

Fernand DUPONT

Président du Premier Congrès Belge de la Route,
Président-fondateur de l'Association Permanente
des Congrès Belges de la Route.

(21 novembre 1877 - 22 mai 1936)

par

Fernand CAMPUS



**Extrait du Bulletin N° 9 de l'Association Permanente
des Congrès Belges de la Route.**



FERNAND DUPONT,
(1877-1936).

Fernand DUPONT

Président du 1^{er} Congrès Belge de la Route à Liège — 1930.

Président-Fondateur de l'Association permanente des Congrès belges
de la Route.

(21 novembre 1877-22 mai 1936.)

Lorsque je le rencontrai pour la dernière fois, dans un jury d'examen, rien en lui ne permettait d'avoir le pressentiment de sa fin prochaine. De son propre aveu, sa santé, un instant ébranlée, était en grande amélioration. Il était non seulement lucide comme à l'ordinaire, mais très disert et animé à propos de projets qui l'intéressaient.

Depuis, je n'ai plus appris de lui que son décès, après qu'il eut été inhumé, selon ses volontés, dans l'intimité la plus stricte. Aucun avis ne fut publié. Je fus le premier de ses collègues de l'Association à en avertir le Bureau, mais trop tard d'ailleurs pour qu'aucune délégation puisse assister aux funérailles. Nous devons infiniment respecter ses volontés dernières qui marquent d'un caractère un peu hautain mais non dénué de grandeur, le départ d'un homme au tempérament entier.

Mais une part de l'activité de Fernand Dupont appartient à notre Association et celle-ci lui doit beaucoup. Aussi est-ce pour elle un devoir de rendre hommage au disparu, même s'il a voulu s'y dérober alors qu'il était en vie.

Fernand Dupont avait obtenu en 1903, à l'Université de Liège, le diplôme d'ingénieur civil des mines et, en 1905, le diplôme complémentaire d'ingénieur électricien (Institut Montéfiore). Sa carrière s'accomplit au service technique de la Province de Liège. Elle fut particulièrement orientée vers le développement de la distribution d'énergie électrique. L'intérêt de ce problème est primordial pour un territoire principalement industriel et à population dense. F. Dupont le traita avec l'énergie coutumière et d'ailleurs nécessaire, car selon les échos que j'en ai eus, les difficultés ne lui firent pas défaut. La direction du service technique provincial, qui lui échut en 1928, lui permit de mener à bien son œuvre. Je ne m'attacherai pas à cet aspect

significatif de sa carrière, qui m'est peu connu et qui n'intéresse guère l'Association. Je me bornerai à noter qu'il ne cessa de s'intéresser aux progrès de la technique et de la science électriques. Il fut longtemps membre du Comité Scientifique de l'Association des Ingénieurs électriciens sortis de l'Institut Montéfiore. Il avait publié, il y a quelques mois, dans le bulletin de cette Association, une étude théorique sur le calcul de la flexion des poteaux en béton armé servant de support aux câbles électriques aériens.

Mais ce qu'il importe de remémorer à cette place, c'est la part importante que Fernand Dupont prit à l'organisation du Congrès de Liège et à la fondation de notre Association. En qualité de directeur du service technique provincial, il avait à s'occuper d'un réseau routier étendu, ainsi que des canalisations de toutes natures qui abondent dans le sous-sol des routes d'une région industrielle. Les problèmes de distribution d'électricité avaient dû aussi attirer son attention sur la voirie. Toutefois, il ne semble pas que celui-ci fit l'objet de sa prédilection avant qu'il se fut occupé du premier Congrès. Ce fut l'une des excuses qu'il m'allégua d'ailleurs lorsque, après avoir obtenu toutes les autorisations nécessaires pour l'organisation de ce Congrès, je lui demandai, au nom du Commissariat du Gouvernement auprès de l'Exposition internationale de Liège, d'en assumer la présidence. Il invoqua aussi ses occupations absorbantes et demanda à pouvoir réfléchir. Finalement, le 25 janvier 1929, de sa grande écriture énergique, il me fit part qu'il acceptait.

