

# matadi - léopoldville

## l'histoire du premier chemin de fer au Zaïre

### La découverte du Congo

L'embouchure du fleuve Congo fut découverte en 1482 par Diego Cao, un navigateur portugais. Trois ans plus tard, lorsqu'il refit le voyage, il remonta le fleuve. A hauteur de la rivière Mpozo, il dut cependant mettre fin à l'expédition en raison des trop nombreux rapides qui rendaient la rivière non navigable. Diverses tentatives furent encore entreprises en vue d'explorer l'intérieur du pays en longeant le fleuve Congo, mais toutes butèrent sur les rapides et les cataractes des Monts Cristal.

La découverte de ce qui deviendra plus tard le Congo belge s'effectua par des expéditions organisées au départ de la côte orientale de l'Afrique.

Un pas décisif fut franchi par le journaliste anglais Henry Morton Stanley. Après avoir rencontré l'explorateur Livingstone en 1871, il repartit en Afrique en 1876. Il explora les lacs Victoria, Nyanza et Tanganyka et de là rejoignit le Lualaba, le cours supérieur du Congo.

Après une expédition pénible qui dura 999 jours, à l'issue de laquelle seulement 115 des 400 membres que comptait l'expédition survécurent, il parvint à Boma, à l'embouchure du fleuve Congo, le 9 août 1877.

### Comment la Belgique fut entraînée dans l'aventure

Le roi Léopold II de Belgique avait toujours manifesté un vif intérêt pour l'Afrique, en partie sous l'influence d'Emile Banning, son homme de confiance, qui était fonctionnaire au ministère des Affaires étrangères.



A l'initiative du Roi, qui suivait pas à pas l'expédition Stanley, une conférence géographique internationale se tint au Palais le 12 septembre 1876. Elle aboutit à la création de l'Association internationale africaine (AIA). Cette association poursuivait par priorité un but humanitaire, à savoir la suppression de la traite des noirs et la pénétration de la civilisation en Afrique centrale. Cette organisation fut placée sous la présidence de Léopold II. Etant donné que

La première locomotive parvenue au Stanley Pool en 1898, exposée à la gare de Kinshasa.



Stanley, après ses découvertes ne rencontra aucune compréhension ni en Angleterre ni aux Etats-Unis, il accepta les propositions de Léopold II de poursuivre l'exploration du Congo pour le compte de l'AIA. Il fut déjà question de la construction d'un chemin de fer dès le premier entretien entre Stanley et Léopold II le 10 juin 1878. Stanley le jugeait absolument essentiel pour pouvoir contourner les biefs non navigables du fleuve Congo. Il déclarait notamment : « Sans le chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny ». La même année, Léopold II fonda le Comité d'études du Haut-Congo. Mandaté par celui-ci, Stanley se rendit à nouveau en Afrique et se fraya un chemin à travers les Monts-Cristal vers le Stanley Pool. Il fonda Léopoldville à cet emplacement le 1<sup>er</sup> décembre 1881. La rive droite du fleuve était déjà occupée par l'explorateur français de Brazza. Afin d'avoir une plus large liberté de manœuvre, le Comité d'études fut dissous par Léopold II et remplacé par l'Association internationale du Congo qui se trouvait placée sous son autorité directe.

La nouvelle association qui devait acquérir la souveraineté sur le territoire, organisa diverses expéditions. Malgré les frictions suscitées à ce propos avec le Portugal et la France, l'organisation fut reconnue par les Etats-Unis. L'Allemagne suivit l'exemple et, à l'initiative de Bismarck, la conférence de Berlin à laquelle participèrent 14 états, fut convoquée le 23 février 1885.

La convention finale était conçue en ces termes : « ... que les territoires



Ces locomotives Mikado assuraient la traction des trains de ligne entre Matadi et Kinshasa (1935)

d'Afrique centrale récemment découverts soient placés sous une administration unique appelée Etat indépendant du Congo... Nous avons décidé de proposer comme souverain Léopold II, Roi des Belges».

### Les premières propositions

Tandis que ces derniers événements se déroulaient sur la scène politique, la reconnaissance du territoire se poursuivait au Congo comme si de rien n'était. Stanley fut aidé par nombre d'Européens dont – comment pouvait-il en être autrement – beaucoup de Belges.

