
A

MONSIEUR

NARCISSE RULOT

DIRECTEUR GÉNÉRAL

DE LA

SOCIÉTÉ NATIONALE

DES

CHEMINS DE FER BELGES .



DE LA PART DE QUELQUES AMIS

L'amitié nous fait un devoir et un plaisir de fixer en ces quelques pages le souvenir des témoignages de haute estime et de vive sympathie qui se sont manifestés, dans les milieux les plus divers, à l'égard de

M. NARCISSE RULOT

à l'occasion de son élévation au poste de

Directeur Général

de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges

" Le Soir ", du 10 décembre 1932.

Le nouveau Directeur général de la S. N. C. F. B.

Bien que n'étant âgé que de 50 ans, M. Rulot a déjà, derrière lui, une carrière féconde et bien remplie.

Après des études brillantes, tant à l'Athénée royal de Huy (il est originaire du Condroz), qu'à l'Université de Liège (Ecole des Mines), M. Rulot entra à l'administration des Chemins de fer de l'État, en juin 1906, en qualité d'ingénieur stagiaire, à l'atelier central de Gentbrugge. Après avoir appartenu à des services d'exécution de toutes catégories, ce qui lui permit de se familiariser avec les diverses branches du service du matériel, il fut attaché finalement, en 1920, à la direction du matériel, où, dès son arrivée, il put donner les preuves multiples de ses connaissances techniques, de son esprit pratique et de ses dons d'organisation.

Affecté au service des trains et à la surveillance des remises aux locomotives, il réorganisa et modernisa leur exploitation, de façon complète. Aussi, dès la fin de 1921, ses efforts furent récompensés par une nomination d'ingénieur en chef.

Technicien de valeur, M. Rulot étendit la réorganisation qu'il avait commencée en 1921 à tous les services sous ses ordres et dans des conditions telles que sa compétence, sa puissance de travail et ses dons d'organisateur furent signalés au dehors.

C'est ainsi que, dès la fin de l'année 1924, la Compagnie des chemins de fer du Congo fit appel à M. Rulot, en qualité de directeur d'exploitation.

En cette qualité, il prodigua à cette compagnie, les talents dont il fit preuve aux chemins de fer de l'État belge, notamment pour la réorganisation générale du chemin de fer du Congo, par la modernisation des ateliers congolais de Venise et de Thysville, l'installation du dispatching system entre Matadi et Léopoldville, l'étude du Pier de Matadi, etc., etc.

Lorsque, fin 1928, le poste de directeur du matériel devint vacant à l'administration des Chemins de fer belges, qui, entretemps, avait été transformée en Société Nationale, le conseil d'administration de cette dernière ne se fit pas faute

de rappeler à son service M. Rulot, qui avait donné sa mesure à la direction congolaise du chemin de fer du Congo.

Dès le début de 1920, et sous l'impulsion de son nouveau directeur, toutes les applications techniques modernes furent introduites successivement dans tous les services du matériel. Ces innovations, dont les résultats économiques furent inappréciables, firent l'admiration de tous les dirigeants de réseaux étrangers, qui, sans discontinuer, envoyèrent des missions de techniciens pour en étudier les rouages, afin de les appliquer à leurs dépôts et ateliers.

Ces résultats devaient encore une fois attirer l'attention spéciale de la part du conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de fer belges, lequel vient de couronner une carrière si bien remplie par la nomination de M. Rulot au poste suprême, en qualité de directeur général.



De " La Gazette de Charleroi ", du 10 décembre 1932.

Le nouveau " général „

Le Conseil d'Administration vient de nommer comme Directeur-Général, M. Rulot, Directeur du matériel, en remplacement de M. Foulon, atteint par la limite d'âge. Nul choix ne pouvait être plus heureux.

Né en 1883, M. Rulot n'a donc pas 50 ans : c'est un jeune.

Une clairvoyance peu commune, au service d'une volonté de fer ; un talent d'organisation éprouvé ; dominant tout cela, un rare bon sens ; au milieu, bien caché pour qu'on ne voie pas, un grand cœur ; voilà, esquissée en quelques traits saillants, la personnalité du nouveau Directeur-Général.

Tout jeune, il fut le « fort en math », l'esprit lucide qu'on retrouve encore aujourd'hui.

Brillant ingénieur des Mines, il entra au Chemin de fer, en 1906. Il fit ses premières armes aux ateliers de Bruxelles-Nord, d'Ostende.

Après la guerre, appelé à la direction du fameux 5^m Bureau, il commença la réorganisation du service de la Traction, qu'il poursuivit méthodiquement, avec le plus grand succès jusqu'en 1926. Sa forte personnalité ne pouvant s'accommoder de certaines entraves, il quittait, à cette époque, le

chemin de fer, à la faveur d'un congé et était nommé Directeur de l'Exploitation à la Compagnie du chemin de fer du Congo ; il resta à ce poste quelque deux ans ; il en fut tiré, fin 1928, rappelé par la Société Nationale qui désirait lui confier les fonctions de Directeur du Matériel.

C'était à ce moment, où le trouble et l'instabilité régissaient déjà les conditions économiques ; la crise est venue accroître le malaise ; une société de transport devait être la première à souffrir. La réduction des dépenses devenait une nécessité vitale.

Le Directeur du Matériel a contribué puissamment à cette réduction. Nous n'énumérerons pas, par le menu, les divers domaines où son action est venue s'exercer. Rappelons simplement quelques faits, connus de tous, mais que le public ne sait à qui rapporter.

L'organisation rationnelle des ateliers de locomotives a amené la suppression d'un atelier central et de douze ateliers de ligne.

Dans les services des wagons, voitures, fut réalisée une suppression parallèle de dix ateliers.

