brigades d'étude du B.C.K. sont dissoutes. En août 1915, Odon Jadot est mobilisé. Il rejoint les troupes coloniales stationnées sur les rives du lac Tanganyika. Il y ébauche la construction du port d'Albertville. Après la victoire de l'armée congolaise à Tabora, il est chargé de la remise en exploitation de la voie ferrée Kigoma-Tabora. Rentré ensuite en Belgique, Odon Jadot y prend le commandement d'une compagnie du génie sur le front de l'Yser.

Sous l'impulsion de Lambert Jadot, frère du gouverneur de la Société générale et administrateur délégué du B.C.K., celui-ci a continué à s'étendre pendant la guerre. En 1919, la ligne atteint Bukama, limite du réseau navigable du Lualaba et du fleuve Congo. Mais cette première jonction avec la côte ouest ne permet pas d'exporter économiquement le cuivre du Katanga: les ruptures de charge sont nombreuses puisque la voie comprend trois tronçons fluviaux et quatre tronçons ferroviaires pour éviter des parties non navigables du fleuve. En 1921, le ministre Louis Franck obtient de la Chambre la décision de principe de mettre en chantier le chemin de fer voulu par Léopold II, entre le Katanga et le Bas-Congo. Cependant, on ne réalisera pas d'emblée une liaison ferroviaire d'un seul tenant entre Bukama et Léopoldville: dans un premier temps, on opte pour une liaison mixte rail-fleuve. Jean Jadot charge alors Odon Jadot d'étudier le tracé de cette ligne entre Bukama et le fleuve Kasai. Odon, qui a exécuté en 1920 une mission temporaire pour l'Union minière, reprend alors les travaux de reconnaissance entrepris

avant-guerre mais dans une tout autre optique: il faut éviter désormais de couper tous les affluents du fleuve Kasaï, gagner au plus vite le fleuve là où il est navigable en suivant une ligne de crête. Bref, il faut adopter une formule bien plus économique que celle envisagée en 1914. Il accomplit dans des délais remarquablement brefs les études qui lui sont confiées, dans une région au relief tourmenté et couverte dans sa partie nord d'une forêt luxuriante. Il détermine le point d'embarquement le plus favorable sur le fleuve Kasaï: ce sera Ilebo (Port-Francqui). Au total, il faut donc construire quelque 1 123 km de voies nouvelles...

En avril 1923, Odon Jadot est chargé de commencer les travaux de construction. Dans le nord, un tronçon de 178 km entre Ilebo et Mueka est mis en chantier. Une autre division attaque la construction de la ligne par le sud, dans la région de Bukama. Odon Jadot se heurte à des difficultés de recrutement considérables: les ouvriers congolais préfèrent travailler sur les chantiers de la Forminière plutôt que sur ceux du rail, continuellement en rupture d'approvisionnement. Odon Jadot réagit en offrant de meilleures rémunérations et conditions de vie aux travailleurs et en améliorant l'acheminement des vivres frais grâce à la construction préalable d'une route de desserte qui supprime tout problème de portage et permet le recours à du matériel de transport mécanique. Tout en assurant le suivi des études et des travaux de la division nord de la ligne, il se tient constamment au courant de l'activité de la division sud. En 1924, peu avant de rentrer en Europe, il se rend à Bukama malgré les fatigues endurées pendant de longs mois en brousse pour examiner sur place l'avancement des études et des travaux entrepris de ce côté. Nul mieux que lui n'a une vision globale des régions traversées par le chemin de fer. En juillet 1924, Emile Francqui, qui préside le B.C.K., le fait nommer directeur général de l'entreprise.

Sous sa houlette, la construction de la «voie nationale» progresse au rythme de plus de 200 km par an, grâce entre autres à une mécanisation poussée des chantiers (pelles à vapeur, voitures à chenilles, matériel Decauville, etc.). Elle aura nécessité l'importation de plus de cent septante mille tonnes de matériel. Entre 1923 et 1928, plus de mille Européens et cent mille Congolais auront travaillé à la construction du B.C.K., sans que pourtant le nombre de Noirs au travail dans un même moment ne dépassât les quinze mille. Dès 1923, le rail modifie sensiblement l'équilibre démographique, économique et ... politique des régions traversées. Des exploitations agricoles et forestières apparaissent le long de son tracé et attirent les populations environnantes. Des villages sont fondés tout le long du parcours. La construction du chemin de fer du B.C.K. favorise aussi l'émergence du groupement tribal des Luba.

