Acad. Roy. Scienc. d'Outre-Mer
Biographie Belge d'Outre-Mer,
T. IX, 2015, col. 284-292

MORTIER (*Emmanuel Edouard Louis*), Architecte principal du Congo belge, Chef de bureau principal de la Société nationale des Chemins de Fer belges (Borgerhout, 18.09.1881 – Forest, 25.05.1957). Fils de Philogène-Auguste et de De Boeck, Thérèse Maria Josèphe; époux de Dumonceau, Alice.

Ses humanités entamées, Emmanuel Mortier perd son père. Sa mère décline l'offre d'une bourse d'études de la loge paternelle. C'est ainsi qu'à seize ans, il s'engage dans la compagnie des chemins de fer. Il perfectionne sa formation par des cours du soir. Début 1910, il présente un concours, le réussit, mais ne sera nommé commis de 3e classe que le 30 décembre. Entre-temps, engagé par le Comité Spécial du Katanga (C.S.K.), il se rend au mois de mai au Congo.

A l'époque, les chemins de fer mettant de leur personnel à la disposition des entreprises d'outre-mer, il poursuit une carrière fictive en Belgique, avec ses promotions et, éventuellement, pendant ses congés, des examens, pour reprendre sa place avec le grade acquis pendant son absence. Dans le langage des cheminots, c'étaient «les jaunes», le système avait fonctionné pendant la construction des voies ferrées en Chine.

Emmanuel Mortier était désigné pour faire partie de l'équipe du Suisse Gustave Itten, directeur des travaux publics du Congo, mais encore ingénieur civil de l'Université de Lausanne, au service de l'Etat indépendant depuis 1902. Le C.S.K. était chargé d'administrer la province du Katanga jusqu'au 31 août 1910, mais, en fait, Mortier et ses compagnons, la plupart cheminots comme lui, avaient été recrutés par la Colonie.

Sur place depuis avril, Itten était chargé d'établir le plan d'Elisabethville, future capitale de la province, et de le matérialiser sur le terrain, un plateau en surplomb de la rivière Lubumbashi. Le représentant du C.S.K., Emile Wangermée, et le directeur de l'Union Minière du Haut-Katanga, E. Halewyck, tous deux ingénieurs de construction, mais sans aucune expérience urbanistique, avaient choisi l'emplacement de la gare à venir, point de départ imposé du quartier commercial de l'agglomération, sans y avoir procédé à des sondages.

Etaient mis à la disposition d'Itten trois «surveillants des travaux», un terrassier, un charpentier et un maçon, plus Mortier qualifié d'«adjoint»; ce n'était pas un grade administratif mais situait son rôle: être le second de l'ingénieur. Ils devaient utiliser des recrues africaines sorties tout droit de leurs villages, avec un matériel incomplet, souvent inadéquat, transporté par porteurs depuis la Rhodésie du Nord.

Traversée par un seul sentier, la brousse à aménager était constituée, à cette époque de l'année, soit de portions de savane, chaumes de graminées de plus de deux mètres de hauteur, soit de massifs forestiers. De part et d'autre, le sol était bossué de termitières, souvent de plus de sept mètres de haut. La ville devait être occupée dès l'arrivée du chemin de fer.

Chaque membre de l'équipe, sous la haute direction de l'ingénieur et impulsé par son adjoint, devait être capable d'accomplir les tâches requises par la mission, à commencer par apprendre à la main-d'œuvre africaine l'utilisation des outils: à quoi sert une pelle, qu'une brouette se pousse et ne se porte pas sur la tête. Dans le fouillis de la brousse, comment se servir d'un théodolite? Improviser, adapter les instruments, en trouver d'autres. Comment araser les termitières au plus vite? La dynamite n'est pas plus rapide que les pioches: le bulldozer ne verra le jour qu'à la Seconde Guerre mondiale.

Emile Wangermée tient des «carnets de route». Cycliste émérite, il aime tomber à l'improviste sur un chantier, le humer et s'en aller. Ses notes, d'un comique involontaire, dressent bien l'activité de l'équipe Itten: il observe le travail d'un «géomètre», en relève le nom, Maloens (en fait, un des trois surveillants des travaux), il entre dans un hangar où il surprend un dessinateur au travail, il ne lui demande pas son nom (ce doit être Mortier) et, sans attendre l'ingénieur alerté de l'arrivée du représentant du C.S.K., il s'en va très préoccupé: aucune des feuilles de route des caravanes n'a mentionné l'arrivée d'un dessinateur pas plus que de son matériel, notamment cette table si sophistiquée.

Le premier septembre 1910, E. Wangermée devient vice-gouverneur général du Katanga, le 6 il installe sa paillotte dans l'îlot réservé pour sa résidence, et, le premier octobre, en grande pompe, les rails sont boulonnés à l'«Etoile du Congo».