Le planning fut instauré et généralisé permettant le contrôle, à tout instant, de chaque division.

Le travail à la chaîne fut introduit et généralisé ; c'était là une entreprise bien hardie, la réparation se présentant dans des conditions toujours différentes, circonstance qui rendait le problème singulièrement complexe.

Parallèlement, M. Rulot poursuivit la transformation et l'amélioration du matériel à garage des wagons vétustes, remise en état méthodique des autres, augmentation de leur capacité par le renforcement de la suspension et des attelages.

Il terminait, en 1931, le montage du frein continu au matériel à marchandises, en avance ainsi de plusieurs années sur la date fixée par les conventions internationales et, par le fait, libérant anticipativement trois mille serre-freins.

Il est une autre réforme sur laquelle l'attention du public n'a pas encore été appelée ; la crise, en effet, n'a pas permis que les demandes de matériel atteignent à l'étiage des années de prospérité ; sinon on aurait vu les effets de la magnifique organisation que M. Rulot a instaurée relativement à la circulation et à l'immobilisation du matériel à marchandises : la Direction a entre les mains tout le mécanisme de commande qu'elle actionne directement selon les besoins qu'elle surveille.

Telle est, simplement esquissée et synthétisée, l'action de ce chef qui a su infuser un sang nouveau au service du matériel. La nomination au poste de Directeur-Général s'imposait. Nul doute que sa forte personnalité ne marque son empreinte sur les nouveaux services qui lui sont confiés.

★

De " La Gazette de Huy ", du 11 décembre 1932.

Aux Chemins de Fer. M. Narcisse Rulot, Directeur général.

Dans sa réunion de vendredi 9 courant, le Conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de fer belges a appelé au poste de Directeur Général, M. Rulot Narcisse, en remplacement de M. Foulon, admis à la retraite.

Le nouveau Directeur Général, qui exerçait les fonctions de Directeur du Service du Matériel, est un de nos compatriotes.

Originaire de Clavier, il fit des études brillantes à l'Athénée royal de Huy, puis à l'Université de Liège, d'où il sortit avec le diplôme d'ingénieur des mines.

Dès son entrée à l'administration des chemins de fer de l'Etat belge, en 1906, il se fit remarquer par ses qualités de technicien et d'organisateur, soit comme dirigeant d'ateliers en province, soit comme chef de service à l'Administration centrale.

Rappelons que M. Françoisse, lors de son passage éphémère à la direction générale, ne tarda pas à le considérer comme un de ses collaborateurs les plus appréciés.

Sollicité par la Banque d'Outremer, M. Rulot s'engagea au service de la Compagnie du chemin de fer du Congo ; après un séjour dans la colonie, il revint en Belgique prendre les fonctions de chef du service technique ; il mena à bonne fin la tâche difficile qui lui était dévolue et, par la réussite de ses efforts, il contribua grandement à remédier à l'embouteillement du port de Matadi.

Il était à peine rentré au pays que les hauts dirigeants de la Société Nationale, qui était créée depuis deux ans, lui offrirent le poste ingrat de Directeur du Service du Matériel et de la Traction, avec la mission de réorganiser cette branche de l'administration selon les méthodes modernes d'industrialisation.

Il faut admettre qu'il s'acquitta de cette nouvelle tâche

avec beaucoup d'allant et de compétence, puisque le Conseil d'administration vient de le nommer au poste suprême de Directeur Général.

Il s'agit d'une des plus hautes, d'une des plus délicates fonctions du pays. Qu'on en juge par les données de la statistique sommaire suivante ayant trait à la Société Nationale des Chemins de fer belges :

Personnel, 85.000 hommes.

Voitures, 8.800.

Wagons, 115.000.

Transport annuel :

Voyageurs, 221 millions.

Marchandises, 79.534.000 tonnes.

Recette totale, 3 milliards de francs.

Consommation annuelle de combustible, 2 millions de tonnes.

Commander à une armée de près de 100.000 hommes, promouvoir dans l'activité de l'entreprise la plus importante au point de vue de l'économie nationale, des idées novatrices, en tenant compte de la crise actuelle et des difficultés d'exploitation causées par la concurrence entre l'auto et le rail, voilà un devoir d'intérêt collectif et national, auquel ne se dérobera pas un homme qui est réellement le fils de ses œuvres et qui a fait ses preuves de technicien, d'organisateur, d'administrateur et de conducteur d'hommes.

Ajoutons que n'ayant pas atteint l'âge de 50 ans, il pourra, pendant de longues années, se consacrer à son œuvre avec l'unité de vues, la continuité d'action indispensables à la réalisation du but à atteindre.

L'accession de M. Rulot au poste de Directeur Général des chemins de fer belges fait honneur à notre premier établissement d'instruction publique.



De " La Gazette du Huy ", du 15 décembre 1932.

La belle carrière d'un " ancien „ de l'Athénée Royal de Huy.

Nous avons présenté dernièrement à nos lecteurs l'éminente personnalité de M. Narcisse Rulot, nommé directeur général de la Société nationale des Chemins de fer belges.

Qu'il nous soit permis d'évoquer aujourd'hui le passage de ce brillant sujet à notre Athénée royal et à l'Université pour que cet exemple puisse être compris de nos jeunes générations.

Après d'excellentes études primaires faites dans son village natal, M. N. Rulot entra en 1894 à l'Athénée Royal de Huy, où il fit de brillantes études modernes scientifiques, se distinguant surtout par des aptitudes exceptionnelles au cours de mathématiques supérieures, alors confié au professeur E. Colart, mathématicien de renom. Ainsi qu'il le fut rappelé lors de la cérémonie du 50^{ème} anniversaire de notre Athénée, à laquelle M. Rulot se fit un plaisir d'assister pour rendre hommage à ses anciens maîtres, ce brillant élève termina la rhétorique scientifique en 1900, en obtenant le Prix d'Honneur en mathématiques, distinction rare en cette branche, au concours général de tous les athénées et collèges de Belgique.

