

L'État Indépendant du Congo, un problème d'espace et de temps.

A.-B. Ergo

Dans l'espace immense du Congo, pour se déplacer, pour transporter des biens ou pour transmettre des messages, les populations locales avaient utilisé de manière empirique une loi de base de la physique en organisant des colonnes de porteurs, mais où cela était possible des pirogues au déplacement plus rapides et des tamtams pour « converser » instantanément à distance.

Pratiques utilisées également par les expatriés dès leur arrivée sur le terrain. Néanmoins, dans la panoplie des techniques existant déjà dans leurs pays d'origine, ils avaient un grand choix pour améliorer la vitesse du transport des personnes, des biens et de l'information.

Le passage entre le Bas Congo et le Haut Congo n'avait jamais été effectué que pédestrement par des colonnes d'esclaves jadis et par des colonnes commerciales ensuite venant troquer différentes marchandises avec les factoreries du Bas Congo par une route appelée « route des caravanes », tracée à travers les paysages très vallonnés des Monts de Cristal. Le voyage, avec des charges individuelles comprises entre 20 et 30 Kg durait deux grosses semaines. Le transport d'une tonne exigeait donc entre 35 et 50 porteurs.

Premier objectif : gagner du temps en augmentant la vitesse pour que l'espace cesse d'être un problème.

Une solution plus rapide, plus performante en charge totale transportée et moins pénible pour les hommes devait être imaginée et la construction d'une ligne de chemin de fer s'étant imposée très rapidement, des études de différents tracés ont été réalisées immédiatement ainsi que l'évaluation des ouvrages d'art à construire sur ces tracés ainsi qu'une évaluation du coût total.

Les expatriés qui ont rejoint le Haut Congo avant le début de la construction du chemin de fer ont tous, sans exception, emprunté la route des caravanes ; ceux qui l'ont rejoint pendant la construction du chemin de fer durant huit années, ont déjà pu bénéficier d'un transport sommaire sur la partie déjà construite.

La construction du chemin de fer mettra Léopoldville à deux jours de Matadi aussi bien pour les charges transportées que pour la mobilité des individus ; un gain de temps de près de deux semaines.

Dans le Haut Congo, la mobilité et le transport étaient facilités par la présence du fleuve et de ses affluents dont l'utilisation s'imposait du moins sur les parties navigables, encore fallait-il contrôler cette navigabilité sur l'entièreté du réseau et construire sur chaque affluent des débarcadères à l'endroit où elle cessait d'exister. La plupart de ces débarcadères furent à l'origine de cités.

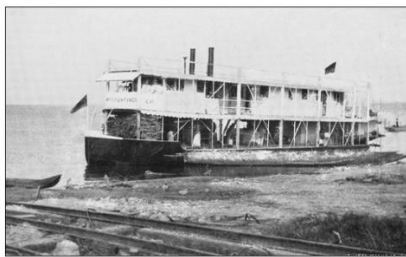
Des pontons peuvent également être créés par des sociétés privées avec l'autorisation du Gouverneur général qui en détermine l'emplacement, les conditions d'établissement et la taxe annuelle à payer. Une législation particulière au sujet de la navigation fluviale est mise en place par un décret datant du 20 avril 1887.

Liste des 35 débarcadères construits par l'État : Localité (rivière)

Zongo (Ubangi)	Mokoanga (Ubangi)	Banzyville (Ubangi)	Monveda (Mongala)
Mompono (Maringa)	Bosengere (Giri)	Ekuta (Lua)	Buta (Rubi)
Mondjo (Ikelemba)	Likati (Itimbiri)	Lokolenge (Lopori)	Yambuya (Aruwimi)
Stanleyville (Congo)	Kapanga (Kwango)	Dondo (Lukula)	Kikwit (Djuma)
Dumba (Lubue)	Eranga (Lokoro)	Kiri (Lutoi)	Waki (Momboyo)
Dongankwa (Loto)	Itoko (Lomela)	Dekese (Lukenye)	Luebo (Luvua)
Tshitumba (Loange)	Bena Makiba (Kasai)	Ponthierville (Lualaba)	Ikela (Tshuapa)
Kindu (Lualaba)	Bena Kamba (Lomami)	Kongolo (Lualaba)	Kashabala (Lubudi)
Kiambi (Luvua)	Kayumba (Lufira)	Pania Mutombo (Sankuru)	

Les baleinières à chaudière, trop lentes, à propulsion par roues latérales, trop petites et à charge peu utile vont être remplacées, dans un premier temps, par des bateaux à propulsion par roue arrière à un pont, puis à deux ponts, construits sur place au Stanley Pool. Des postes à bois vont être créés à distances régulières

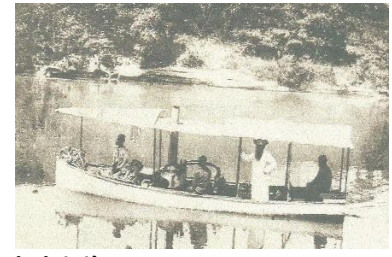
pour approvisionner la flotte en combustible. La mission des capitaines de bateaux est également de dessiner la carte du fleuve navigable, les passes les plus aisées entre les îles, les bancs de sable, les affleurements rocheux, les lieux caractéristiques.



