

Histoire de la colonisation belge au Congo 1876-1910 par CoBelCo. (Critique 11, Le Chemin de Fer

Voilà une drôle de manière de commenter cette histoire en la faisant débiter avant l'AIA (Association Internationale Africaine) et en couvrant l'époque AIA (1878-1884) puis toute la période EIC (État Indépendant du Congo 1885-1908) et deux années de la colonie du Congo belge (1909-1910) qui sont les seules, du reste, justifiant le titre de « colonisation belge »

CoBelCo nous habitue à ces approximations historiques et son problème est moins ce qu'elle raconte que ce qu'elle ne raconte pas. C'est donc à cela que je vais essayer de remédier car, comme le dit Bernanos, le scandale n'est pas de dire la vérité, mais c'est de ne pas la dire tout entière ; mais en restant conscient, comme l'affirme Bergson que toute vérité n'est qu'une route tracée à travers la réalité

Pour rester correct envers CoBelCo, leurs textes se rapportant au titre développé, seront présentés en entier ou partiellement en écriture italique et mes commentaires ou mes ajouts le seront en écriture normale ; je le ferai paragraphe par paragraphe et je renverrai parfois à des écrits plus anciens de mon Blog ou à mes livres ou à d'autres publications.

Le Chemin de Fer

La Compagnie du Chemin de fer du Congo allait entreprendre à partir de 1890 la construction d'une ligne de chemin de fer Matadi-Kinshasa. Cette entreprise prit fin en 1898 et fut un véritable enfer pour des milliers d'Africains provenant de l'Afrique de l'Ouest principalement ainsi que pour des Chinois. Un grand nombre d'entre eux y perdit la vie. En juin 1895, le gouvernement belge dirigé alors par de Smet de Nayer accordait à la compagnie un prêt de 5 millions de francs. Tandis que l'année suivante, le parlement approuvera une convention des deux parties qui permettra le financement des travaux restants pour atteindre Kinshasa. Parallèlement à ce soutien de gouvernement à l'entreprise congolaise, allaient naître en Belgique des voix politiques s'y opposant notamment de la part des députés Lorand et Vandervelde.

Le roi avait décidé que le Chemin de fer devait être construit par une société anglaise dans laquelle Stanley était administrateur pour un montant de 25 millions de francs, compagnie qui devait recevoir de l'EIC des milliers d'hectares de terres en concession. De jeunes Belges (dont Thys) ont compris que ceux qui posséderaient ce chemin de fer auraient un contrôle sur toute l'économie de l'EIC et ils ont proposé au roi de le faire construire par une société belge à créer, ce que le souverain accepta finalement. La Compagnie de Chemin de fer du Congo fut créée avec un capital de 25 millions de francs, dont plus de 70% avaient été souscrits en Belgique.

Dès 1884 (C'est-à-dire avant l'EIC) plusieurs études de tracés avaient été étudiées (Zboinski 1884, Van de Velde et Petit-bois 1885) le premier ingénieur belge (Gilmont) était décédé en 1888 et c'est en 1889 que l'expédition des études publiait à Bruxelles une « brochure blanche » ; mais quand les travaux débutèrent en 1890, les pertes humaines dues surtout aux maladies furent très importantes parmi le personnel. La compagnie réagit en créant un hôpital tenu par des religieuses de Gand et un élevage bovin fut établi sur l'île de Mateba de manière à enrichir en protéines la ration des travailleurs. Et la situation s'améliora nettement. Mais le travail restait très lent et si difficile que d'aucuns prédisaient « qu'ils n'y arriveraient jamais ! »

Aux difficultés du terrain, il fallait ajouter les diatribes de certains milieux et d'hommes politiques en Belgique parmi lesquels les porte-paroles de l'opposition le libéral Lorand et le socialiste Vandervelde qui n'avaient pourtant jamais mis les pieds au Congo.