Après avoir réussi brillamment son examen d'entrée à la Faculté technique de l'Université de Liège, il y conquist tous ses diplômes, avec la plus grande distinction, jusqu'au grade d'ingénieur. Ces succès expliquent comment notre jeune ingénieur se classa ensuite premier au concours organisé par l'Administration des Chemins de Fer Belges pour la collation des places d'ingénieur dans ses services.

En août 1914, nous le retrouvons à Liège, adjoint du Directeur de la Traction et du Matériel, organisant avec l'État-major l'obstruction des voies ferrées de l'Est du Pays.

Après une mission au Havre, il assure le service technique des Routières du Comité Provincial de Secours et d'Alimentation.

A l'armistice, une lourde et difficile tâche lui échoit qu'il sait conduire à bonne fin : la réorganisation du réseau dans la section de Liège, laissé dans un état lamentable par l'occupant. Les résultats acquis, grâce à son esprit de décision et d'initiative, le signalent à l'attention de l'administration centrale des Chemins de fer belges, où il est appelé fin 1919.

Sa réputation d'ingénieur actif, énergique, hardi et novateur fut dès lors si bien établie que la Compagnie du chemin de fer du Congo sollicita et obtint son concours momentané pour la réorganisation des services du Chemin de fer de Matadi à Léopoldville.

A son retour de ce court séjour au Congo, ce technicien d'élite se vit confier par la Société Nationale des Chemins de Fer — qui venait de se créer — la Direction de la Traction et du Matériel où il continua à se distinguer par sa compétence scientifique et technique, son talent d'organisation, son activité féconde.

Nul doute qu'au poste éminent de Directeur général, où vient de l'appeler la confiance du Conseil d'Administration de notre Railway National, cet homme d'action que fut toujours M. Narcisse Rulot, ne marque son passage de sa forte empreinte et ne montre qu'aucune charge n'est trop lourde pour ses robustes épaules de Condruzien de bonne race, à la tête solide et au cœur vaillant.

Le rappel de semblable « curriculum vitae » ne constitue-t-il pas une leçon de volonté et un encouragement efficace pour nos jeunes gens à qui il est démontré une fois de plus que les succès scolaires remarquables — s'ils ne sont pas toujours une garantie absolue de succès dans la vie — contiennent tout de même en eux une promesse réelle et une forte présomption d'avenir brillant.



De " La Meuse ", du 28 décembre 1932.

**M. Rulot, Directeur général de la S. N. C. F. B.
est fêté par son village natal.**

La commune de Clavier était en fête, dimanche. Elle allait recevoir la visite de M. Narcisse Rulot, nouvellement nommé en qualité de directeur général de la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

Le village condruzien s'est souvenu avec une fierté bien légitime que M. Rulot avait vu le jour chez lui. Il a voulu lui prouver toute son admiration. A cet effet, un Comité s'est formé, sous la présidence de M. Thirifays, instituteur communal, auquel se sont joints spontanément le Collège échevinal et le Conseil communal tout entier.

L'arrivée de M. Rulot était prévue pour 13 heures. Deux membres du Comité l'attendaient près de gendarmerie. Salutations, présentations, puis, on se mit de nouveau en route pour

s'arrêter enfin à la maison de la vieille maman Rulot, qui n'accuse guère ses 83 ans et attend son fils avec une impatience, une émotion communicative.

Premières acclamations d'une foule très dense accourue du village et des environs.

M. Collard, secrétaire communal et membre du Comité, présente les autorités au héros de la fête.

M. Lecomte, premier échevin, excuse M. le Bourgmestre, retenu pour affaires de famille, et prononce un discours (*ce discours est reproduit ci-après*), dans lequel il retrace la carrière de M. Rulot et met en valeur les brillantes qualités de celui-ci, confirmées par la flatteuse nomination, objet de la manifestation de ce jour.

On remet ensuite à M. le directeur général des Chemins de fer un superbe bronze d'art représentant le « Génie humain ».

Des fleurs paralysent bientôt les bras de Mmes Rulot, mère et filles.

M. Richard, chef de gare de Clavier, s'adresse, à son tour, à M. Rulot (*les paroles de M. Richard sont reproduites ci-après*) le félicite et lui apporte toutes les sympathies et la confiance de son personnel, dit leur fierté et exprime leurs espoirs communs.

M. Gouverneur, industriel à Ans, improvise une chaude allocution à l'adresse de son ami, M. Rulot. Sa nomination ne l'a pas surpris. M. Françoisse, à qui il a succédé, lui ayant maintes fois signalé les excellentes dispositions de son directeur du Matériel.

M. Narcisse Rulot, très ému, remercie chaleureusement ses concitoyens de cette manifestation de sympathie. Il y eut une minute émouvante entre toutes, lorsque M. Rulot fut présenté à M. Lizen, aujourd'hui octogénaire, qui fut son premier instituteur. Les deux hommes se donnèrent l'accolade, tandis que les bravos crépitaient et que bien des larmes étaient essuyées furtivement.

La Société « L'Avenir », de Clavier, dirigée par M. Gérard, qui prêtait son concours généreux à la cérémonie, en souligna la fin d'une vibrante « Brabançonne ».

La fête s'est poursuivie dans un cadre plus intime, avec non moins d'entrain.

Ce fut une belle journée pour M. Narcisse Rulot, sa famille et tout le village de Clavier, qui venait de souligner

de façon tangible la satisfaction et la fierté que lui donnaient la valeur et les succès d'un de ses enfants.