Le 6 août 1884, l'ingénieur belge Zboinski partit pour effectuer une étude du tracé de la ligne de chemin de fer Matadi - Léopoldville. Sa proposition différait radicalement de celle de Stanley. Ce dernier voulait réaliser une liaison entre Matadi et Isanghila (afin d'éviter les cataractes méridionales) et entre Manyanga et Léopoldville (cataractes septentrionales), le bief intermédiaire aurait été parcouru par un bateau à vapeur. Zboinski trouva pareil projet trop compliqué et difficilement réalisable. Il était partisan d'une liaison directe Matadi - Léopoldville,

un projet qui avait en outre l'avantage d'être beaucoup moins onéreux car c'était bien là le grand problème!

### Les problèmes financiers de Léopold II

Le roi insista auprès de Stanley pour que l'on entamât rapidement la construction du chemin de fer, bien que celui-ci fût assez réticent en raison du coût du projet qui, d'après ses estimations, s'élèverait à quelque 21,5 millions. Il attira l'attention du Roi sur le fait que la Belgique ne serait jamais à même de réunir le capital nécessaire d'autant

Le train express Matadi-Kinshasa relie en quelques heures la capitale au port maritime de Matadi



plus que le roi avait déjà englouti une grande partie de sa fortune personnelle dans l'expédition. Il désirait dès lors présenter le projet également à l'Angleterre. Convaincu par les arguments de Stanley, le roi signa contre son gré, le 24 décembre 1885, une convention provisoire avec le Syndicat de Manchester pour la constitution d'un organisme au capital de 25 millions qui serait chargé de construire le chemin de fer, mais l'opinion publique belge s'émut et se montra hostile à cette participation étrangère.