Quelques extraits d'un discours de Lorand en mai 1896 à la chambre suite à l'adoption de la convention ; « Grâce à la piperie des mots on l'a appelé chemin de fer. En réalité il ne fut jamais qu'un tout petit tramway. En effet, il a un écartement de 75 cm. Vola le fameux chemin de fer qui a englouti 40 millions ! ...Veuillez croire que vous servez beaucoup plus mal que nous la monarchie par vos incessantes demandes d'argent au profit du Congo et par toutes les manœuvres auxquelles on a eu recours dans cette affaire : car on a trompé le pays et le pays le sait...si l'on veut reprendre le Congo qu'on le dise franchement et tout de suite...le rôle de vrai civilisateur serait, tout en appropriant l'Afrique à l'exploitation économiques des blancs, de protéger les populations noires, de les initier peu à peu à ce qu'il y a de bon dans notre civilisation et surtout de les sauver de la destruction et de l'exploitation qui ont déshonoré toutes les colonisations européennes en pays sauvage...La politique coloniale, c'est selon moi du tape à l'œil...je mets au défi qui que ce soit de prouver que cette politique est une chose utile aux pays qui la pratiquent.

C'est Thys lui-même qui sait tout cela et qui répondra à Lorand en ce qui regarde le « tramway » : ...plus tard, au fur et à mesure que le trafic se développera, et grâce au premier chemin de fer construit, le tracé pourra être

modifié et amélioré, des travaux sérieux pourront être entrepris pour le rectifier, pour l'améliorer, pour diminuer les dépenses de l'exploitation et permettre l'abaissement des tarifs.

Il faut aussi préciser que le prêt accordé par l'état belge en 1893 a été conditionné par l'envoi sur place au Congo d'une commission d'enquête gouvernementale composée de trois ingénieurs et du géologue Cornet et que cette commission a été particulièrement élogieuse dans son rapport pour le travail effectué.

La seconde partie du discours de Lorand ne concerne pas le chemin de fer mais la reprise de l'EIC par la Belgique. Il faut savoir au préalable qu'en 1889, le roi a rédigé un testament en faveur de la Belgique et qu'en 1894, le parlement belge a reporté à plus tard une discussion sur la reprise éventuelle du Congo. Ce n'est pas une critique de la colonisation mais plutôt le constat qu'une politique coloniale ne rapporte rien et est plutôt onéreux pour les états qui la pratiquent.

La construction du « tramway » allait pourtant graduellement supprimer le portage au Bas Congo principal système de transport de l'époque hormis les quelques chaloupes déjà mises en service sur les sections navigables du fleuve en direction du Stanley Pool. Il s'avéra que cette compagnie allait être extrêmement bénéficiaire pour ces (ses !) actionnaires. En 1920, des travaux d'aménagement de cette voie ferroviaire furent nécessaires. De 1923 à 1931 cette reconstruction allait utiliser plusieurs dizaines de milliers de forçats originaires du Congo parmi lesquels 7000 moururent.

La construction de cette ligne 5 ans après la création de l'EIC et dans des conditions très difficiles fut un véritable tour de force. Elle exigea plus de 100 ouvrages d'art, notamment des ponts dont certains de plus de 100 mètres de long et pesant plus de 450 tonnes. Les ingénieurs ont pris des risques techniques en utilisant des pentes et des rayons de courbure jamais utilisés. Première ligne de chemin de fer de l'Afrique équatoriale, ce « tramway » supprima définitivement le portage très pénible sur 400 kilomètres dans les Monts de cristal. CoBelCo ironise sur les quelques « chaloupes » en service sur le fleuve mais il faut être conscient qu'en 1890, Conrad a réalisé son unique voyage sur une « chaloupe » de 20 tonnes, dont chaque kilo avait été amené à Léopoldville par porteur et qu'on attendait impatiemment la construction du chemin de fer pour en réaliser de plus grosses.

La reconstruction de la ligne avait été prévue par Thys, mais sa réalisation en dehors de l'époque de l'EIC sort du contexte de ces notes.