



Le faible écartement des voies et l'importance des travaux de déblais.

À la difficulté technique du travail s'ajoutent également les conditions éprouvantes du milieu. Entre novembre 1891 et février 1892, le chantier perd 17% de ses effectifs asiatiques, africains de l'ouest et européens. Chez ces derniers la mortalité passe à 12%, 2/3 des engagés doivent rentrer en Europe après quelques mois et 20% à peine achèvent leur terme de deux ans. Les nouveaux camps établis par les brigades d'attaque portent d'ailleurs des noms évocateurs : camp de la misère, camp de la désespérance, camp de la mort. L'entreprise paraissait tellement téméraire que les rares visiteurs de passage affirmaient de manière péremptoire : ils n'y arriveront jamais !

Charmanne comprend très vite qu'il faut améliorer rapidement les conditions de travail et d'hygiène, aider les malades, améliorer la nourriture et réprimer le cafard. Le comte d'Ursel, actionnaire et administrateur de la compagnie, se penche sur le problème : on crée un hôpital à Kikanda, avec plusieurs médecins et sa gestion est donnée aux Sœurs de la Charité de Gand (les premières européennes à venir au Congo où elles perdront 1/5 de leurs trente religieuses).



Les 2 prêtres et les 10 premières religieuses de Gand arrivés pour l'hôpital de la compagnie à Kikanda.

Pour incorporer de la viande fraîche dans les rations, on crée un élevage à l'île Mateba dirigé notamment par l'ingénieur agronome Hallet diplômé de Gembloux. Pour le moral, on fait venir des prêtres du diocèse de Gand qui créeront une mission, une bibliothèque (plus de 2000 livres), une caisse d'épargne etc. Un journal (*Le petit Congolais*), le premier du Congo, est même créé et vendu au profit des familles des victimes. On n'insistera jamais assez sur l'impact de ces mesures qui vont faire descendre la mortalité à moins de 5%

Néanmoins, les travaux avancent lentement, plus lentement que les moins bonnes prévisions, malgré les prouesses des terrassiers sénégalais qui déplaçaient 8 m<sup>3</sup> de terrassement par jour. Il faut atteindre, par de nombreux lacets, la cote 784m au Mont de Sona Gongo dans les Monts de Cristal et ce n'est qu'après 4 pénibles années de travail qu'on parvient à sortir des très grosses difficultés.

Mais il est malaisé d'imaginer aujourd'hui l'ambiance « morale » dans laquelle baigne cette aventure de techniciens ; l'hostilité mesquine, primaire, hargneuse provoquée dans une grande partie de la population de la métropole, les campagnes de calomnies cruelles que suscite cette entreprise, la méchanceté gratuite de certains hommes politiques, l'inertie coupable des uns et la réelle volonté de nuire des autres. Ce ne fut pas moins lourd à supporter que les difficultés techniques et que le climat d'enfer.

Les difficultés financières qui surviennent poussent la Chambre belge, le 27 juin 1893, à accorder un prêt de 5 millions à la C.C.F.C., prêt qu'elle conditionne à l'envoi d'une commission d'enquête gouvernementale composée des ingénieurs Francken, Huet et Claes et du géologue Cornet. Cette commission rend hommage aux ingénieurs et aux travailleurs de la ligne dont elle prévoit la finition vers le début du 20<sup>e</sup> siècle.

Fin 1893, au 5<sup>e</sup> voyage de Thys, le chemin de fer atteint Kenge da Lemba et sa construction avance de manière plus soutenue. Le directeur Charmanne démissionne et remet la direction à l'ingénieur Goffin qui va accélérer le travail en instaurant un système de primes.

Fin mars 1896 on atteint Tumba, point médian de la ligne ; la Chambre des représentants souscrit à une augmentation du capital de la C.C.C.F. de 5 millions et donne son aval à l'émission d'obligations pour un montant de 10 millions.

En juin 1897, la ligne arrive à la ligne de crête qui sépare les bassins de l'Inkisi et du Stanley pool, mais des pluies torrentielles qui s'abattent sur le tronçon Tumba Inkisi, provoquent des éboulements qui obstruent les aqueducs en créant un surplus de travaux. Il faudra encore passer le plateau de Tampa puis descendre dans la pittoresque vallée de la Lukaya avant d'atteindre Léopoldville. 140 ponts au total dont une dizaine de plus de 50 m ont dû être construits.