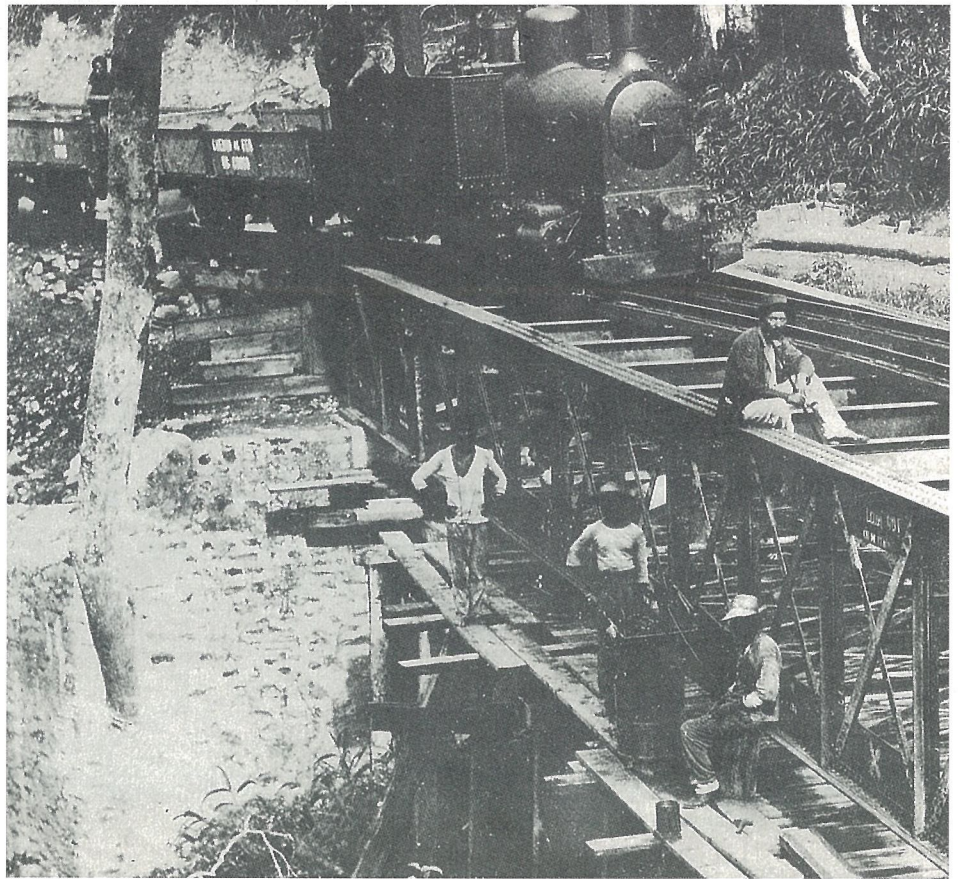
### L'opiniâtreté d'Albert Thys

Albert Thys, aide de camp du Roi en même temps que son conseiller personnel pour les affaires congolaises, ne pouvait se résoudre à l'idée qu'après le travail de pionnier déjà fourni par le souverain, le chemin de fer passerait aux mains des Anglais.

Il engagea le Roi à ne pas trop compter sur Stanley et à construire lui-même le chemin de fer. En dépit de multiples difficultés, il promit au Roi de réunir le capital nécessaire. Albert Thys se dépensa sans compter dans sa nouvelle mission. Il tint des conférences et organisa des plaidoyers de tous côtés, chercha à établir des contacts avec des banquiers et des hommes d'affaires et consacra tout son temps à réaliser cette gageure.

Au début, il se heurta à l'incompréhension, mais quelque temps après, il sut convaincre les milieux d'affaires belges. Il réunit le premier million nécessaire en vue de mener l'étude préparatoire sur le terrain.

Dès le moment où le capital fut disponible, le Roi dénonça la convention passée avec le Syndicat de Manchester et fonda la



Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie (CCCI).

### L'étude sur le terrain

Le premier objectif de la CCCI était l'étude, la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer qui devait relier le Bas-Congo au Stanley-Pool. Dans une phase ultérieure, on passerait à la commercialisation des richesses naturelles de l'intérieur du pays. Deux expéditions furent mises sur pied dans ce but :

- une sous la direction du capitaine Cambier, composée d'ingénieurs et de spécialistes en topographie qui procéderaient à la reconnaissance du terrain et aux relevés.
- une autre sous la direction de Delcommune qui se chargerait de

l'aspect commercial.

La direction de l'ensemble de l'opération était aux mains d'Albert Thys.

Au total, trois équipes furent chargées de reconnaître le terrain entre Matadi et Léopoldville. Des renforts en ingénieurs et en main-d'œuvre furent régulièrement envoyés via Matadi.

Le docteur Amerlinck de Gand fit œuvre éminemment utile en raison de l'état d'affaiblissement général et les poussées de fièvre qui décimèrent rapidement l'expédition. La reconnaissance du terrain n'était pas chose aisée puisque les pistes de caravanes déjà existantes étaient situées généralement au nord des rapides, et qu'on voulait construire le chemin de fer au sud de celles-ci.

Le dernier boulon de la voie Matadi-Léopoldville, solennellement vissé le 16 mars 1898 en présence des autorités.





C'est en 1897 que la voie franchit le pont sur l'Inkisi.

On était en terrain totalement inconnu : absence de cartes, d'indications sur le cours des rivières, sur l'existence des vallées, des chaînes de montagnes, marais etc.

En outre, on était tenu par le temps, car l'expédition coûtait une fortune à la CCCI.

Les plus grands obstacles physiques étaient indubitablement constitués par la rivière Mpozo et le mont Palabala, une falaise étrange avec des vallées profondes et des ravins de 400 m.

Un autre problème était de trouver de la main-d'œuvre indigène, surtout des porteurs, les soi-disant coolies. Pour pouvoir acheminer tout le matériel et les provisions de bouche nécessaires, on avait besoin d'un grand nombre de coolies. La mobilisation de ceux-ci s'effectua surtout par Francqui. Un grand nombre d'entre eux perdirent la vie, devinrent malades ou désertèrent, épuisés par les efforts physiques à fournir.

L'étude sur le terrain prit 17 mois, mais après cela Albert Thys put annoncer avec une légitime fierté au souverain que la construction du chemin de fer était possible.

Après que la CCCI eut donné son approbation, l'ensemble du projet dut encore recevoir un caractère officiel. Ce qui eut lieu le 23 juin 1889 lorsque les chambres législatives donnèrent leur accord sur la fondation de la Compagnie du chemin de fer du Congo au capital de 10 millions.