Discours de M. Lecomte, premier échevin de Clavier

L'Administration communale de Clavier est heureuse et fière de pouvoir, en ce jour, glorifier M. Narcisse Rulot, qui vient d'être nommé directeur général de la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

M. le Bourgmestre, retenu par des devoirs de pitié fraternelle me prie, Monsieur Rulot, de bien vouloir l'excuser auprès de vous et m'a chargé de porter la parole en son nom.

Mesdames, Messieurs, la haute distinction qui échoit en ce jour à notre compatriote, est le couronnement d'une vie de labeur obstiné et de probité à toute épreuve. Au cours de ses études primaires, moyennes et supérieures, M. Rulot fut toujours l'élève sérieux, l'étudiant travailleur, et il me plaît de rappeler les brillants succès qu'il remporta à l'Athénée de Huy et à l'Université de Liège. Après avoir subi tous ses examens avec la plus grande distinction, le jeune ingénieur entra au service des Chemins de Fer de l'État. C'est dans cette administration qu'il va donner toute la mesure de sa valeur. C'est lui qui organise, aux premiers jours de la guerre, de concert avec l'État-Major, l'obstruction des voies ferrées de l'Est.

Délégué au Havre, il est chargé du service technique des Routières du Comité provincial de Secours et d'Alimentation... et quand les Allemands ont quitté le pays, c'est à lui encore qu'on a recours pour remettre en état et réorganiser le réseau liégeois, qui se trouvait dans la plus lamentable des situations. Dans tous ces postes qui lui furent confiés à des heures tragiques, M. Rulot, par sa maîtrise, sa décision, sa persévérance, obtint des résultats inespérés, qui le signalèrent en haut lieu. Aussi, en 1919, entre-t-il à l'Administration Centrale des chemins de fer.

Dans la Colonie, on a besoin d'un réorganisateur pour les services du Railway Matadi-Léopoldville. De nouveau, M. Rulot est dépêché au Congo où il eut tôt fait de conduire à bonne fin la tâche qu'on lui demandait. Rentré au pays, la nouvelle Société Nationale des Chemins de fer l'appelle à la direction de la Traction et du Matériel où, une fois de plus, s'affirmèrent ses qualités de technicien et d'organisateur dé-

bordant d'activité. Et voici qu'il gravit le dernier des échelons ; Mesdames, Messieurs, acclamons maintenant M. Rulot, directeur général de la Société Nationale des Chemins de fer.

Jeunesse qui m'écoutez, voilà un exemple à suivre : le travail persévérant conduit au succès, il suffit, mais il faut, dans la vie, l'initiative, la persévérance, l'opiniâtreté au labeur, et toute carrière peut devenir brillante.

Si haut placé qu'il soit maintenant, M. Rulot est resté Claviérois.

Toutes les semaines, il s'arrache quelques heures à ses lourdes responsabilités, quitte Bruxelles pour revenir ici au Condroz, embrasser sa vieille mère. Ce n'est pas sans émotion que je relate ce fait d'une piété filiale qui fait autant honneur au fils qu'aux parents qui l'ont élevé dans ces beaux et nobles sentiments... et si, aujourd'hui, Clavier acclame M. Narcisse Rulot, elle unit à sa gloire cette bonne dame Rulot, qui, elle aussi, se trouve par la splendide promotion de son fils, auréolée d'un rayon qui illumine sa douce vieillesse.

En témoignage de leur profonde admiration et de leur grande sympathie, Clavier a voulu vous laisser un gage tangible de cette manifestation, en vous présentant ce modeste bronze.

Vive M. Rulot, le Directeur Général, et que Dieu bénisse et féconde ses travaux, pour le plus grand bien de la Patrie.

Discours de M. Richard, chef de station à Clavier.

Monsieur le Directeur Général,

Mesdames, Messieurs,

En ma qualité de titulaire de la station de Clavier, je viens, porte-parole de tout mon personnel, vous exprimer l'émotion que nous ressentons en apportant notre concours à la manifestation de ce jour.

Il n'est pas nécessaire, Monsieur le Directeur Général, de rappeler ici la confiance que portent en vous les travailleurs du rail, conquis depuis longtemps à vos méthodes d'organisation dont la maîtrise s'est affirmée très loin, hors de nos frontières.

Dans la lutte gigantesque que nous impose chaque jour une concurrence effrénée, notre âme de cheminot est inquiète, nos foyers sont menacés...

Aussi, est-ce avec une rassurante fierté que nous vous

voyons présider à nos destinées ! Ralliés sous notre roue ailée, emblème de nos espérances que nous portons bien haut, nous allons à la bataille avec une foi nouvelle, la foi du soldat conscient de la victoire.

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs Rulot, permettez-nous, en vous offrant ces fleurs, d'associer nos esprits et nos cœurs à votre grande joie familiale et de vous adresser nos plus vives félicitations.

Monsieur le Directeur Général, nous saluons en vous le chef éminent qui peut compter sur notre entier dévouement et nous vous présentons nos hommages respectueux.



Discours prononcé par M. Chenu, Ingénieur en chef, adjoint au Directeur du Matériel, au banquet offert le 17 Décembre 1932 à M. Rulot, Directeur du Matériel, à l'occasion de sa nomination en qualité de Directeur Général de la S. N. C. F. B.

