

CHARDOME (*Paul-François-Joseph-Léonard*), Ingénieur naval et Administrateur-Directeur de sociétés (Verviers, 22.10.1885 - Rupelmonde, 13.8.1974). Fils de Léopold et de Servais, Emma.

Au sortir de ses humanités, Paul Chardome était attiré par la mer et les bateaux; aussi, il fit ses études d'ingénieur civil des constructions navales à l'Université de Gand, la seule du pays, à cette époque, où cette spécialité était enseignée. Il y fut le premier élève du professeur Meuwissen qui venait de rentrer d'Angleterre où il s'était illustré en construisant le *s/s Mauretania* qui avait remporté le ruban bleu de la traversée de l'Atlantique, trophée qu'il conserva durant vingt-six ans, tant ce bateau était en avance au point de vue technique sur les réalisations des concurrents.

En 1907, Paul Chardome conquit un premier diplôme d'ingénieur civil des constructions et, en 1908, il suivit l'année complémentaire pour l'obtention du titre d'ingénieur naval.

Nanti de ces deux diplômes, il entra au chantier naval Cockerill à Hoboken; dans le cadre de ses activités, il effectua, notamment, un voyage en mer Baltique. Déjà à cette époque, Paul Chardome s'intéressa vivement aux problèmes de la construction de bateaux destinés à naviguer au Congo. Il dressa les plans d'unités telles que les *s/w Roi Albert*, *s/w Reine Elisabeth* et *s/w Luxembourg* qui étaient d'un type nouveau pour le Congo; leur tonnage et le confort des aménagements dépassaient ceux des unités mises en service antérieurement sur le Fleuve. C'est à cette époque aussi que le commissaire Moulaert eut l'idée de doter le chantier de Léopoldville d'un dock flottant; il s'agissait d'une idée entièrement neuve, car une pareille installation n'avait jamais équipé un tronçon de fleuve isolé de la mer par des rapides. Paul Chardome fit l'étude et dressa les plans de ce dock qui fut une réussite à tous points de vue. Inauguré en 1913, cet outil de travail de 1 000 t de capacité de levage, rendit les plus grands services et coopéra indirectement au développement économique du pays, grâce à la rapidité avec laquelle il pouvait soulever un bateau nécessitant des réparations urgentes; en 1974, au décès de Paul Chardome, ce dock était toujours en service à Kinshasa, au chantier de la Chanic.

C'était une époque où de nombreuses sociétés apparaissaient au Congo qui, récemment, était devenu une colonie belge. C'est ainsi que Paul Chardome étudia les nouvelles unités commandées par le C.F.L. (Compagnie des Chemins de Fer des Grands Lacs), la Citas, les Huileries du Congo belge (H.C.B.) et d'autres sociétés privées possédant une flotte plus modeste.

En 1914, lorsque la guerre éclata, il dut partir en Angleterre en passant par la Hollande; pendant le tragique exode, au passage à Hulst, sa famille s'agrandit par la naissance d'un troisième enfant, son fils Albert.

Passé en Angleterre, il fut dirigé sur Glasgow en Ecosse où, malgré la situation difficile des années de guerre, il passa un temps d'intense activité intellectuelle et technique. En effet, cette ville était un des plus grands centres mondiaux de la construction navale et il travaillait au chantier Fleming and Ferguson à Paisley, y côtoyant les noms les plus célèbres du monde naval.

Au sein de ce milieu traditionnel pragmati-

que et assez conservateur, Paul Chardome, formé à l'école du professeur Meuwissen, faisait figure de novateur et presque de révolutionnaire, car chez lui, tout était raisonné, tout était calculé. Aussi, malgré l'étonnement qu'il provoqua au début, il fut l'objet de la plus haute considération. De son côté, il tira également le plus grand profit de ses contacts avec ce monde de techniciens et de praticiens éminents.

Cependant, l'activité ne se limitait pas aux contacts intellectuels, car au fort de la guerre sous-marine lancée par les Allemands contre la flotte anglaise, il fallait chercher toujours des moyens nouveaux pour standardiser le matériel et accélérer la production.

