

CHRONIQUE COLONIALE

Le Chemin de Fer Matadi-Léopoldville

La Colonie du Congo belge est desservie jusqu'au Stanley-Pool (Léopoldville-Kinshasa) par un admirable réseau fluvial. Au delà de Léopoldville, le fleuve Congo est malheureusement coupé par une série de cataractes et de rapides qui s'étendent vers la mer sur une distance d'environ 350 kilomètres jusqu'à Matadi. De ce dernier point jusqu'à son embouchure vers Banane, le fleuve redevient navigable.

Pour relier à l'océan le bassin intérieur de la Colonie qui comporte un immense réseau navigable de près de 15,000 kilomètres et qui dessert un territoire de plus de 2,500,000 kilomètres carrés, il a donc fallu songer dès le début de la colonisation, à construire un chemin de fer de Matadi à Léopoldville. C'est le plus ancien des chemins de fer coloniaux.

Sa création est due à l'initiative du général Albert Thys. Dès le 26 juillet 1889, Léopold II autorisait ses Administrateurs généraux, Hubert Van Neuss, administrateur général du Département des Finances de l'Etat Indépendant du Congo, Edmond Van Eetvelde, administrateur général du Département des Affaires étrangères et de la Justice, et le capitaine Camille Coquilhat, administrateur général ff. du Département de l'Intérieur, à signer, conjointement avec MM. Jules Urban, vice-président, Albert Thys, directeur général, Jean Cousin, Eugène De Becker et Georges de Laveye, administrateurs de la Société Anonyme Belge Compagnie du Chemin de fer du Congo », une convention aux termes de laquelle cette Compagnie s'engageait à « construire, entretenir et exploiter à ses frais, risques et périls, un chemin de fer de jonction entre Matadi et le Stanley-Pool, qui devra rester entièrement sur le territoire de l'Indépendant du Congo ». La concession de ce chemin de fer était accordée à la dite Compagnie pour un terme de 99 ans, à compter du jour de la mise en exploitation de la ligne sur toute son étendue.

* * *

La construction du chemin de fer des cataractes, comme on l'appelait à cette époque, fut des plus pénibles. A ce moment, toute expérience coloniale faisait encore défaut. Les constructeurs rencontrèrent de nombreux obstacles dans une région jusqu'alors inconnue, au climat très dur, au profil particulièrement accidenté, au sol aride, à la population clairsemée et peu entraînée au travail. Ce ne fut

qu'à force d'énergie et de ténacité que la ligne put être achevée en 1898. Les travaux avaient duré 8 ans, c'est-à-dire le double de ce qui avait été prévu primitivement dans la convention. Celle-ci stipulait, en effet, que la ligne devait être entièrement terminée et livrée à l'exploitation au plus tard le 31 décembre 1894, à moins de circonstances de force majeure dont la Compagnie aurait à justifier. Bien entendu, celle-ci n'eut aucune peine à justifier le retard de la construction, étant donnés les éléments imprévisibles auxquels il est fait allusion ci-dessus.

* * *

La ligne mesure environ 400 kilomètres, avec une centaine de ponts de 10 à 100 mètres de portée et de nombreux aqueducs. La voie initiale était simple et de 750 millimètres d'écartement. Des inclinaisons de 45 mm. par mètre et des rayons de courbure de 50 mètres ont été admis. Cela avait donc toutes les caractéristiques d'un chemin de fer de montagne.

Par suite de la nature particulièrement difficile du terrain, l'établissement de la voie ferrée Matadi-Léopoldville fut des plus dispendieux. Le kilomètre de voie équipé revint à 250,000 francs environ, en moyenne !

Actuellement, pour répondre au trafic qui va s'accroissant, la ligne a été transformée. L'écartement a été porté à 1 m. 067, qui est l'écartement normal aux colonies. Les inclinaisons ont été abaissées à 17 mm. par mètre et les rayons de courbure ont été portés à 250 mètres.

On envisage pour plus tard la possibilité de procéder à l'électrification de la ligne. Le courant sera fourni par une usine hydro-électrique établie sur la rivière Inkisi, affluent du Congo. La puissance de cette usine sera de 30,000 HP au début. Toutes les études préliminaires sont terminées, les projets définitivement arrêtés. Les travaux, momentanément suspendus, furent d'ailleurs entamés fin 1923.

Le matériel roulant de la Compagnie du Chemin de fer du Congo comprend une centaine de locomotives de 35, 31, 29, 27, 19 et 14 tonnes; 870 wagons de 10, 12, 15 et 20 tonnes; 35 voitures à voyageurs de 1^o, 2^o et 3^o classes. Trois ateliers, pourvus de tous les perfectionnements pour le montage et la réparation du matériel, fonctionnent à Matadi, Thysville et Kinshasa. Le personnel utilisé à l'exploitation de la ligne comprend en Afrique environ 170 agents blancs et 5,300 noirs.

Le service médical est assuré par 4 médecins. Trois hôpitaux pour noirs ont été érigés à Matadi, Kinshasa et Thysville. Un hôpital pour blancs a été érigé à Kinshasa et près de Matadi. Des pavillons de secours médical ont en outre été construits à Thysville.

On le voit, le Chemin de fer Matadi-Léopoldville s'est mis à la hauteur des exploitations ferroviaires modernes. Dans une colonie du Centre-Afrique comme le Congo belge, cet effort est caractéristique, mais ce qui est plus remarquable, c'est précisément la construction de la ligne à une époque où le bassin intérieur du Congo figurait encore en grande partie sur la plupart des cartes sous l'appellation de « terra incognita » !

On se demande ce qui est le plus à admirer en l'occurrence: la valeur technique des premiers pionniers de 1890 à 1898, initiateurs de la construction, leur volonté tenace d'aboutir, ou leur foi dans la réalisation et la réussite de leur entreprise !

URSUS.

Agence Maritime Minne

SOCIÉTÉ ANONYME

Ancienne Firme E. Minne

Téléphones : 139.00 -
139.05 à 09 - 179.40

Hangars : Castle Line.

Adr. Télégr. : EMINNE

Courtage - Affrètements
Assurances - Magasinage
Warrantage

Transports Maritimes et Terrestres

Succursales à

Anvers - Bruges - Zeebrugge - Terneuzen

GAND - 11, Place d'Armes, 11 - GAND