Monsieur le Directeur Général,

N'était cette salle brillamment éclairée, moins sévère, à coup sûr, que l'austère Rotonde de l'Hôtel des Chemins de fer, n'était cette table blanche complaisamment garnie et plus réjouissante, certes, que le sombre fer à cheval entouré d'importantes cathèdres qui meuble gravement notre salle de conférences, n'étaient surtout les circonstances exceptionnelles qui nous réunissent aujourd'hui, nous pourrions croire, Monsieur le Directeur Général, qu'il ne s'est rien passé et que vous continuez à présider une réunion ordinaire des chefs de Service du Matériel.

C'est qu'en effet, lorsque nous fîmes le projet de fêter la remarquable promotion dont vous venez d'être l'objet, nous voulûmes que les modestes agapes, auxquelles nous nous proposons de vous convier, ne réunissent que vos collaborateurs les plus proches. Certes, si nous avions ouvert les portes de cette salle à tous ceux qui, dans le service que vous dirigiez, dans le personnel de la Société Nationale ou ailleurs, auraient pu et auraient désiré vous apporter ici, à des titres divers, un tribut d'admiration respectueuse et de reconnaissance émue, la manifestation d'aujourd'hui aurait revêtu un caractère de particulière grandeur et d'imposante solennité.

Excusez-nous, nous ne l'avons pas voulu.

Nous ne l'avons pas voulu parce que, recréant ainsi l'atmosphère coutumière des réunions que vous avez tant de fois présidées, nous avons pensé pouvoir mieux et plus librement laisser parler notre cœur pour vous exprimer les sentiments d'admiration, de gratitude et aussi de regrets que nous éprouvons aujourd'hui.

Lorsque, à l'heure même où le Conseil d'Administration venait de prendre sa décision, nous nous empressions de vous apporter nos félicitations chaleureuses, vous vous êtes écrié :

« Je constate avec plaisir que vous avez tous des mines réjouies ! »

Comment, en effet, notre impression première, à l'annonce de la grande nouvelle, n'eût-elle pas été un sentiment de joie et de profonde satisfaction ? Ne s'agissait-il pas d'un succès remporté par un ancien frère d'armes ? Voilà 26 ans, Monsieur le Directeur Général, que vous vivez parmi nous. C'est dans le labeur journalier, n'est-il pas vrai, dans le partage des difficultés d'une tâche commune, dans le coude à coude quotidien du métier, que se cimentent les meilleures camaraderies et les plus solides amitiés. Ainsi avons-nous appris à vous connaître et à vous estimer, ainsi sont nées les ardentes sympathies qui vous entourent aujourd'hui. Aucun de nous ne pourra oublier que, bien que vous élevant progressivement dans la hiérarchie du commandement, vous n'avez pas cessé d'être l'ami d'autrefois et que, vis-à-vis de vos anciens compagnons de travail, vous n'avez jamais exercé votre autorité que pour mieux les guider, les conseiller, les défendre.

Mais ce n'était pas seulement ce sentiment de profonde satisfaction qui faisait rayonner nos visages lors de l'entrevue que je rappelais ; nous avions d'autres motifs de nous réjouir. Le commandement supérieur de notre Administration était, cette fois, confié à un ingénieur du Matériel !

Depuis des temps immémoriaux, l'autorité, comme on sait, avait toujours appartenu à des ingénieurs ou des fonctionnaires issus d'autres services. Le Service du Matériel paraissait frappé d'ostracisme. Aussi, peu à peu, sans que l'on sût bien pourquoi, se répandait et prenait corps cette étrange opinion que les ingénieurs du Matériel, non seulement ne comprenaient aucune unité transcendante, mais étaient, d'une façon générale, de valeur moindre que leurs collègues. Cette sorte d'exclusivisme nous était d'autant plus pénible que nous le sentions moins justifié, puisque nous sortions des mêmes

écoles et que ce n'était certainement pas le manque d'ardeur au travail ou l'absence de dévouement qui pouvaient nous être reprochés. Votre nomination, Monsieur le Directeur Général, constitue une espèce de redressement, de réparation. C'est un succès qui rejaillit sur nous tous, succès dont nous sommes légitimement fiers et que nous vous devons. Aussi, ne pouvons-nous manquer de vous en témoigner notre plus vive gratitude.

Malheureusement, une ombre assombrit ce tableau. Nous allons perdre notre chef, au Service du Matériel.

Dès votre arrivée à la tête de ce service, vous y avez fait régner une atmosphère nouvelle. Il existait autrefois au Matériel, comme d'ailleurs dans les autres services, un certain esprit de corps. Vous avez fait mieux : vous avez créé parmi nous un esprit de famille. Vous nous avez groupés en un véritable faisceau, dont nous avons immédiatement éprouvé les avantages et la puissance. Ce faisceau a suivi son chef avec confiance et, la réussite couronnant ses efforts, il en a acquis une assurance et une foi en lui-même qu'il n'avait jamais connues.

Le travail, effectué dans de telles conditions, engendre chaque jour de nouvelles satisfactions ; la discipline est volontaire, le dévouement spontané. Quoi de plus agréable, et facile à la fois, que d'exécuter des ordres précis, énoncés avec cette clarté et cette netteté qui vous appartiennent, que de connaître sans ambiguïté le but à atteindre, que de savoir que cet objectif ne changera ni de place ni d'aspect, que la route à suivre restera droite, que le chef qui vous montre ce but du doigt vous soutiendra, vous défendra contre les embûches de la route et vous mènera, quoi qu'il arrive, jusqu'au bout !