### **La construction du chemin de fer**

Le 11 octobre 1889, la première équipe d'ingénieurs s'embarqua à Anvers à destination de Matadi. Arrivés sur place, on dut pourvoir en tout premier lieu à la construction de débarcadères appropriés, d'une gare, de bureaux, d'habitations...

Ce n'est que le 15 mars 1890 que la première équipe de travail put s'atteler à la tâche.

La région de Matadi est très rocailleuse et présente des variations de relief abruptes qui ne faisaient qu'accroître les difficultés.

Au cours de cette première phase de travaux, il régnait une grande pénurie de main-d'œuvre. Thys dut aller mendier de par le monde pour en trouver : jusqu'au Mozambique, aux Indes, à Sumatra, en Chine, au Japon et... même au Zoulouland !

On augmenta également le nombre de conseillers et d'ingénieurs blancs : des Flamands, des Wallons, des Italiens, des Danois, des Français, des Allemands, des Suisses et des Suédois... c'était un vrai kaléidoscope de nationalités.

Le travail avança très lentement les premières années, tant le combat contre les éléments naturels était fastidieux. Les nombreux déboires coûtèrent des sommes folles, il en résultait que les bailleurs de fonds suivaient l'aventure avec méfiance.

Les problèmes auxquels on se trouvait confronté étaient de nature très diverse : le pays était très peu peuplé, le stock de vivres était largement entamé, les engins étaient primitifs (haches et explosifs) et les travailleurs inexpérimentés.

En outre, les effectifs de l'expédition furent fortement décimés par diverses maladies tropicales ; ils furent nombreux à être renvoyés au pays pour ne pas trop gonfler les chiffres de mortalité.

Dès que quelques kilomètres furent construits, les premières locomotives furent mises en service sur ce tronçon pour acheminer le matériel sur place et économiser ainsi des coolies.

En juillet 1892, le pont sur le Mpozo fut enfin prêt... 2 ans de labeur harassant pour 9 km de voies! Le 4 décembre de cette même année fut inauguré le tronçon Matadi - Kenge. Au fil du temps, le terrain devint moins accidenté, le climat plus salubre et l'approvisionnement plus régulier.

Il fallut en outre tenir de moins en moins compte de l'hostilité des indigènes; de temps à autre, il y avait même des chefs de tribu qui offraient de la main-d'œuvre et vendaient des poulets et des chèvres. Cette viande constituait une variation appréciable au regard des conserves que l'on avait mangé à longueur d'année.

Tout au long de la ligne, on construisit des postes fixes où demeuraient un ou plusieurs

Européens et où pouvaient faire halte les caravanes en route vers le chantier.

Au fur et à mesure de la progression de la construction du chemin de fer, la compagnie racheta de plus en plus de terrains aux chefs indigènes. Thys leur donnait ce qu'ils demandaient, du moins dans la mesure où son budget «cadeaux» le lui permettait.

En 1894, après quatre ans de travaux, seuls 82 km avaient été construits jusqu'à hauteur de la rivière Lufuri.

Des récompenses spéciales furent octroyées à ceux qui travaillaient le plus rapidement afin d'accélérer la cadence des travaux : à la suite de quoi le rythme de construction s'accrut sensiblement.

Une année plus tard, on était déjà

arrivé à hauteur de la rivière Kwilu et on atteignit Thysville au début de 1897. De là, on franchit la dangereuse vallée de l'Inkisi : la construction du pont sur cette rivière coûta de nombreuses vies humaines. Le sommet du Tampa constitua le dernier grand obstacle. Après 8 années de travaux pénibles, la première locomotive atteignit le Stanley Pool le 16 mars 1898 sous les acclamations enthousiastes et les salves de canon.

La ligne Matadi - Léopoldville fut solennellement ouverte au trafic le 6 juillet 1898; bien que la construction du chemin de fer eût coûté de nombreuses vies humaines, l'Homme parvint finalement à vaincre la nature.

K. Destoop



Un train en cuivre vient d'arriver dans le faisceau du complexe de Matadi.