Une fois la guerre terminée, il revint s'installer en 1919 à Hoboken et reprit sa place au chantier Cockerill, où il collabora avec les ingénieurs Smal, Kraft de la Saulx, Helman, Dauwe, Dufour et d'autres. Beaucoup était à faire durant cette période d'après guerre; des malles Ostende-Douvres, des paquebots pour le Congo, des bateaux fluviaux et des barges pour tout le réseau hydrographique congolais.

Sa famille s'étant agrandie, elle comptait alors déjà cinq enfants, il cherchait à améliorer sa situation personnelle, lorsqu'on lui signala un petit chantier, fondé à la veille de la guerre et situé à Rupelmonde, qui était en quête d'un directeur. C'était en 1920; il se présenta et il fut engagé.

Les installations étaient très modestes, mais le nouveau directeur pouvait compter sur un personnel travailleur et dévoué dont il eut le talent de s'acquiescer la collaboration, grâce à ses qualités d'homme et à sa grande compétence.

C'était l'époque où le Congo sortait d'une crise des transports qui avait failli asphyxier l'économie du pays. La commission des transports instituée par le ministre des Colonies, Henry Carton, avait établi un programme des besoins en matériel de transport, notamment dans le domaine fluvial. De plus, l'Unatra venait d'être fondée par la fusion de la Sonatra et de la Citas.

Paul Chardome entra en relation avec le nouvel organisme, notamment avec le chef du service des études, l'ingénieur naval Emmanuel Hanssens, et il obtint la commande de diverses barges et automoteurs destinés au Congo. Citons également les barges à moteurs *Kasai* et *Katanga*, qui étaient des unités d'un type nouveau.

Esprit curieux et à l'affût des nouveautés susceptibles d'apporter des améliorations au matériel flottant, il fut réellement le précurseur en Belgique, de la soudure des coques de bateaux d'intérieur, ce qui conduisit à un allègement du matériel. D'autre part, il introduisit en Belgique la tuyère Kort qui permit d'améliorer sensiblement le rendement des remorqueurs. C'est ainsi qu'en 1938, il équipa d'une tuyère Kort le *m/b Géri*, remorqueur du Stanley-Pool, qui était la première unité congolaise dotée de cet équipement. Les résultats obtenus constituaient une telle amélioration que, dans la suite, tous les remorqueurs de l'Otraco, qui avait absorbé l'Unatra, en furent dotés.

En 1929, avec quelques collègues, il fonda l'Union belge des Ingénieurs navals, dont il fut le premier président. Il réussit à y créer un courant d'amitié et de collaboration entre collègues, qui fut profitable au renom de la construction navale belge à l'étranger.

La crise des années 1930 à 1935 fut une période difficile, mais au sortir de celle-ci, confiant dans l'avenir, Paul Chardome améliorerait et étendait les installations du chantier

naval de Rupelmonde. Il put ainsi entreprendre, en 1938, la construction des *s/w Lisala* et *Lukolela*, qui furent les plus grands remorqueurs du type stern-wheeler mis en ligne au Congo. Ces bateaux de 850 ch étaient des modèles du genre, mais après la deuxième guerre mondiale, on ne construisit plus de bateaux à vapeur, car le moteur Diesel avait fait d'énormes progrès.

Dès la fin de la tourmente, il participa aux nombreuses adjudications pour la construction de bateaux destinés au Congo, tant pour l'Otraco et le C.F.L. que pour le service des Voies navigables et d'autres firmes privées.

Le chantier naval de Rupelmonde, à partir de 1946, construisit de nombreuses barges de 50 t, de 350 t et de 800 t.

Mais les unités les plus importantes réalisées par Paul Chardome furent les remorqueurs de 1 000 ch propulsés par trois hélices en tuyère Kort actionnées par moteurs Diesel. L'étude de ces bateaux, nouveaux et complexes, se fit en collaboration étroite avec la direction technique de l'Otraco et elle fit l'objet d'essais très poussés entrepris au bassin de carène de Wageningen, en Hollande.

