

RICHELOT (*Charles-Joseph*), Ingénieur, Directeur général à l'Otraco (Nivelles, 6.3.1897 - Bruxelles, 23.5.1977). Epoux de Heuson, Jeanne.

Après avoir obtenu son diplôme d'humanités, Charles Richelot suivit à l'Université Libre de Bruxelles le cycle des cours conduisant au diplôme d'ingénieur civil des constructions; il faisait partie de cette génération d'universitaires qui durent accomplir leurs études dans la difficile période de la fin et de l'après-guerre 1914-1918. Ayant obtenu son diplôme en 1922, il fit son service militaire et fut engagé le 1^{er} novembre 1923 à la Compagnie du Chemin de fer du Congo.

Il commençait sa carrière à une époque où les transports de la colonie belge connaissaient de sérieuses difficultés. En effet, pendant la guerre, le matériel s'était fortement usé par suite de l'impossibilité d'approvisionner le Congo en pièces de rechange et en matériel d'entretien. Dans l'immédiat après-guerre, on avait paré au plus pressé. Mais lorsque le trafic se développa, les installations du port de Matadi s'avérèrent insuffisantes et il en résulta un sérieux embouteillage en 1924. De plus, le tracé de la voie du chemin de fer reliant Matadi à Léopoldville était difficile et au petit écartement de 765 mm.

Pour résoudre les difficultés de transport de façon définitive, le ministre Carton avait constitué en 1924, une Commission d'Etudes des Transports qui avait examiné les solutions à adopter dans tous les domaines, de façon à favoriser l'expansion économique du Congo belge. En ce qui concerne le chemin de fer du Bas-Congo, la Commission avait préconisé l'extension des installations du port de Matadi et l'amélioration du tracé entre Matadi et Léopoldville en adoptant également pour la voie l'écartement standard des colonies anglaises de 3'6", soit 1,067 m, au lieu de 765 mm.

Le jeune Richelot se trouvait ainsi devant une tâche considérable et exaltante. La Compagnie du Chemin de fer du Congo avait à transformer et agrandir les installations du port de Matadi et à modifier totalement le tracé de la voie du chemin de fer, en adoptant l'écartement de 3'6". Tant le port que la ligne devaient être équipés en magasins, entrepôts, ateliers, signalisation et faisceaux de voie.

Les travaux étaient importants, car le port ne comportait, en 1924, que deux appontements métalliques en forme de T s'avancant dans le fleuve à un endroit où la vitesse du courant était élevée et non exempte de tourbillons; de plus la variation du niveau entre les basses eaux et les hautes eaux atteignait environ 7,50 m et il fallait prévoir un tirant d'eau de l'ordre de 10 m pour les navires chargés, donc les murs de quai devaient mesurer plus de 18 m de hauteur; ils furent construits en blocs de béton immergés superposés, constituant le mur de quai le plus haut au monde, construit selon cette conception. Le mur venait à front des appontements, l'espace vide laissé entre la rive et la face arrière étant remblayé en coupant dans les falaises de Matadi, afin de créer ainsi artificiellement une aire suffisante pour les magasins, entrepôts, faisceaux de voie, cours à marchandise et bureaux pour l'administration du chemin de fer, du port et des services de la douane.

L'extension du port ne comportait qu'une partie de la tâche dont Richelot avait à mener l'étude; la plus grosse partie de son activité était consacrée au chemin de fer, ce qui n'était pas une mince besogne.

Sur le terrain, Hector Baillieux, qui venait d'achever le tracé du B.C.K., faisait le relevé topographique et le piquetage de la nouvelle voie. Elle s'écartait

sensiblement de l'ancienne, car le nouveau tracé ne pouvait épouser d'aussi près le terrain tourmenté de la région des Monts de Cristal. Il fallait tâcher de réduire la longueur des tunnels et les volumes des remblais et des talus en ne dépassant pas une pente de 17

pour mille compensée, contre 45 auparavant. La mission fut parfaitement remplie, car le nouveau tracé fut raccourci de 34 km et au lieu d'atteindre un point culminant de 751 m (à Thysville), il ne dépassait pas la cote de 669 m (à Kolo); les rayons de courbure étaient de 250 m au lieu de 50 m auparavant.