Ce n'est pas sans émotion que j'évoque ce document qui décidait non seulement de la tournure du Congrès de Liège, mais aussi de ce qu'a pu devenir notre florissante Association permanente des Congrès belges de la Route. Fernand Dupont, avant d'accepter, avait déclaré qu'il ne se faisait pas de la présidence qui lui était offerte une idée facile et que, s'il l'acceptait, il y consacrerait tous ses efforts. C'est précisément la haute idée qu'il se faisait de cette charge qui justifiait ses scrupules. Mais lorsqu'il eut accepté, il tint parole pleinement et le prouva par son œuvre. Il présidait le 4 février 1929, une semaine après son acquiescement, à la première réunion du Comité d'organisation, dont les séances se succédèrent sans relâche jusqu'au 1^{er} août 1930, jour de l'ouverture du Congrès.

Avec l'aide de M. J. Debruge, commissaire-voyer provincial, qui avait accepté les fonctions de secrétaire-trésorier du comité local d'organisation et qui fut son véritable coadjuteur, le Président organisa

de main de maître les réunions de ce comité local, dont les ordres du jour étaient des modèles. Courtois et ferme, il canalisait les débats vers leur but utile, excellait à résumer et conclure, à n'écarter aucune idée et à retenir seulement les meilleures et ce à la satisfaction de tous les membres, d'origines et de formations très diverses, dont beaucoup se connaissaient à peine. A chaque séance, un progrès positif était acquis et les procès-verbaux actaient autant d'étapes franchies. Avec un calme plein d'assurance et d'optimisme, il animait ces séances et communiquait à tous ses collaborateurs, en leur laissant le sens d'une pleine liberté, une ardeur concentrée et un enthousiasme sûr et réfléchi. C'est contribuer à l'hommage qu'on peut lui rendre, que de rappeler les noms de ces dévoués organisateurs, les vice-présidents Van Volsom et Pellegrin, les professeurs Batta et D'Or, les ingénieurs Baar, Cousin et Harmel, l'entrepreneur Goupy, les maîtres de carrières Meulemans et Prion, le secrétaire Jansens, etc. Habitué à assister à nombre de réunions de ce genre, j'en ai rarement connues qui m'aient laissé une impression aussi favorable de bonne volonté commune, sauf celles qui suivirent le Congrès de Liège et que j'évoque plus loin. Aussi, à la veille du Congrès et dans la fièvre des derniers préparatifs, le Président Dupont pouvait-il escompter avec confiance une véritable apothéose dont il avait été un bon et fervent artisan.

Cette apothéose fut réelle et c'est l'apprécier comme homme que de croire qu'il dût en ressentir, encore qu'à son habitude il ne le laissait pas paraître, une grande satisfaction.

Rappeler ici la réussite de ce Congrès de Liège serait vain, mais il convient sans doute d'évoquer la maîtrise véritable de son Président dans toutes les activités délicates de son rôle. Réception des Autorités parmi les plus hautes du pays, réception aussi des délégués et des membres les plus modestes, attention éveillée à tous les détails, à tous les échos et à toutes les tendances, infatigablement présent partout, trouvant toujours les mots et les décisions appropriés, trouvant encore le temps d'intervenir judicieusement et avec autorité dans les discussions, éloquent dès la séance d'ouverture jusqu'à celle de clôture pour terminer en splendeur au banquet final du 4 août. Oui, vraiment, comme j'eus la satisfaction profonde de le lui dire ce soir mémorable, Fernand Dupont avait été un grand président.

Mais il n'était pas homme à s'endormir sur les lauriers. L'intention du premier Congrès national de la Route à Liège était de servir de préambule à une organisation permanente de tels congrès périodiques

et la réussite du premier avait permis de faire voter d'enthousiasme par ses membres, à l'issue de leurs travaux, la motion du principe de cette institution. Il fallait battre le fer tant qu'il était chaud et entreprendre une nouvelle organisation plus ardue encore, parce que plus vaste et plus durable, d'une portée plus étendue dans l'espace et dans le temps.

