

Le chemin de fer Matadi-Léopoldville (1887-1898), page d'histoire écrite par les ingénieurs belges il y a 115 ans.

A.-B. Ergo

Lorsqu'on évoque les grands chantiers des ingénieurs au 19^{ème} siècle on pense généralement aux canaux de Suez et de Panama, aux tramways du Caire, à la tour Eiffel ou à la cité Héliopolis d'Empain. Il y eut cependant d'autres travaux d'envergure où les ingénieurs belges se mirent particulièrement en évidence ne fussent que les chemins de fer de Chine, l'industrialisation de la Russie, les constructions métalliques en Amérique du Sud et les aides apportées à la sidérurgie et aux verreries des États Unis. On entend rarement citer la construction, dans les conditions environnementales de l'époque, du chemin de fer de Matadi à Léopoldville, la première ligne ferroviaire en Afrique centrale, sinon pour souligner, de manière exagérée, le nombre de morts qu'a coûté cette réalisation.

La liaison entre le Bas et le Haut Congo était impossible par le fleuve, non navigable sur les 398 kilomètres séparant le Stanley Pool de la mer, sauf sur quelques biefs. L'idée de canaliser le fleuve fut étudiée mais vite abandonnée suite à l'accès difficile aux berges, à la largeur variable du cours du fleuve, à la vitesse considérable des eaux et au débit à l'époque des crues (70.000 m³ par seconde). Toutes les marchandises arrivant d'Europe devaient être divisées en charges de 30-35 Kg et transportées vers les Haut Congo par des caravanes de porteurs. Travail épuisant à cause de la succession ininterrompue de collines et de vallées profondes ; travail lent, coûteux en argent et, ce qui est plus grave, également coûteux en vies humaines. L'idée de construire un chemin de fer vient de Stanley, qui préconise de construire deux lignes reliant le bief navigable au départ du Stanley Pool d'une part et de Matadi d'autre part.

Le roi, séduit par l'idée, envoie néanmoins à ses frais, une mission appelée mission Zboinski du nom de l'ingénieur belge qui la dirigeait, mission dont l'objectif est de définir le meilleur tracé d'un éventuel chemin de fer entre le Stanley Pool et Matadi et d'évaluer le coût de celui-ci. Après 7 mois de travail sur le terrain, la mission rentre en Belgique, présente le tracé direct d'un chemin de fer entre les deux lieux dits et évalue le coût des travaux à 15 millions de francs. La solution préconisée s'écartant de l'idée de Stanley, le roi décide d'envoyer une seconde mission conduite par le lieutenant Van De Velde et par l'ingénieur Petit-Bois pour contrôler et confirmer le travail de Zboinski.

Sans attendre les conclusions de cette nouvelle mission, le roi surprend tout le monde en donnant la concession du chemin de fer du Congo au Syndicat de Manchester (où Stanley est administrateur), Syndicat qui est prêt à investir 25 millions dans la construction immédiate et l'exploitation d'une compagnie qu'il appellera « Congo Railway Co ».

Il faut ouvrir ici une petite parenthèse pour bien situer le problème dans l'environnement congolais de l'époque. Il y a en 1885, 255 expatriés dont environ 120 Belges, employés dans l'administration (20%) ; (50%) dans l'armée qui fixe les frontières, explore les régions inconnues (cartographie) et effectue la triangulation du pays ou crée des postes ; dans les missions (10%) ; le reste étant des mécaniciens, des marins, des ingénieurs, des agronomes, des comptables, des magistrats ou des médecins. Les routes n'existent pas, les rivières et une quinzaine de petits steamer de 20 m de long, dont les chaudières marchent au bois, servent à se déplacer dans le Haut Congo ; des pirogues sont utilisées quand le niveau d'eau est trop faible. Les maladies tropicales sont méconnues et sévissent : âge moyen des expatriés (30 ans), âge moyen des expatriés décédés sur place : 30 ans.

Un jeune aide de camp du roi, le capitaine Thys, s'insurge contre cette décision car il comprend très vite qu'elle signifie l'emprise des Anglais sur toute l'économie future du Congo puisque la charte de concession accorde à la société un droit de police sur la voie ferrée et sur une large bande de terrain de chaque côté du tracé. Il n'y a rien, Sire, que les Anglais soient capables de faire, que les Belges ne puissent faire aussi bien, si pas mieux.

Le roi est agacé par cette résistance d'autant plus qu'il est certain qu'aucune banque belge ne supporterait un tel projet, mais il est intéressé par l'audace et la détermination du jeune officier et fini par lui dire : « essayez » !

Thys bénéficiera de trois aides essentielles : celle d'hommes d'affaires (Adolphe de Roubaix et Jules Orban), celle de la jeune SBII (Société Belge des Ingénieurs et des Industriels) et celle de quelques amis qui monteront des cycles de conférences pour trouver des fonds. Le roi, impressionné par cet enthousiasme, se dégage des promesses faites aux Anglais. En octobre 1886, une centaine de souscripteurs créent la CCCI (Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie) avec laquelle l'État Indépendant du Congo signe une convention le 26 mars 1887 par laquelle il cède à cette compagnie : l'étude du chemin de fer et l'option pour sa construction et son exploitation durant 99 ans.