Le tracé de la nouvelle voie put être mis en service le 18 juin 1932. Il s'agissait d'un travail considérable et deux heures après le passage du dernier train au petit écartement, le premier convoi pouvait passer aux points de raccordement à l'ancien tracé. En tous ces points, une équipe d'Africains dirigée par un contremaître remplaçait un aiguillage prévu sur place.

Des bureaux de Bruxelles, Richelot coordonnait les commandes et étudiait le meilleur matériel et les solutions les plus adéquates.

Cependant, rien de tel en pareille position que de se rendre sur place pour voir de visu la réalité des problèmes. Aussi, du 16 janvier au 30 juillet 1928, Richelot se rendit en Afrique pour prendre langue avec ses collègues qui couvraient sur le terrain.

Mais lorsque la voie fut terminée, il restait encore de nombreux problèmes à mettre au point. Des gares d'une conception architecturale élégante bordaient la voie. Le vieux bâton pilote à main en vigueur depuis la création du chemin de fer fut remplacé en 1940 par le bâton pilote électrique Webb-Thomson. L'atelier de Thysville fut agrandi et modernisé ainsi que le dépôt de Cattier.

Au début, les nouvelles locomotives à vapeur étaient du type Mikado, avec une charge de 16 tonnes par essieu; pour les trains à marchandises les plus lourds, on passa commande de locomotives Decapod à 5 essieux moteurs et à deux essieux porteurs; elles pouvaient tirer des trains de 600 t brutes.

Les croisements des convois sur la ligne à voie unique se faisaient aux gares équipées d'une voie d'évitement avec entrée et sortie raccordées à la voie principale.

Pour activer le trafic, Richelot fit allonger la voie d'évitement à 600 m de façon à y garer des trains à double traction de 1200 t brutes. De cette façon, la capacité de la voie était doublée sans travaux considérables.

Richelot eut aussi à examiner, et cela à plusieurs reprises, les projets d'électrification du chemin de fer qui étaient régulièrement proposés. Le premier fut celui de Kalbermaten, un Suisse, en 1925.

Tous ces projets étaient présentés par des ingénieurs enthousiastes et protagonistes de l'électrification. Cependant, ils péchaient généralement par quelques défauts que Richelot décelait avec rapidité. Ainsi, le projet de Kalbermaten s'appuyait sur les résultats d'exploitation obtenus par l'ancienne voie de chemin de fer et les anciennes locomotives. Lorsque la nouvelle voie fut mise en service avec les locomotives à vapeur plus modernes et plus puissantes, le tonnage de trafic annuel à partir duquel la traction électrique aurait pu se justifier, était beaucoup plus considérable que celui qu'on pouvait envisager dans les dix années à venir.

Lorsque l'Otraco fut créé en 1936, Charles Richelot conserva ses fonctions à l'administration centrale où il était chargé des études du matériel de chemin de fer et des ouvrages du génie civil. Lors de l'absorption de l'Unatra par l'Otraco, il s'occupait également des problèmes de génie civil propre à cet organisme.

Vint la période troublée de la guerre: après l'évacuation de l'Administration centrale de l'Otraco à Bordeaux et son retour à la fin juillet 1940 à Bruxelles, Richelot réintégra son bureau et tâcha d'assurer la bonne fin des commandes en cours, par l'entreposage de celles qui étaient achevées et en négociant, aux moindres frais, l'annulation de celles peu avancées et dont l'exécution pouvait être remise à plus tard.