2 ponts



1 pont

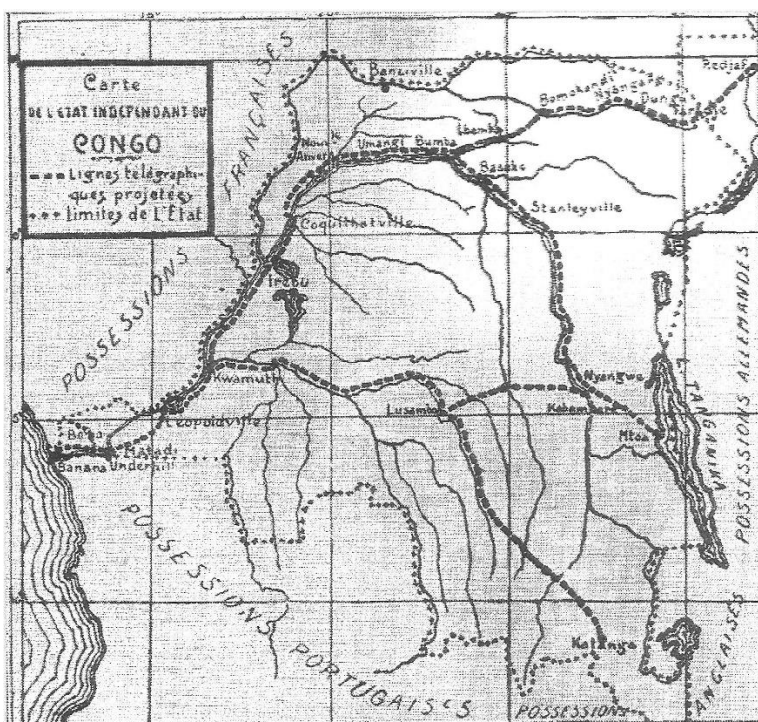


baleinière

(Note : c'est cette carte qui servira encore, en 1920, aux pilotes de la LARA (ligne aérienne roi Albert) première aéro postale au monde, pour aller à l'intérieur du pays (Léopoldville-Stanleyville) en suivant le fleuve à bord de leurs hydravions.)

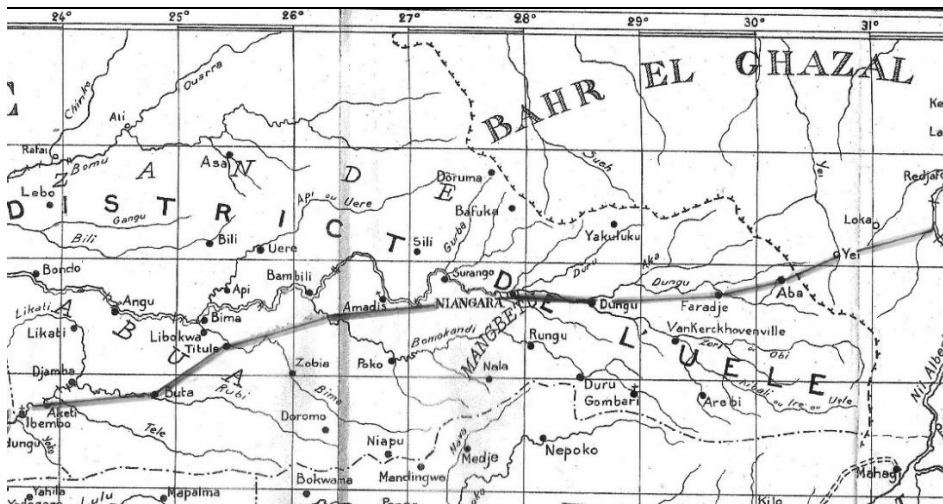
Au terme de l'EIC, 80 bateaux circuleront sur les eaux intérieures congolaises, arborant, outre le drapeau de l'EIC, cinq drapeaux de nations différentes : Grande Bretagne, France, Pays Bas, États-Unis, Belgique. Tous les bateaux sont obligés de transporter la poste.

Si les techniques choisies avaient amélioré sensiblement le transport des biens et des personnes, elles avaient très peu amélioré la vitesse de l'information qui restait largement dépendante de la fréquence des déplacements et surtout des correspondances entre les différents systèmes. Les ingénieurs ont alors profité de la construction du chemin de fer pour tirer, sur le trajet, une ligne télégraphique à la suite de celle qui a relié très tôt le port de Banana à la capitale Boma puis à Matadi. En 1898, le télégraphe sera à Léopoldville quand est prise la décision de le continuer, en suivant le fleuve à travers la zone forestière, jusqu'à Coquilhatville : 750 Km dont 350 en forêts, 270 en savanes et 130 en zones marécageuses avec, en plus, le passage du Kwa important affluent du fleuve. Ce travail terminé exigera, en permanence, pour l'entretien et les réparations, 5 expatriés et 150 travailleurs qui auront été formés au préalable. Cela n'empêche pas d'envisager encore d'autres extensions.