Itten a réussi, en un temps record, à terminer, avant l'arrivée de la première locomotive, la phase initiale du programme qui lui était assigné.

C'est alors que les campeurs européens et africains mélangés qui attendaient depuis un an à l'Etoile l'ouverture de la ville à une dizaine de kilomètres de leurs tentes, huttes et cases, sont instamment invités à s'installer dans les casiers créés par les Travaux publics et, pour les particuliers, à acheter leurs terrains. Ils gîtaient jusqu'alors, dans le plus grand désordre, dans les lieux réservés au XIXe siècle, à intervalles de plusieurs années, par les «mangeurs de cuivre» aux caravaniers venus avec leurs vivres, leur pacotille et leurs outils fournir aux fondeurs propriétaires de la mine de Kalukuluku, rebaptisée l'Etoile du Congo, une main-d'œuvre indispensable payée en croisettes et lingots. C'étaient de petites clairières arrosées de sources et ruisseaux, flanquées de bosquets touffus où ils pouvaient «aller aux herbes» (*musalani*). Etonnamment, ce grouillement désordonné, malgré sa promiscuité, était salubre. Au moment où l'ordre fut donné de son abandon, il hébergeait quelque deux cents Européens et sept à huit cents Africains. Avec l'afflux des immigrants qui avaient attendu l'achèvement de la ligne ferrée, la ville comptait trois cents Blancs et un millier de Noirs le premier janvier 1911. Ces chiffres deviendraient mille et près de huit mille l'année suivante.

Le transfert de population provoqua une poussée de la mortalité; ainsi l'un des trois surveillants des travaux de l'équipe Itten décéda le 24 décembre 1910.

L'ingénieur avait conçu une ville ouverte à la circulation automobile. Non, comme l'avait suggéré Wangermée, à la bicyclette, ne permettant pas plus à des chariots boers tirés par des bœufs d'effectuer un demi-tour que, comme l'affirma un successeur d'Itten, d'aider le vent à chasser les miasmes délétères. Des avenues de 25 m de large, soit une chaussée de 10 m flanquée de trottoirs de 7,50 m, espace nécessaire pour la pose de futures et diverses canalisations, la plantation d'arbres d'ornement, le parcage des voitures et … la circulation des piétons. Chaque bâtiment devait être implanté au moins à cinq mètres en retrait de la voie publique et isolé dans sa parcelle. Il serait desservi par une conduite d'eau et un réseau d'égouts. Les mêmes

règles de base s'appliqueraient à la cité africaine à venir.

Mais on n'en était pas encore là quand les parcelles de la ville furent brusquement occupées.

Le service des Travaux publics fut débordé. Les porteurs d'eau se disputèrent l'accès à la Lubumbashi, souillant ses abords. Il fallut désigner les lieux de prise d'eau et mettre fin aux bousculades. Le plan d'Itten était de protéger les abords de la rivière par un parc, et, jusqu'aux sources, son amont, au-delà du début du canal menant à la fonderie de l'Union minière, par une large zone *non aedificandi*. Il avait par ailleurs fait déverser un banc de malachite au début des rapides qui mit, pendant des décennies, les baigneurs à l'abri de la bilharziose.

Mais si les convois de train débarquaient en suffisance sacs de ciment et tôles, il manquait de pompes et de tuyauteries. A force de bricolages, d'échanges avec des particuliers, car les crédits étaient limités, des réservoirs en tôle à l'usage des corvées d'eau furent dispersés en ville, et la prise du précieux liquide reçut son nom définitif, La Pompe, inaccessible au public.

En même temps, il fallait loger les fonctionnaires, qui s'abattaient de plus en plus nombreux sur la ville. Bruxelles envoyait par dizaines des préfabriqués en tôle, vastes jeux de mécano grandeur réelle, vite érigés mais fours sous le soleil et glacières sous la lune. C'était étroit, mais de plus, faute de bureaux, les agents de l'Etat devaient travailler à domicile.

En 1912, au-delà de l'avenue Limite Sud, la bien nommée, on dut chasser du ravin qui la bordait la famille de lions propriétaire des lieux et recommencer l'opération de traçage et d'ouverture pour la cité africaine. Le problème de l'eau s'y posa aussi, les premiers arrivants la puisaient dans un *dembo* (marais), ils eurent bientôt leurs réservoirs. Mais le problème d'hygiène le plus ardu de l'agglomération était l'évacuation des ordures ménagères et surtout des matières fécales.

Chaque pâté fut coupé en quatre par deux ruelles sanitaires. Les édicules étaient rangés le long de la ruelle, des corvées de prisonniers poussaient un tonneau pour y déverser le contenu des tinettes.