Dès le 15 septembre 1930, à l'appel de Fernand Dupont, le comité local d'organisation se réunissait à nouveau, tant pour liquider le premier Congrès que pour se muer en comité d'organisation de l'Association permanente et en embryon de comité permanent. Une nouvelle phase difficile de la présidence commençait, mais elle était fondée sur un grand succès enlevé de haute lutte et sur une grande espérance. Ensuite, les perspectives financières étaient excellentes ; le dévoué et adroit trésorier J. Debruge annonçait la certitude d'un boni respectable du premier Congrès, qui allait être d'un poids décisif pour la constitution de la nouvelle Association, assurer ses débuts et permettre son développement pendant des années et jusqu'à ce jour. Mais il allait falloir légiférer, projeter des statuts, des règlements d'ordre intérieur, une organisation de comités, préparer des règlements de Congrès futurs, des publications, etc. Le talent présidentiel s'affirma ici par sa confiance dans ses collaborateurs. Dans l'élaboration de ce travail statutaire et réglementaire, le vice-président Van Volsom, Ingénieur en Chef, Directeur des Ponts et Chaussées, lui apporta toutes les ressources de son expérience et de son érudition ainsi qu'une patience et un dévouement qui l'honorent autant que tout le Comité et son président.

Il convient d'associer à l'éloge des morts celui des mortels qui ont apporté une grande part à leur œuvre commune et, dans cette période, les noms de Dupont et de Van Volsom me paraissent étroitement associés. Ensemble, ils ont édifié une œuvre qui constitue la base et l'esprit de ce que nous continuons à entretenir fidèlement ; ensemble ils ont bien mérité de notre Association. Et il est d'un très haut intérêt de rappeler aussi que, dès la séance du 22 septembre 1930, il était décidé que M. Van Volsom pressentirait M. Van Hauwermeiren, ingénieur des Ponts et Chaussées, qui avait brillamment rempli les fonctions de secrétaire scientifique du premier Congrès, en vue d'assurer les fonctions de secrétaire et de trésorier de la nouvelle Association. Si l'on songe qu'il les remplit encore à l'heure actuelle et à tout ce que cela signifie pour l'existence de notre Association, on doit véri-

tablement reconnaître que ces premières séances qui suivirent le Congrès furent non seulement décisives, mais dénotent une clairvoyance et une efficacité tout à fait remarquables. Et en fait, ces réunions m'ont laissé l'impression d'une maîtrise encore plus assurée que celles qui précédaient le Congrès : on était galvanisé par le succès mais en conservant ce caractère de gravité impénétrable qui était l'expression du président.

Finalement, tout ce travail accompli sous sa direction aboutit à l'assemblée générale provisoire du 19 avril 1931 et à celle du 13 mai 1931 à Bruxelles.

C'était la dernière campagne, minutieusement préparée. Fernand Dupont en supporta tout le poids comme président ; il y fut littéralement admirable et il enleva le succès. Le 31 mai 1931, il savourait le plaisir de réunir à Bruxelles, pour la première fois, le Conseil d'Administration et le Comité permanent provisoires de l'Association permanente des Congrès belges de la Route.

Le 3 octobre 1931, les statuts de l'Association étaient approuvés dans les formes légales et l'assemblée générale provisoire constituait valablement les organismes directeurs de l'Association. Une tâche magnifique était accomplie. Fernand Dupont avait bien mérité de l'Association.

Mais il n'allait pas abandonner la tâche avant que le fonctionnement parfait de l'œuvre ne fut avéré et avant que n'eussent paru les premiers bulletins techniques. En octobre 1932, il cédait le fauteuil présidentiel à un successeur éprouvé, qui allait entreprendre et mener à bien la mission de préparer le Congrès d'Anvers.

Fernand Dupont n'avait pourtant pas fini de se dévouer à l'Association. Il était devenu un trop fervent adepte de la route et il ne cessa plus, jusque vers les derniers mois de sa vie, d'y consacrer la part peut être la plus chère de son activité. Le premier bulletin de l'Association publiait une importante étude de lui sur les autoroutes en Belgique, dans laquelle il s'intéressait jusqu'au problème de détail du transport des terres. Cette étude était associée étroitement au projet d'autoroute Anvers-Liège de notre Collègue, P. De Bruyne et il intervint puissamment à propos de cette question à la Commission de la Route de la Ville de Liège, dont il était membre dès son origine, c'est-à-dire depuis 1928.

