

HUET (*Omer Dieudonné*), Ingénieur, Directeur général des chemins de fer du Chili (Marche, 8.11.1852 - Santiago de Chili, 25.9.1914).

Omer Huet accomplit ses études d'ingénieur des Ponts et Chaussées à l'Université de Gand de 1871 à 1876. Les deux premières années de sa carrière furent consacrées à des problèmes d'enseignement, ainsi qu'à l'étude de divers projets.

En 1878, il entra à la «Banque de Belgique à Bruxelles» et il fut attaché à la section de construction des chemins de fer de cette société pour l'étude des tracés et ouvrages d'art. En 1879, commença sa carrière au chemin de fer belge; il fut successivement ingénieur adjoint au groupe de Bruges de 1879 à 1882, ingénieur chef de section à Tirlemont, puis à Spa, de 1882 à 1886, ingénieur adjoint au chef de service des Voies et Travaux à Liège, de 1886 à 1892, ingénieur adjoint et membre de la Commission de réception du matériel de voie à Bruxelles, de 1892 à 1897 et, enfin, ingénieur principal le 30 avril 1897.

En 1895, il fut envoyé au Congo, en compagnie du géologue Jules Cornet et de l'ingénieur Tobie Claes, à la demande du Roi Léopold II, pour examiner si le chemin de fer devant réunir Matadi à Léopoldville, était une entreprise réaliste. En effet, la sortie de Matadi et le franchissement de la vallée de la Mpozo étaient particulièrement difficiles; en 4 ans, on avait seulement établi la voie sur 40 km. Les détracteurs de l'œuvre royale s'en étaient émus et avaient ameuté l'opinion publique.

Omer Huet, Tobie Claes et Jules Cornet remirent un rapport favorable à la poursuite de cette entreprise, tout en faisant quelques observations.

Pendant la dernière période passée en Belgique, Huet améliora le tracé de la voie Bruxelles-Cologne, spécialement à la côte d'Ans et dans la vallée de la Vesdre.

En 1897, le Roi cherchait à dépêcher au Chili un ingénieur de talent pour en faire un conseiller technique du chemin de fer. En effet, en 1890, le professeur Louis Cousin, de l'Université de Louvain, était parti dans ce pays où il avait créé et organisé la Faculté des Sciences appliquées de l'Université de Santiago. Cet ingénieur de grand talent était le promoteur de projets de chemins de fer dont, notamment, le chemin de fer longitudinal, dont il proposait de réaliser, au plus tôt, la section au nord de Santiago. Ses services étant très appréciés, le Gouvernement du Chili lui avait demandé si la Belgique ne pouvait lui envoyer un ingénieur belge compétent dans le domaine du chemin de fer.

Le Ministre plénipotentiaire, qui dirigeait alors la Légation de Belgique au Chili, était Camille Janssen, l'ancien gouverneur général du Congo; il appuya favorablement cette demande.

Le 16 juillet 1897, le Ministre du Chemin de Fer faisait savoir au Souverain, qu'Omer Huet était l'homme tout désigné pour ce poste. C'était un excellent ingénieur qui s'était brillamment acquitté de sa mission au Congo. Le Roi attachait un grand prix à ce que ce fût lui qui fût désigné pour se rendre au Chili, car il se souvenait des services rendus au Congo.

Omer Huet obtint de l'Administration belge un congé de cinq ans, sans perte d'ancienneté pendant son séjour au Chili et avec assurance de retrouver son poste au retour au pays. Il fut engagé au titre d'ingénieur-conseiller, mais sans porter le titre de directeur général, afin de ne pas froisser les susceptibilités chiliennes; son traitement équivalait à 38 000 F par an, alors qu'il en recevait 5 000 en Belgique.

Immédiatement, Omer Huet se mit à la besogne et accomplit une tâche énorme, car un certain désordre régnait dans la gestion des chemins de fer. En haut lieu, les services de l'ingénieur belge furent appréciés, au point qu'il fut choisi comme arbitre dans un différend qui opposait les autorités chiliennes

aux actionnaires anglais et belges de la Compagnie du Chemin de Fer de Tarapaca; en 1891, au cours d'actions militaires contre le Pérou, l'armée avait fait usage du matériel de cette compagnie et, à la suite de longues discussions, en 1900, le gouvernement chilien admit qu'une indemnité devait être versée. Omer Huet fut chargé d'en déterminer le montant; la compagnie réclamait 42 400 livres sterling de dédommagements; la somme proposée s'éleva à 34 500 livres sterling.