Dois-je ajouter que les seules qualités de fermeté et de ténacité qui vous caractérisent n'auraient pas suffi si vous n'aviez, en toute circonstance, été guidé par l'esprit de justice le plus strict et si nous n'avions senti que la bonté est aussi une de vos vertus ? C'est cette bonté qui vous a tant de fois dicté la patience pour les hésitations, les erreurs, les efforts parfois infructueux de vos sous-ordres. C'est elle qui vous rendait prodigue de conseils et d'encouragements dans les cas ardues ou dans les échecs qui n'avaient pu être évités. C'est elle enfin, qui fait que vous avez eu la préoccupation constante de la situation de votre personnel, de ses ressources, de son avenir, à un point tel que ceux qui vous touchent de près vous ont vu souvent frémir d'indignation lorsque menaçait d'être prise une mesure injuste à l'égard d'un agent placé sous vos

ordres. Vous avez toujours défendu vos agents, grands et petits, avec la même énergie que s'il s'était agi de vos proches et nous ne pourrions oublier que c'est à vous que l'on doit, au Matériel, la création de plusieurs emplois supérieurs qui assurent des issues avantageuses aux carrières d'ingénieurs.

Voilà, Monsieur le Directeur Général, en un raccourci malheureusement rapide, les divers titres que s'est acquis à notre reconnaissance le Directeur du Matériel qui nous quitte et c'est pourquoi notre joie d'aujourd'hui se teinte de regrets.

Considérons néanmoins l'avenir avec confiance. D'une part, en effet, vous allez être remplacé par M. Verkoyen, un autre de nos anciens frères d'armes, auquel nous adressons également nos chaleureuses félicitations et à qui nous voulons donner l'assurance de notre plus entier dévouement. D'autre part, vous ne nous quittez pas tout à fait, puisque vous devenez notre chef suprême.

Vous allez prendre en mains le commandement de la grande armée du Chemin de fer et la conduire à de nouvelles réussites et à de nouveaux succès. Nous vous suivrons avec la même confiance et la même ardeur que par le passé et ferons en sorte que, dans cette armée, la belle division que représente le Service du Matériel, continue à se distinguer et reste digne de la brillante réputation que vous lui avez donnée.

Les circonstances actuelles exigent d'ailleurs plus impérieusement que jamais la présence à la tête de nos chemins de fer d'un homme de toute première valeur. De grands problèmes vont se poser. Les exploitations de transports sont en pleine évolution. Des intérêts considérables, et notamment des intérêts nationaux de premier plan, sont de plus en plus attachés à la bonne gestion de notre Railway.

De telles conjonctures rendent plus significatif encore le choix que vient de faire le pays par la voix de ceux auxquels il a confié ses intérêts. Vous voudrez donc bien nous permettre, Monsieur le Directeur Général, de vous en exprimer toute notre admiration et de vous adresser nos plus vives et nos plus sincères félicitations pour l'honneur qui vient de vous être témoigné. Certes, la charge est lourde, mais nul n'a douté, connaissant la puissance de travail ainsi que le dévouement à la Société et à la chose publique dont vous avez donné tant de preuves dans le passé, que vous ne continuiez à vous consacrer tout entier à votre tâche, au point de lui sacrifier votre repos, votre tranquillité, vos satisfactions personnelles et même vos intérêts familiaux.

Aussi, n'est-ce pas sans émotion que nous songeons au sacrifice consenti également par Madame Rulot, que nous associons dans les sentiments d'admiration que nous vous témoignons et à qui nous adressons nos plus respectueux hommages.

A peine nous aurez-vous quittés, Monsieur le Directeur Général, que l'étendue, la diversité et la nature même de vos nouvelles fonctions ramènerons pour vous le Service du Matériel sur le même plan que les services voisins. Les souvenirs du passé s'estomperont. Laissez-nous espérer, cependant, qu'ils ne s'effaceront pas complètement et que, dans les nombreuses séances auxquelles vous assisterez encore dans cette fameuse Rotonde que j'évoquais tout à l'heure, il vous arrivera parfois de songer au temps où vous occupiez le fauteuil présidentiel au milieu de vos anciens collaborateurs, et, peut-être aussi, de vous remémorer la réunion d'aujourd'hui. Car c'est votre dernière réunion des chefs de service, Monsieur le Directeur du Matériel. Nous voudrions suspendre le temps qui s'écoule et prolonger, prolonger cette heure d'adieu qui, pourtant, comme toute chose, passe... et va passer.



Discours prononcé par M. Rulot, Directeur du Matériel, au banquet offert le 29 décembre 1932, à M. Foulon, Directeur Général, à l'occasion de sa mise à la retraite.

Monsieur le Directeur Général,

J'ai le grand honneur d'être ce soir l'interprète de tous vos collaborateurs des rangs supérieurs, réunis dans un élan unanime pour vous exprimer les regrets, que va nous causer votre départ prochain et pour vous manifester les sentiments de vive sympathie et d'affectueux respect, que nous éprouvons tous pour vous.

Monsieur le Directeur Général, permettez-nous de vous dire d'abord à quel point votre belle carrière, faite d'une ascension continue dans les rangs hiérarchiques, et qui s'achève à la date régulière, parce que vous l'avez voulu ainsi, trop modeste et trop consciencieux pour admettre qu'une dérogation quelconque fût apportée au cours immuable des choses, restera pour nous un exemple de travail et de rectitude, en même temps que de succès et d'autorité.

Pour se rendre un compte exact de ce que signifient ces appréciations, il faut avoir vécu comme nous l'avons fait à vos côtés, les péripéties de la vie ferroviaire de l'après-guerre, les transformations profondes que la gestion de notre railway national a subies dans les dix dernières années.

Laissez-moi faire de votre carrière un tableau, malheureusement trop bref, mais au moins complet et substantiel, qui montrera qu'au moment où les difficultés commencèrent, difficultés telles qu'on en reverra difficilement le renouvellement dans l'avenir, vous aviez déjà un important bagage de réalisations et un nombre respectable d'années de service.