Dès cet instant, la construction du chemin de fer du Congo entre dans sa phase belge.

Le 8 mai, une première équipe d'ingénieurs chevronnés quitte la Belgique (Gilmont, Vauthier, Dupont, Lambotte, Liebrecht) suivie un mois plus tard par une équipe de jeunes ingénieurs conduite par Charmanne et en avril 1888 par un troisième contingent.



Les membres de la première expédition d'études du chemin de fer du Bas Congo. Les ingénieurs.
De gauche à droite, assis : Thys et Cambier.
Au second rang : Romberg, Dupont, Gilmont, Vauthier, Liebrecht, Lambotte et Demeuse. Dans l'arbre : Baert

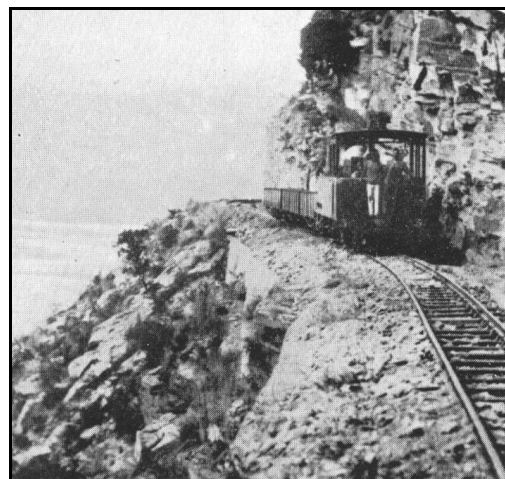
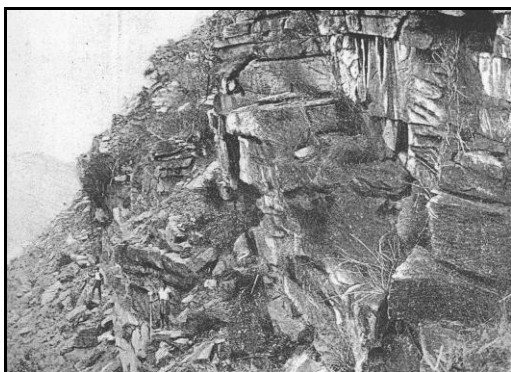
L'ingénieur chef de brigade Gilmont, chargé des études tachéométriques mourra, sur le chantier, le 5 janvier 1888. Quelques mois plus tard, l'expédition des études rentre à Bruxelles et y publie les résultats techniques de la mission dont les conclusions résumées sont :

- la construction d'une voie ferrée est possible ;
- le coût estimé des travaux est de 25 millions de francs ;
- un trafic rentable est assuré sur cette ligne.

Le 31 juillet 1888 est créée la Compagnie des Chemins de Fer du Congo avec un capital de 25 millions de francs souscrit par l'État belge (2000 actions de 500 Fr.) et par le public (3000 actions de 500 Fr.)

Le premier chef de chantier sera l'ingénieur Charmanne de Yves-Gomezée, diplômé de Louvain et choisi pour son expérience dans les chemins de fer belge et tunisien. Sa tâche est d'installer les premiers campements au départ de la ligne, d'édifier les premières constructions et ateliers, d'organiser les différents services, d'imaginer et de créer de toutes pièces une gare de formation et un port, de former les équipes de travailleurs. Il devra résoudre également les premières difficultés de construction de la ligne et quelles difficultés !

La ligne commence à la cote 26 au dessus du niveau de la mer et longe le fleuve sur 4 kilomètres faciles pour atteindre la cote 62 au confluent de la Pozo. Elle doit gravir pour cela un éperon rocheux qui s'avance en promontoire dans le fleuve jusqu'à l'endroit où elle entre dans la vallée du ravin Léopold sur le revers du contrefort ; franchir un pont de 20 mètres de long à construire avant de poursuivre sur une corniche à tailler dans le roc à coups d'explosifs, en flanc de colline, à une trentai-



Établissement de la corniche.

ne de mètres au dessus du fleuve. Pendant ce temps, des brigades d'attaque doivent déjà travailler en amont. Il faudra 2 années entières pour vaincre les huit premiers kilomètres et lorsque Thys visitera pour la quatrième fois le chantier, le mont Palabala (Km 17) qui vient d'être vaincu, n'est que remblais, tranchées, lacets, ponts et ponceaux. Pour réduire les terrassements et avancer plus vite, les ingénieurs choisissent pour la ligne un espacement de 0,785 m entre les bourrelets, mais surtout des rampes de 4,5% et des rayons de courbure de 50 mètres, du jamais osé à l'époque.