Mise en place du pont sur l'Inkisi (Longueur 100 mètres, poids 400 tonnes). Année 1897.

À la sixième visite de Thys en novembre 1897, on est très près du Pool qui sera atteint en janvier 1898 par l'ingénieur Paulissen. Les 23 derniers des 398 kilomètres sont posés en un temps record et le 16 mars 1898, deux ans avant la date prévue par la commission d'experts, l'ingénieur luxembourgeois Cito, conduisant lui-même la locomotive Garatt ornée des drapeaux de l'EIC et de la Belgique, rejoint l'extrémité de la ligne où l'attendaient émus, le commissaire de district Costermans et ses officiers, l'évêque de Brazzaville Monseigneur Agouard, le docteur Villa consul d'Italie, Gaillard le résident français à Brazzaville, le directeur des factoreries hollandaises Greshoff, des directeurs d'entreprises, des missionnaires, des ingénieurs et des travailleurs de la voie, et la plupart des habitants de Léopoldville et de Kinshasa médusés.

Le canon tonne, les tam-tams résonnent, qui ont compris que le portage était définitivement terminé.

Moment d'intense émotion quand les travailleurs entonnent une marseillaise modifiée : « *Allons enfants de Congolie, le jour de gloire est arrivé ...* » !

Ce n'est que le 28 mars, dans son petit bureau de la Chaussée de Charleroi à Bruxelles, que Thys recevra le message laconique suivant :

*Stanley Pool le 16 mars 1898. La locomotive est arrivée aujourd'hui à Dolo. Goffin.*

Une littérature d'ingénieur, pas de grands mots pour clôturer un immense travail. Les Cataractes sont vaincues après 4 siècles de tentatives ; l'Afrique centrale est reliée au reste du monde.

Il informera le roi puis le premier ministre Beirnaert qui lui enverra par retour de courrier un seul mot : merci !

Les ingénieurs bouclent déjà leurs malles et descendront en deux étapes à Matadi par le premier convoi. Pour la plupart ils vont essayer dans le monde sur d'autres chantiers, vers d'autres défilés ; la Chine, avec le chemin de fer de Shansi et la liaison Hankow Pékin, Sao Paulo, les Philippines, le Japon, les États Unis, le Siam furent autant de nouvelles destinations. Charmanne deviendra diplomate, d'autres à l'instar de Thys créeront de nouveaux empires industriels comme l'ingénieur agronome Hallet en Indonésie et le conducteur de travaux hollandais Biermans au Canada. Les autres, Goffin, Cito, Espanet, Cerkel, Paulissen, Bergier, Adam, Lecherf, Lemmelyn continueront leur activité d'ingénieur, exaltant mais parfois terrible métier d'hommes en pensant souvent à ceux des leurs qu'ils ont enterrés en terre congolaise : Gilmont, Glaesener, Cote, Margery, Bastin, Tack.

Il faut encore inaugurer la ligne qui, terminée, n'a presque plus d'ennemis en métropole. Tout le monde veut être présent à l'inauguration ; la plupart seront déçus. Il n'y aura que 65 places disponibles pour les invités sur le navire et 28 de celles-ci seront offertes à des journalistes dont Ray Nyst du journal *Le Soir*. Thys a compris que cet événement devait devenir une opération de marketing pour attirer des investisseurs.

Nothomb écrira à cette occasion : « *Je vois avec une réelle satisfaction qu'il ne viendra aucune ganache parasite vous disputer la gloire d'inaugurer la ligne. Vous l'avez créée, vous seul devez et pouvez lui marquer sa première page historique dans le grand livre de la civilisation humaine* ».

Du 25 juin au 7 juillet 1898, dans une longue et unique cérémonie, on célèbre deux victoires concomitantes : la fin du portage à travers les Monts de Cristal et la réalisation du chemin de fer qui libère de cette charge les populations du Bas Congo. Un autre journaliste présent à cette inauguration écrira : « *... contrainte par une imposante volonté humaine, la civilisation, par ici s'est insinuée, s'est fauflée jusqu'au Pool, suivant ce sentier rechignant, ce semblant de route tortueusement périlleux, cette rampe de calvaire, cette informe voie de communication, ce symbolique Chemin de gloire.* »

Treize années après la création de l'État Indépendant du Congo, les Belges auront doté celui-ci d'un chemin de fer. Aucune autre colonie au monde n'a eu, si rapidement, un tel privilège.

Voir également les photographies.