En juillet 1951, la mise en ligne du premier remorqueur de 1 000 ch, le *m/b Kisangani*, coïncidait avec la première foire commerciale de Léopoldville. Le chantier naval de Rupelmonde y participait et, pour la première fois de sa vie, Paul Chardome eut la joie de voir le Congo pour lequel il avait construit tant de bateaux. De nombreux congolais visitèrent le stand de son chantier; l'un d'eux lui dit des paroles qui lui allèrent droit au cœur.

Voici comment il évoqua lui-même ce souvenir lors de l'assemblée générale de l'Union belge des Ingénieurs navals de 1952:

Aussi, laissez-moi pour terminer, vous apporter le merci de l'Afrique, un merci que j'ai reçu moi-même et que, pour cette raison, je n'oserais vous répéter si ce n'était pour vous le transmettre.

Ce merci, je l'ai recueilli à la foire commerciale de Léo, en août 1951.

Les noirs, admis pour la première fois à une exposition de ce genre, défilèrent en rangs serrés et curieux devant les divers stands et un groupe d'entre-eux m'avait apostrophé au sujet des silhouettes de bateaux coloniaux que nous exposions et qu'ils reconnaissaient. Ils croyaient que ces bateaux, baptisés de noms congolais, qu'ils étaient accoutumés à voir sur le fleuve, étaient construits à Léo.

Quand je leur eus dit que ces bateaux avaient d'abord été construits en Belgique, l'un d'eux levant ses yeux candides vers moi, me dit très simplement: Tu as rendu de grands services.

A vous, mes chers collègues, je vous transmets ce merci de notre frère noir inconnu, car il souligne magnifiquement l'œuvre accomplie en Afrique, non seulement par nos ingénieurs et constructeurs navals, mais aussi par tous ceux qui ont travaillé ou qui travaillent encore au développement de notre belle colonie.

Il aimait à évoquer ce souvenir encore plusieurs années après.

Sous sa direction, le chantier naval de Rupelmonde se développait et il continuait à construire encore de nombreux bateaux pour le Congo, le Niger, le Maroni et d'autres fleuves desservant les pays du tiers monde. Il fit aussi des chalutiers pour l'Indonésie, sans parler des nombreuses constructions pour la Belgique et l'Europe.

En 1952, il entreprit un voyage à Bamako et Koulikoro, sur le Niger, pour la mise en service d'un courrier à moteurs, le *m/b Archinard*, dénommé depuis le *m/b Mali*; c'est toujours le bateau le plus important et le plus luxueux, desservant ce fleuve.

En 1955, il entreprit un voyage au Pakistan, à l'invitation des autorités de ce pays, pour assister à une conférence sur la navigation dans les pays sud-asiatiques.

Lorsque l'heure de la retraite sonna, il continua à s'intéresser à son chantier et il prodiguait toujours des conseils aux nombreux jeunes qui aimaient le consulter. Il suivait toujours avec intérêt les problèmes du tiers

monde et il soutint, notamment, un jeune prêtre zairois qui avait entrepris un doctorat à l'Université grégorienne de Rome.

Paul Chardome s'éteignit doucement à Rupelmonde, entouré de l'affection de tous les siens, après une vie bien remplie.

Ingénieur naval de grande valeur, il était fellow de la « Royal Institution of Naval Architects » de Londres. Il était doyen d'Honneur du Travail, Commandeur de l'Ordre de Léopold II, Officier de l'Ordre de Léopold et Chevalier de l'Ordre de la Couronne.

15 septembre 1974.

A. Lederer.

Archives de famille. — Archives du chantier naval de Rupelmonde. — Souvenirs personnels. — Lederer, A. : Histoire de la navigation au Congo (Tervuren, 1965). — Chardome, P. : Evolution des bateaux coloniaux (3e annuaire de l'UBIN, 1949-1953, p. 232).