Cela ne vous a pas empêché de traverser toutes ces difficultés d'un pas alerte, doué que vous étiez, d'un solide optimisme, justifié par la connaissance de vos moyens, et d'une robuste santé indispensable dans l'exercice de vos lourdes fonctions.

Sorti en 1891 des Ecoles Spéciales annexées à l'Université de Gand, vous avez commencé votre carrière d'ingénieur à l'administration des Ponts et Chaussées (Service de Construction des Chemins de fer). En ce temps là, c'étaient en effet les Ponts et Chaussées qui étudiaient la construction des nouvelles lignes de chemin de fer, chose assez singulière, puisqu'ils n'étaient pas appelés à les exploiter, mais qui résultait d'une répartition d'attributions interministérielle.

Le 1^{er} janvier 1895, vous passez à l'administration des Chemins de fer de l'État, à l'occasion du transfert à ce département du Service de construction des chemins de fer ; les choses commencent à rentrer dans l'ordre.

Successivement comme ingénieur, comme ingénieur principal dirigeant, comme ingénieur en chef-directeur de service, vous êtes appelé à vous occuper de l'étude de grands travaux et de lignes nouvelles, notamment du relèvement de la gare d'Alost, exécuté sans le moindre incident, dans des circonstances particulièrement difficiles, de la construction du Pont Teichmann, au-dessus de la gare de Schaerbeek, de la ligne de Schaerbeek à Hal, de la ligne de Schaerbeek à Haren, de la ligne de Bertrix à Muno qui, construite en terrain accidenté, présente un très grand nombre d'ouvrages d'art intéressants, entre autres le beau viaduc d'Herbeumont, des chemins de fer de la Campine, des projets de ligne directe entre Bruxelles et Aix-la-Chapelle, et j'en passe.

Le 1^{er} janvier 1913, vous êtes appelé à diriger le premier

bureau de la Direction des Voies et Travaux (Ouvrages d'art); puis, le 22 septembre 1919, vous prenez la tête du Service I des Etudes et Travaux, avec le grade d'Ingénieur en Chef Directeur d'Administration.

Nommé, le 16 juillet 1921, Administrateur des Voies et Travaux, à une époque où le fonctionnement de nos services n'avait pas encore repris son équilibre d'antan et où les effets de la guerre se faisaient toujours sentir, vous n'avez pas tardé à donner une impulsion vigoureuse aux grands travaux d'amélioration de voies, car l'insuffisance des installations, tant de gares que de voies principales, constituait l'une des causes de difficultés rencontrées à cette époque dans notre exploitation. Citons, notamment, la ligne de Schaerbeek à Hal, la mise à double voie de la ligne d'Athus-Meuse et de la ligne de la Molignée, ainsi que l'agrandissement ou la création des gares de formation d'Anvers, de Schaerbeek, de Stockem et de Latour.

Vinrent alors les événements de 1923, la crise qui s'ensuivit, ensuite de laquelle, au début de 1924, on fit appel à un administrateur directeur général, choisi en dehors de nos cadres. Mais ce ne fut qu'un bref interrègne, et le 4 décembre 1924, vous succédez au Directeur Général Françoisse, dont vous aviez été le bras droit.

Près de deux ans se passent ainsi, où vous avez l'occasion de présider à une nouvelle orientation de la gestion de notre réseau ferroviaire vers une exploitation industrielle. Vous continuez et parachevez le programme des grands travaux dont nous parlions tout à l'heure et en même temps, sous votre égide, l'exploitation du réseau s'améliore de plus en plus au point que la création de la Société Nationale, dont il va bientôt être question, pourra s'accomplir sans heurt et que l'on trouvera dans la mobilisation des ressources que recèle notre beau réseau de chemins de fer, les éléments d'une opération normale, logique et salvatrice.

Lorsqu'en 1926, en effet, éclate la crise financière du pays et que, solution naturelle que je viens d'énoncer, en septembre 1926 a lieu la création de la Société Nationale des Chemins de fer belges, commence la période d'adaptation au nouveau régime, adaptation à laquelle vous allez présider au nom de notre Comité Permanent et de notre Conseil d'Administration.

Monsieur le Directeur Général, laissez-nous vous dire

combien vous avez contribué à nous faciliter cette adaptation, avec quelle rare maîtrise et en même temps avec quelle énergie bienveillante vous nous avez guidés, conseillés et stimulés. Nul plus que nous qui vous touchions de près, ne peut savoir combien il vous a fallu de doigté et de sang-froid pour nous conduire dans la nouvelle voie qui nous était tracée, conscient que vous étiez à quel point les intérêts du pays étaient dépendants de la bonne marche de nos services.

La réussite, nous en sommes témoins, a dépassé tous les espoirs mais il fallait que, avant d'abandonner les leviers de commande à d'autres mains, de nouvelles épreuves vous fussent infligées. La crise vint nous atteindre et nous étreindre, en même temps que la concurrence de la route s'affirmait plus âpre et plus dangereuse. Il n'a pas dépendu de vous que nous en soyons débarrassés, mais ce que nous pouvons dire, c'est que vous achevez l'exercice 1932 dans des conditions inespérées et que vous aurez eu la coquetterie de nous quitter après avoir établi une balance mensuelle favorable des recettes et des dépenses.

Nous aurions bien d'autres choses encore à inscrire au bilan de votre direction générale, mais leur description serait trop longue. Vous n'aurez qu'une chose à regretter, c'est, comme vous me le disiez il y a quelques jours encore, de n'avoir pu assurer la réalisation si nécessaire des transformations de la station de Bruxelles-Nord. Cela n'a pas, non plus, dépendu de vous, nous le savons, et nous n'oublierons pas que vous nous avez légué une belle mission à parachever.