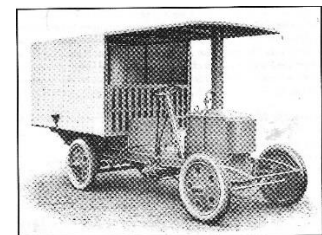


Lignes télégraphiques projetées

Les régions au Nord du fleuve sont reliées à celui-ci par 4 affluents sur sa rive droite qui présentent la particularité d'avoir l'entièreté de leur bassin versant dans le même hémisphère ce qui fait varier l'étiage suivant l'apparition des saisons sèches (Ubangi, Mongala, Itimbiri et Aruwimi) et ce qui gêne la navigation. Dans la région de l'Uele, pour pallier à l'absence de rivières navigables, l'état a créé une route carrossable d'une longueur d'un millier de kilomètres reliant le poste de Buta à la rive gauche du Nil au confluent de la rivière Kaya, et y a organisé des convois au moyen de charriots tractés ou de camions à vapeur.



Route à travers l'Uele



Camion à vapeur

L'idée sous-jacente était d'évacuer ou d'amener des biens dans cette région du Congo via la mer Méditerranée et le Nil, ce qui était la voie la plus courte au départ de l'Europe, donc la moins coûteuse. On a traduit cela par des rêves d'expansion vers le Bahr El Gazal!

Dans les régions de l'Est du Congo occupées jusqu'en fin 1894 par les Swahilis-arabisés, ces derniers n'avaient construit aucune infrastructure permettant de faciliter la circulation des biens ou des personnes ; tout s'effectuait par caravane et portage humain vers l'Océan indien à travers la région des Grands Lacs. Le cours supérieur du fleuve qui s'appelait Lualaba dans la région n'était navigable que sur certains tronçons séparés par d'importantes zones de rapides. Pour désenclaver le Maniema et le Nord Katanga, on envisagea la construction de lignes de chemin de fer le long des zones non navigables du fleuve, ainsi qu'une ligne en direction du lac Tanganyika vers lequel les autorités de l'Est Africain Allemand envisageaient de construire un chemin de fer en provenance des côtes de l'Océan indien. À partir des Stanley Falls, durant l'État Indépendant du Congo, ce programme était largement entamé.

Au Katanga, l'occupation est encore embryonnaire mais on connaît depuis 1892 l'importance des réserves minières qui seront, faute d'hommes et de moyens, peu exploitées durant l'État Indépendant du Congo. Néanmoins, on envisage déjà le désenclavement de la région de différentes manières par le chemin de fer : en rejoignant le réseau ferroviaire sud-africain proche, en créant une ligne à travers l'Angola ou une autre à travers le Kasai, ou une troisième par le lac Tanganyika en rejoignant le réseau ferroviaire des possessions allemandes

On possède peu de références aujourd'hui permettant de comprendre les difficultés de communication à l'époque, si ce n'est le temps qu'il a fallu, 3 longs mois, aux parents du lieutenant Saroléa pour apprendre, à Hasselt en Belgique, la mort de leur fils à la bataille de Bedden, contre les Mahdistes, dans l'enclave de Lado (février 1897).

Des communications ou des ordres venant de Bruxelles à destination du Haut Congo, transitaient par Boma et n'atteignaient leurs cibles qu'après plusieurs semaines, au gré des liaisons entre les différents modes de transport (mer, chemin de fer, rivière, porteur). La gestion du pays, à distance, n'était pas idéale et il est certain, qu'en brousse, de nombreuses décisions ont dû être prises localement, sans ordre ni contrôle.

Cependant, les infrastructures mises en place et les efforts réalisés pour coordonner les réseaux ont réduit progressivement les temps de communication. La justice répressive a beaucoup souffert de ces problèmes d'espace et de temps. C'est la raison pour laquelle certains Conseils de guerre ont été appelés à juger au civil ; l'armée était présente partout et de nombreux agents avaient les prérogatives d'officier de police judiciaire depuis un décret de 1887. Ce n'est que vers la fin de l'EIC que des témoins congolais ont pu se rendre au tribunal d'appel à Boma (affaire

Sheppard) en provenance de Luebo et ce n'est que dans le cas de l'amputation de l'enfant Ebonda que le substitut Bosco pût instruire l'affaire sur place et prouver l'inanité de l'accusation.

Au moment où l'État Indépendant du Congo cesse ses activités, il n'y a que 2493 expatriés de 19 nationalités différentes dans le pays dont près de la moitié dans le Bas Congo. Ils sont répartis dans 503 postes parmi lesquels 305 postes de l'état. Tout ne se réalisera pas comme cela avait été conçu. Durant les 23 ans d'existence de l'EIC, les techniques ont évolué, la télégraphie sans fil marquait des points sur la télégraphie installée, l'aviation naissante réduira encore plus les espaces et ouvrira d'autres perspectives. Après la cession de l'État Indépendant du Congo à la Belgique ce sont ces nouvelles techniques qui vont très vite s'imposer.