Puis dans le deuxième bulletin, il publia une seconde note à propos de l'autoroute Cologne-Bonn, enfin dans le troisième, une étude théorique de l'appareil orthogonal mosaïque ; il revenait sur cette question dans le quatrième bulletin. Dans le cinquième bulletin paraissait une note sur l'autoroute du Colonel Van Deuren. Jamais sans doute auparavant il n'avait déployé une activité scientifique aussi ardente.

Son assiduité aux réunions du Conseil d'Administration, du Comité permanent et aux assemblées de l'Association n'était pas moindre. Ses avis faisaient autorité et son influence sur l'organisation des Congrès d'Anvers et de Bruxelles fut grande et accueillie avec empressement. Il tint à prendre au Congrès d'Anvers une part active ; il y participa puissamment aux discussions et je me souviendrai toujours de la satisfaction foncière qu'il me confia à l'issue du banquet de clôture de ce deuxième Congrès, alors que nous nous rendions ensemble à notre hôtel par les rues endormies de la ville. Il était désormais sûr de ne pas avoir œuvré en vain.

Il fut également au dernier Congrès de Bruxelles, toujours intéressé et attentif et ses interventions conservaient la même lucidité et la même puissance, alors que notamment il témoignait de son souci de voir les travaux de l'Association ne pas dévier des règles qu'il pouvait à bon droit considérer avoir tracées à son activité. Qui eut pu deviner que cette forte personnalité, revendiquant l'empreinte qu'elle avait donnée aux Congrès Belges de la Route, était près de terminer sa carrière et ne se manifesterait plus dans les Congrès suivants. Pour ma part, j'en eusse sans doute éprouvé une réelle émotion, lorsque le même soir je conversais avec lui à la table du banquet final.

Cependant, son activité auprès de l'Association s'était ralentie dès avant le Congrès de Bruxelles. Son état de santé l'avait tenu écarté des dernières réunions et il en fut de même après le Congrès. Et maintenant c'est fini.

Ç'aura été un privilège qui m'est précieux d'avoir pu lui rendre tant d'hommages de son vivant et un ultime après sa mort. Je me souviens d'avoir exprimé les espoirs qu'éveillait sa présidence lors de la première séance du Comité d'organisation le 4 février 1929 ; de l'avoir fait acclamer d'enthousiasme le 4 août 1930, de lui avoir en quelques mots exprimé la gratitude de l'Association et de ses collaborateurs lorsqu'en 1932 il se retira de la présidence et d'avoir exprimé la certitude que

tout son dévouement restait acquis à l'Association, ce en quoi il ne me détrompa pas.

Après le Congrès de Bruxelles, par une réforme statutaire, l'Association avait décidé que les anciens présidents de Congrès resteraient membres de droit du Comité permanent et du Conseil d'Administration. Cette mesure impliquait autre chose qu'un hommage : un haut souci de défense et de conservation de l'organisme cherchant à s'assurer la permanence des conseils des pilotes expérimentés et éprouvés. Cette confiance s'adressait à Fernand Dupont, le président de la fondation, tout le premier. Hélas ses mains défaillantes ont lâché la barre. Mais il n'avait certes aucune crainte ; il savait que l'œuvre était bien constituée, et sérieusement éprouvée. Si l'Association est endeuillée, son avenir n'est point sombre ; il est assuré comme Fernand Dupont l'a réalisé.

Et cependant, n'oublions pas qu'avant de se taire, ses paroles ultimes ont été des paroles d'avertissement et de rappel. C'est pourquoi j'ai pensé qu'il convenait d'écrire assez longuement quel a été son travail, que c'était le meilleur éloge à lui décerner et que celui-là sans doute, s'il avait dû l'entendre, ne l'aurait pas trop impatienté.

Les pages de la vie de Fernand Dupont consacrées aux Congrès belges de la Route sont exemplaires ; il était nécessaire de les fixer pour l'avenir.

Puisse l'Association toujours garder le souvenir de ce grand fondateur, pour l'honorer pieusement en ses jours de gloire, pour l'invoquer à l'approche des difficultés et puiser dans cette remembrance tutélaire la sagesse qui guidera au but favorable.

F. CAMPUS.