Monsieur le Directeur Général, dût votre modestie en souffrir, permettez-nous de compléter cet exposé, un peu trop technique, par notre appréciation de vos qualités de cœur. Laissez-nous vous remercier de la façon si affable, si agréable, avec laquelle vous nous avez toujours traités. Un ordre émanant de vous était donné d'une manière tellement délicate, vous aviez un tel souci d'éviter de froisser des convictions parfois trop absolues, on sentait sous cette urbanité de tous les instants une si bienveillante fermeté que ces ordres étaient exécutés avec enthousiasme. Nous savions que vous aviez avant tout en vue l'intérêt supérieur de la Société et ce sera pour nous, dans l'avenir, une leçon et un guide permanent.

Ce n'est pas, Monsieur le Directeur Général, sans sacrifier votre vie familiale que vous avez pu ainsi vous abandonner à votre tâche ardue. Aussi, permettez-nous d'associer

Madame Foulon à nos remerciements et à notre gratitude. Acceptez le modeste cadeau que nous lui offrons en souvenir de vos collaborateurs et veuillez lui présenter l'hommage de nos sentiments respectueux.

Monsieur le Directeur Général, j'ai conservé pour la fin cette affirmation, que ce ne sont pas vos seuls collaborateurs immédiats qui ont bénéficié de votre bienveillance constante, mais aussi et surtout le petit personnel, dont nous sommes ici les interprètes et qui, soyez-en bien sûr, conservera inaltérable le souvenir du premier Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de fer belges.

Vive Monsieur Foulon !

Réponse de M. le Directeur Général Foulon.

Cher Monsieur Rulot,

Vos aimables paroles me sont allées droit au cœur : elles ajoutent encore à l'émotion qui m'étreint à la pensée de me séparer bientôt des amis dévoués qui m'entourent. Laissez-moi vous remercier tous des sentiments que vous me témoignez et de la délicate pensée que vous avez eue d'y associer Madame Foulon.

L'œuvre artistique remarquable que vous voulez bien nous offrir me rappellera toujours les liens profonds qu'une communauté d'aspiration et d'efforts a établis entre nous.

Vous avez bien voulu, Cher Monsieur Rulot, avec une bienveillance dont je suis confus, tracer un élogieux résumé de ma carrière d'ingénieur. Comment vous définir les sentiments divers que j'ai éprouvés en vous écoutant ? Satisfaction sans doute que l'effort accompli n'ait pas été stérile, mélancolie aussi au seuil de la retraite, joie d'avoir pu à travers vents et marées conduire au port le beau vaisseau dont on m'avait remis la barre.

Mais un sentiment dominait tous les autres : celui de l'innombrable effort que représentait l'œuvre accomplie. Cet effort c'est vous tous, mes chers amis, ce sont vos collaborateurs depuis les plus modestes qui l'ont fourni. Si je n'ai pas

cru pouvoir — après quelque hésitation, je l'avoue — me dérober à la manifestation d'aujourd'hui dont j'appréhendais l'émotion, c'est que cette réunion, impossible en d'autres circonstances, me donnait enfin l'occasion de vous dire combien j'estimais, à sa juste valeur, la collaboration loyale et confiante que vous m'avez toujours apportée.

Elle m'a été du plus précieux appui dans maintes circonstances difficiles que nous avons traversées ensemble et, de tout cœur, je vous en remercie.

M. Rulot signalait tout à l'heure la façon particulièrement encourageante dont se terminerait l'exercice en cours : le mois de décembre notamment s'achève dans des conditions telles qu'on n'eût pu raisonnablement l'escompter il y a six mois.

Que ce résultat ait pu être atteint malgré l'acuité de la crise économique que nous traversons, est l'indice de l'étroite collaboration entre la Direction et le personnel et la preuve d'un état d'esprit qui mérite d'être signalé.

C'est pourquoi, Messieurs, malgré les regrets que j'éprouve à vous quitter, j'écoute avec sérénité sonner l'heure de mon départ.

Le réseau est en de bonnes mains et, malgré les concurrents redoutables que le progrès lui suscite, le Chemin de fer belge fêtera bientôt allègrement ses cent ans.

Ma foi en son avenir reste entière ; le redressement auquel nous assistons en ce moment va se poursuivre et l'industrie ferroviaire restera ce qu'elle a toujours été : la première dans l'économie du pays.

Monsieur le Directeur Général, laissez-moi vous remercier encore de vos éloquentes paroles : au delà de ma personne, elles vont à tous ceux qui, secondant mes modestes efforts, ont contribué à faire du réseau ce qu'il est aujourd'hui : à mes collaborateurs de la Direction, au personnel supérieur, à toute la grande famille des cheminots.

A tous, j'adresse l'expression de ma gratitude et plus spécialement à vous, mes chers amis, qui m'entourez aujourd'hui et qui me procurez ainsi l'une des plus émouvantes, des plus réconfortantes aussi, parmi les heures de mon existence.

La sympathie que vous m'avez témoignée, je vous demande de la reporter sur mon successeur. Je sais qu'il peut compter sur vous, comme vous pouvez compter sur lui dans la lutte pour la défense du rail.

D'un peu plus loin, mais avec le même intérêt, je continuerai à suivre vos travaux ; j'emporte de ma carrière au Chemin de fer le plus réconfortant souvenir.

Je lève mon verre à votre santé à tous, Messieurs, au succès de vos efforts, à la grandeur et à la prospérité du réseau.



Pour terminer, faisons également mention des nombreuses marques de sympathie qui se sont manifestées sous forme d'envois de lettres, de télégrammes, de fleurs, d'objets d'art, et auxquelles a été associée, à juste titre, Madame Narcisse Rulot, compagne attentive et dévouée du nouveau Directeur général.