Au point de vue financier, la construction du chemin de fer entraîne dans un premier temps des pertes pour la Société générale, mais ces problèmes sont résolus en avril 1927: une société nouvelle est fondée, la Société des Chemins de Fer Léopoldville-Katanga-Dilolo (en abrégé Léokadi), à laquelle la Colonie apporta la concession de la ligne construite et exploitée par le B.C.K.

En juillet 1928, le roi Albert, la reine Elisabeth et le gouverneur de la Société générale font le voyage jusqu'au Congo pour inaugurer la ligne. Tous rendent hommage à cette occasion au tour de force accompli par Odon Jadot et ses équipes. Nommé administrateur du B.C.K. la même année, Odon Jadot s'attelle immédiatement à la réalisation d'une seconde liaison ferroviaire entre le Katanga et la côte ouest. Il s'agit cette fois de relier le bassin minier exploité par l'Union minière au port angolais de Lobito. Cette ligne — le chemin de fer du Benguela — a été concédée à une société anglaise actionnaire de l'Union minière, la *Tanganyika Concessions Ltd.* Parti de Lobito en 1902, le rail atteint désormais Dilolo, sur la frontière congolaise. Odon Jadot dirigera la construction du tronçon en territoire congolais, soit les 522 km séparant Dilolo de Tenke, au Katanga. Le premier rail est posé en mars 1929. La ligne est nettement plus facile à réaliser que celle reliant Bukama et Port-Francqui. Deux ans suffisent pour l'achever, donnant au Katanga un troisième accès à la mer — bien plus court et plus économique que le B.C.K. et le chemin de fer vers Beira.

L'armature du réseau ferroviaire congolais est-elle ainsi complète? Le roi Albert ne le pense pas, estimant nécessaire de réaliser une liaison ferroviaire complémentaire entre Port-Francqui et Léopoldville. Il presse la Société générale de s'y atteler. D'ailleurs, le tracé est reconnu entre 1930 et 1932. Mais la crise frappe de plein fouet le Congo et ces projets sont ajournés. La rentabilité des lignes créées (chemin de fer du Benguela et B.C.K.) en souffre d'ailleurs. Soucieux de développer le transit de marchandises sur le réseau du B.C.K., Odon Jadot suggère au gouvernement colonial de développer la paysannerie indigène dans les régions qu'il dessert: «Entre Port-Francqui et Bukama, il y a cent mille indigènes mâles adultes qui ne demandent qu'à se créer des ressources nouvelles. Encore faudrait-il cependant qu'on leur distribue des instruments aratoires, des graines sélectionnées: ils devraient aussi recevoir les conseils d'agronomes de l'Etat». Pour montrer l'exemple, Odon cherche à faciliter les exportations de maïs de la région Lomami-Kasaï vers la Belgique.

Devenu administrateur délégué du B.C.K. en juin 1937, Odon Jadot reprend une idée qu'il avait émise dès 1919: établir une liaison entre le réseau du B.C.K. et

celui des C.F.L. (Compagnie des Chemins de Fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains), qui dessert la région d'Albertville. Cette connexion permettrait une liaison entre l'Atlantique et l'océan Indien. Tout en rapprochant l'est de la Colonie du Bas-Congo, elle ouvrirait une voie d'acheminement des produits miniers katangais vers l'océan Indien. B.C.K. et C.F.L. collaborent effectivement à la construction d'une route entre Kamina et Kabalo, qui prépare la construction du rail. Mais le projet est ajourné lorsque la guerre éclate. La route servira néanmoins au transport des troupes entre les Rhodésies, l'Afrique du Sud et les Territoires de l'Est africain.

Resté au Congo pendant le second conflit mondial, Odon Jadot joue un rôle clé dans la contribution du B.C.K. et de la Société minière du Béccéa à l'effort de guerre. Les besoins engendrés par le conflit sont tels que le trafic ferroviaire double. Pressentant en outre le développement économique du Katanga après la guerre, Odon prépare, dès 1943-44, l'agrandissement des quais, magasins et entrepôts du B.C.K.

Il rentre en Europe en juillet 1945. Après quelque vingt-quatre années passées au Congo, il n'y fera plus que de courts voyages. En 1949, il est nommé président du conseil des sociétés C.F.K. (Chemin de Fer du Katanga) et du L.K.D. (Léokadi). Il réalise la fusion entre ces deux sociétés pour former la société K.D.L. (Cie des Chemins de Fer Katanga-Dilolo-Léopoldville), concessionnaire unique des lignes ferroviaires desservant le Katanga. Le B.C.K. demeure l'entrepreneur et l'exploitant du réseau, selon ses statuts de 1906.