De 1899 à 1901, il avait publié, pour compte du gouvernement chilien, cinq études écrites en langue espagnole: «Examen jeneral (sic) de la red», «Control del servicio de pasajeros», «Los Transandinos», «Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia» et «Tarifa de los pasajeros».

En 1901, on lui demanda d'assurer la direction générale des Travaux publics; suite à un changement de gouvernement, il dut céder la place à l'ancien ministre qui, politiquement, devait être recasé. Omer Huet avait été le premier non-Chilien à assumer ces fonctions et on n'avait eu qu'à se louer de la manière dont il exerçait les hautes charges qui lui étaient confiées; mais la science et le savoir-faire de l'ingénieur ne faisaient pas le poids contre les appétits et les intrigues de certains politiciens.

Le terme du congé accordé par l'Administration belge approchait, aussi l'ingénieur demanda une prolongation qui lui fut accordée pour deux ans à dater du 1^{er} octobre 1902. On invoquait l'aide qu'il avait apportée à la Belgique en faisant attribuer à la firme Baume et Merpent une commande de 100 wagons et engager au Chili plusieurs ingénieurs belges.

En 1902, le gouvernement chilien réaffectait Omer Huet au chemin de fer et lui demandait d'assurer l'intérim de la direction générale de cette importante administration. Devant les dissensions politiques, chaque parti voulait y caser sa créature; le Président de la République, qui appréciait beaucoup l'ingénieur belge, trouva cette solution de compromis, acceptée de plus ou moins bonne grâce par tous. C'était un véritable succès pour la Belgique, car jamais un étranger n'avait assumé de pareilles fonctions toujours réservées à un politicien, et non à un technicien.

A ce moment, pour sauver le chemin de fer chilien de la ruine, d'importantes commandes de matériel de qualité devaient être placées; l'Allemagne et l'Angleterre étaient à l'affût pour se les partager. Grâce à la présence d'Omer Huet, la Belgique en reçut une bonne part.

Le gouvernement du Chili lui confia également une mission d'inspection des études du chemin de fer longitudinal qui avait été préconisé quelques années auparavant par le professeur Louis Cousin.

Le Président du Chili, voyant la fin du congé d'Omer Huet approcher, intervint personnellement auprès du Ministre de Belgique pour qu'on accordât une prolongation; cela se fit en deux fois, d'abord six mois, puis trois ans, ce qui permettait à l'ingénieur belge de demeurer au Chili jusqu'au 1^{er} avril 1908.

Déjà auparavant, écœuré des intrigues et des aléas de la politique, il avait songé à travailler pour un chemin de fer minier desservant la région du nord du Chili. En 1904, ayant encore dû céder la place à un politicien, Omer Huet se mit au service de sociétés privées. Il étudia les tracés des voies reliant Calera à Quintero et de Pua à Cura Cantin ainsi que celle du Transandin passant par Lonquimay. En outre, il avait fait venir de Belgique des conducteurs et des topographes, parmi lesquels Hector Baillieux, pour déterminer les tracés des lignes à créer entre Cabildo et Copiapo, d'une part, et entre Anium et Casho, d'autre part.

Le séjour d'Omer Huet au Chili s'avérait bénéfique pour la Belgique, puisque de 1906 à 1909, la société «Constructions Civiles et Travaux de Bruxelles» a construit les 109 km de la section Ollague-Collahausi raccordés à la ligne réunissant Antofagasta à la Bolivie; la ville d'Ollague se situe à une

altitude de 4 800 m, ce qui donne une idée des difficultés qu'il a fallu vaincre. Pendant la même période, cette société construisit également 90 km de chemin de fer côtier entre Mejilones et Tocopilla.

Devant la désorganisation totale du réseau de chemin de fer de l'Etat, le Président du Chili réinstalla Omer Huet, à la date du 1^{er} février 1907, dans les fonctions de directeur général. Une nouvelle fois, il réorganisa les services et fit passer les commandes indispensables pour assurer le maintien du trafic sur le réseau ferré de l'Etat. Une nouvelle campagne de presse fut orchestrée par des politiciens de bas étage contre l'ingénieur belge. Huet, dont le congé avait été prolongé de cinq ans à la date du 1^{er} avril 1908 par l'Administration belge, était tellement écœuré par la bassesse des attaques, qu'il offrit sa démission en 1909. Le Président de la République et le ministre dont il dépendait, lui firent savoir qu'ils l'avaient en haute estime, mais que, politiquement, ils ne pouvaient le maintenir à son poste.

Pendant son passage à la direction générale des chemins de fer, la Belgique s'était vu attribuer des commandes de wagons pour un montant de vingt-cinq millions de francs, après adjudications régulières.