Comme tous les ingénieurs des bureaux des administrations centrales des organismes coloniaux, il se

livra à l'étude de nouveaux matériels et des améliorations qu'on y pouvait apporter. Avec les collègues des autres réseaux, il examinait aussi la standardisation du matériel.

Lorsqu'en 1944, la guerre fut achevée, Richelot, qui avait été nommé sous-directeur le 1^{er} janvier 1945, ne tarda pas à se rendre en Afrique, afin d'enquêter de visu sur les besoins et les mesures à prendre. C'est ainsi qu'il séjourna au Congo du 18 mai 1945 au 13 janvier 1946.

Il était nommé directeur de l'Otraco le 1^{er} janvier 1947. Le volume des transports au Congo à cette époque se mit à croître d'une façon prodigieuse. En 10 ans, de 1946 à 1956, le trafic avait triplé et non seulement à l'exportation, mais surtout à l'importation. Le plan décennal du Ministre Wigny avait été très bénéfique pour tous et l'économie de la Colonie ne se trouvait plus freinée par la pénurie des moyens de transport. Les organismes de transports eurent à fournir un immense effort à cette occasion, car il leur était demandé de prévoir une réserve de matériel de 20%, de façon à être à même de faire face à des pointes de trafic.

A cette époque, quelques commandes de plusieurs centaines de wagons de 40 t se succédèrent. Afin de réduire le coût de l'exploitation, la traction à vapeur fut progressivement éliminée par l'acquisition de nouvelles locomotives diesel-électriques. Leur mise en ligne donna lieu à une usure prématurée de la voie. Les causes en furent recherchées et, bien que la charge par essieux fût maintenue à 16 tonnes, le rail de 32 kg/m fut remplacé par un rail de 40 kg/m, d'abord dans les courbes, puis en pleine voie. A cette occasion, Richelot fit souder les rails par aluminothermie, de façon à obtenir des coupons de rail de 200 m de long.

Une autre étude conduite par Richelot, fut l'extension des gares de triage, notamment à Limete, et le déplacement de l'atelier de réparation des locomotives diesel de Thysville à Léopoldville.

Des extensions des installations portuaires devenaient indispensables. Les deux ports les plus importants firent l'objet de directives du professeur Bollengier, et Richelot en assura l'étude détaillée et l'exécution. Il eut aussi à passer des commandes d'un nombre si important de grues, que l'Otraco était, chez les fournisseurs belges, un client plus important que le port d'Anvers.

Citons, parmi le matériel spécial dont il fit l'étude et passa la commande, trois automotrices diesel qui devaient assurer en six heures la liaison entre Matadi et Léopoldville.

Mais l'heure de l'indépendance approchait et ce matériel ainsi que plusieurs grues furent livrés plusieurs années après 1960.

Richelot, qui avait été nommé directeur général le 1^{er} janvier 1953, reçut le grade de directeur général honoraire le 30 novembre 1960, lorsque l'administration centrale fut dissoute à Bruxelles, cinq mois après l'indépendance du Congo.

Il avait encore effectué un voyage à la Colonie, de deux mois, au printemps 1950, un autre d'un mois en 1953 et un court séjour de 15 jours 1959, au cours duquel sa femme l'accompagna afin de rendre visite à leurs enfants qui œuvraient au Katanga.

Richelot accepta l'indépendance du Congo comme un événement normal dans le cours de l'histoire et aimait encore recevoir des nouvelles du réseau ferré qui avait été l'œuvre de sa vie.

Il s'occupait surtout de sa famille et il se consola difficilement de la mort de son épouse. Il s'éteignit doucement à Bruxelles, ayant atteint l'âge de quatre-vingts ans.

Distinctions honorifiques: Commandeur de l'Ordre de Léopold; Chevalier de l'Ordre de la Couronne.

25 novembre 1977.

[Comm.]

A. Lederer.

Sources: Dossier personnel de l'Otraco. — Plaquette du XXV^e anniversaire de l'Otraco, Bruxelles 1960. — Souvenirs personnels.