Par ailleurs, Odon Jadot veut absolument éviter que l'insuffisance de moyens ferroviaires et portuaires n'entrave le développement économique du Congo. Il estime qu'en la matière, il sera de plus en plus difficile de compter sur les colonies voisines. Il faut donc augmenter la capacité des lignes existantes, leur sécurité et la vitesse d'acheminement. Il faut surtout relier entre elles les différentes parties du réseau ferroviaire congolais, construites aux temps héroïques en «courant au plus pressé». Jadot reprend le projet de liaison entre les réseaux du B.C.K. et des C.F.L. Dans un contexte de guerre froide, le projet présente d'ailleurs un intérêt militaire: il améliore la desserte de l'importante base que l'armée belge vient d'installer à Kamina. Les études de la liaison Kamina-Kabalo sont donc effectuées en 1948-1949. En 1951, le ministre des Colonies autorise sa construction. A cette date, Jadot a renoncé à son poste d'administrateur délégué du B.C.K. depuis un an mais reste vice-président du conseil de la société. La ligne Kamina-Kabalo sera inaugurée en 1956.

Un autre projet reste en panne depuis les années 1930, celui de la construction de la voie ferrée Port-Francqui – Léopoldville. En 1952, Odon Jadot

prononce à Bruxelles plusieurs conférences pour le remettre à l'ordre du jour. Il y encourage le gouvernement de la Colonie à ne pas répéter les erreurs commises dans d'autres régions d'Afrique centrale, qui ont donné la priorité au transport fluvial. Jamais le fleuve Kasaï, par exemple, «coulant pratiquement dans un désert inhabité», n'aura le caractère de «chaîne humaine qui présente un chemin de fer avec son personnel blanc et noir réparti sur toute sa longueur». Un réseau ferré, plaide Jadot, est un facteur vital d'union politique, économique, sociale et culturelle pour les régions qu'il traverse et réunit. La lenteur des communications sur la voie nationale Katanga-Léopoldville explique qu'elle ait perdu des parts de marché (elle ne transporte plus que 29 % des produits miniers du Katanga en 1952, contre 40 % en 1940). Le Katanga menace de tomber dans l'orbite de l'Afrique du Sud. Seule la construction du «chaînon ferroviaire manquant» entre Port-Francqui et Léopoldville peut, selon Jadot, renverser la tendance et renforcer les liens entre le Congo et la Métropole. La dépense serait élevée mais moins qu'on pourrait le croire, puisqu'on récupérerait une partie des budgets prévus pour l'équipement du port de Léopoldville et des voies fluviales. Les conceptions de Jadot, soulignons-le, étaient radicalement opposées à celle des promoteurs du Plan décennal de développement économique lancé en 1948. Certes, la moitié des budgets dégagés pour ce Plan étaient affectés à la modernisation des infrastructures de transport, mais l'accent était mis sur les transports routiers et fluviaux, les chemins de fer n'étant plus jugés prioritaires. En fait, le tronçon Port-Francqui – Léopoldville ne sera jamais réalisé.

Le nom d'Odon Jadot restera associé au chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, dont il a vécu l'essentiel de l'histoire. Il appréciait son métier de constructeur de chemin de fer où «chaque jour fait apparaître devant soi-même et devant tous, la quantité et même la qualité du travail qu'on a fourni et les erreurs qu'on a commises. L'appréciation des chefs est inutile pour mesurer la valeur d'un agent de construction; les faits journaliers le jugent eux-mêmes».

1^{er} mars 2007.
R. Brion & J.-L. Moreau.

Bibliographie et sources: Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga 1906-1956. Bruxelles, 1956. — VAN DER STRAETEN, J. 1969. Eloge d'Odon Jadot. *Bull. Acad. r. Sci. Outre-Mer*, pp. 112-118. — JADOT, O. [s.d.] Souvenirs de la construction du chemin de fer du Katanga [note dactylographiée, archives Société générale de Belgique]. — JADOT, O. 1952. Le programme ferroviaire du Congo Belge. *Bull. Inst. r. colon. belge*, XXIII (2): 522-544. — JADOT, O. [s.d.] Développement de la question du programme ferroviaire au Congo Belge exposée à la séance du 28 mars 1952 de l'Institut royal colonial belge (tiré à part). — NICOLAI, H. & JACQUES, J. 1954. La transformation des paysages congolais par le chemin de fer: l'exemple du B.C.K. Bruxelles, *Mém. Inst. r. colon. belge*, XXIV (1), 208 pp.