De nouveau, il œuvra au profit des intérêts belges et de sociétés privées; grâce à son action, la société «Constructions Civiles et Travaux de Bruxelles», entreprit, de 1910 à 1914, la construction de 719 km de voies principales à l'écartement de 1,676 m du chemin de fer longitudinal, plus 35 km de voies de garage, ainsi que 27 gares et 60 puits d'alimentation en eau.

Le 17 décembre 1910, Hector Charmanne, l'ingénieur qui avait dirigé la construction du chemin de fer Matadi-Léopoldville, devenu Ministre plénipotentiaire et dirigeant la Légation de Belgique à Santiago, transmit à Bruxelles treize propositions d'affaires, auxquelles la Belgique pourrait s'intéresser. Plusieurs d'entre elles provenaient d'Omer Huet. Notamment, il réussit à ce que les Français admettent une participation belge dans la construction d'une section du chemin de fer longitudinal qui leur avait été attribuée. Malheureusement, au moment de la signature du contrat, un représentant venu de Belgique en voulut modifier les termes. Les Chiliens mécontents passèrent la commande aux Anglais.

Pendant ce temps, la gestion du chemin de fer du Chili se détériorait; la direction générale avait été assurée par un Chilien qui ne donna pas satisfaction. Le Président s'était adressé à l'Empereur Guillaume d'Allemagne qui avait chaudement recommandé l'ingénieur Dorner; après six mois, ce dernier dut être démis de ses fonctions, car la situation se révélait catastrophique.

Une fois de plus, on fit appel à Huet en avril 1911, pour qu'il assure, à nouveau, la direction générale du chemin de fer de l'Etat. C'était grâce à l'intervention de Charmanne que le gouvernement du Chili avait rétabli Huet, à qui on ne pouvait rien reprocher, dans les hautes fonctions qu'il avait été contraint d'abandonner. Cette fois-ci, il signa un contrat de trois ans au traitement de 60 000 F.

En dix-sept mois, Huet réussit à rétablir la situation, mais on était en pleine période électorale. Aussi, les politiciens sans scrupules eurent beau jeu de s'en prendre au directeur général belge. Une nouvelle fois, malgré une intervention énergique et intelligente de Charmanne, on le démit de ses fonctions. En haut lieu, on lui prodigua les plus grandes marques d'estime, mais on lui fit savoir que, politiquement, on ne pouvait rien faire d'autre et qu'il serait sûrement rétabli dans son poste après les élections.

Comme son congé expirait le 15 mars 1913, le Ministre demanda à Huet ses intentions. Il fit savoir qu'il comptait rester au Chili pour se défendre des attaques dont il avait été la cible; d'ailleurs, la colonie belge du Chili avait publié une brochure lavant ce grand ingénieur, des accusations calomnieuses lancées contre lui. Charmanne intervint

pour qu'on lui octroyât une prolongation de congé de cinq ans ; elle lui fut accordée à la date du 9 avril 1913. Le diplomate faisait remarquer que son compatriote était susceptible de rendre encore de grands services à la Belgique, en lui obtenant d'importantes commandes, car de nombreux projets de chemins de fer étaient en cours d'étude ou de réalisation.

Omer Huet qui s'était installé au Chili, sans intention de revenir en Belgique, mourut à Santiago, le 25 septembre 1914, peu après le début de la première guerre mondiale.

Distinctions honorifiques : Chevalier de l'Ordre de Léopold (1897) ; Médaille civique ; Médaille commémorative du règne de S.M. Léopold II (1905) ; Chevalier de l'Ordre de l'Esmonié (Turquie, 1911).

Publications : en plus de celles en langue espagnole citées dans le texte, il a publié : Des moyens d'éviter les accidents de chemin de fer (1885). — s.d. La question des grands convois. Liège, s.d. — Rapport de la commission technique (avec FRANCHEN, E., CLAES, T., CORNET, J.). — Projet de loi approuvant la convention conclue, le 28 mai 1894, entre le Gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Congo, Chambre des Représentants, séance du 7 février 1896.

24 juin 1982.

[Comm.]

A. Lederer.

Sources : Archives du Min. Aff. étrangères (Belgique) dossier 2972, I, Omer Huet : dossier 2810, V : dossier pers. 412, Hector Charmanne. — Registre des naissances de la ville de Marche, année 1852, acte n° 61. Archives de la S.N.C.B. — CORNET, R.J., La bataille du rail, Bruxelles. — STOLS, E. 1979. L'expansion belge en Amérique latine vers 1900, *Bull. Sci. Acad. r. Outre-Mer*, nouv. sér., 25 (2) : 100-134.