Second d'Itten, Mortier fut de toutes ces aventures. En octobre 1912, il quitta Elisabethville pour prendre son premier congé périodique. En Europe, il passa avec succès l'examen exigé pour l'obtention du grade de sous-chef de section et épousa Alice Dumonceau.

En mars 1913, il était de retour à Elisabethville. En octobre 1914, il fut nommé pour suppléer le directeur des Travaux publics comme membre du conseil des adjudications et, en février 1915, fut «désigné pour exercer temporairement les fonctions de Directeur des Travaux Publics, pendant l'absence de M. Itten, Directeur».

La biographie d'Itten est très confuse sur cette période. Normalement, il devait prendre un congé en Europe début 1916, il est nommé ingénieur principal en février, quitte le Katanga pour ne revenir au Congo qu'en avril 1921, nommé bientôt ingénieur en chef de la Colonie. Nous sommes en pleine période de guerre; Itten, vu sa nationalité, est neutre, il ne deviendra belge qu'en 1933, mais il s'agit d'un ingénieur d'élite, très loyal au gouvernement. Il n'est, peut-être, pas téméraire de croire qu'il le servît autrement que par un engagement, comme Mortier, dans le corps de volontaires européens, sorte de garde civique coloniale qui fut engagée dans certains points de la frontière de l'Est.

Toujours est-il que Mortier dirige le service des Travaux publics du Katanga de 1916 à 1922, mais il ne sera nommé qu'en juillet 1921 «architecte des bâtiments civils de 3e classe» pour, de promotion en promotion, devenir «architecte principal» en 1927.

Pendant ses premières années, le service des Travaux publics du Katanga souffrit d'une absence chronique de crédits, aggravée pendant la période de guerre. De plus, il recevait d'office des matériaux conçus par le Département de Bruxelles sans consultation sérieuse avec le personnel sur place. Enfin, la Belgique, très soucieuse de voir sa colonie vivre sur ses propres recettes sans recours aux subsides de la Métropole, se réservait la conception des grands bâtiments publics: la résidence, l'hôpital, la grand-poste, le palais de justice, le palais provincial, et d'autres. Si la résidence du vice-gouverneur général, sorte de miniature du Palais de Laeken, et l'hôpital démarrèrent rapidement, les autres grands bâtiments de l'Etat demeurèrent au paradis des rêves.

Pendant ce temps, les particuliers et les sociétés, libres de leurs mouvements, jetaient les fondements d'une ville durable. Y soufflait l'esprit des pionniers du campement de l'Etoile. Les nouveaux venus étaient embrigadés dans une floraison de dizaines de sociétés culturelles, du sport à la littérature, la plus puissante (deux cents membres) étant le Touring-Club cycliste qui demandait l'aide bénévole des Travaux publics pour l'aménagement de certains sites.

Car Itten et Mortier participaient à ces activités; l'édition de Noël 1911 du journal local *L'Etoile du Congo* les montre côte à côte sur la photo des vingt-sept membres du «Cercle philarmonique du Katanga». Ces sociétés brassaient les nationalités et les couches sociales.

Les pionniers de l'Etoile avaient déjà acquis une expérience d'aménagement dans une brousse hostile. Transposés dans leurs parcelles définitives de la ville, aidés de leur main-d'œuvre africaine qui partageait au moins provisoirement leur sort, ils brûlèrent les étapes de la cabane-bambou au bungalow, du toit de chaume à

la tôle. La terre des termitières détruites, mâchée pendant des siècles par des millions de mandibules, fournissait la matière de base idéale pour la brique cuite, tandis que le bois sauvage relayé par des arbres ornementaux, le combustible.

Chaque groupe s'inspirait de son style originel, les Piémontais aimaient pergolas et balcons à colonnettes, les Sud-Africains les frontons trèflés, les boutiquiers les stores westerns, non sans éviter certains échecs, celui de l'emploi des tuiles, des cubes blanchis des riverains du sud de la Méditerranée, de la tristesse des patios coupés de larges horizons, mais encore de l'amour immodéré de l'Union minière pour les corons et les *compounds* (camps de travailleurs sur sol nu). Avec la constitution de familles, il devenait de plus en plus urgent de se débarrasser des hideuses maisons en fer et de les remplacer par la brique. I1 était temps aussi que les fonctionnaires travaillent dans des bureaux.

Inspirés par les expériences des particuliers, les Travaux publics se lancèrent dans la construction de maisons d'habitation en briques, aérées par des *barzas* (vérandas), avec faux plafonds sous les toits de tôle, arrivant, sans le vouloir explicitement, à un certain style local. La recette des planchers en ciment qui ne se fendille pas malgré le climat, fut empruntée aux Italiens: le recouvrir de sacs de jute humectés pour retarder son assèchement.

Pour les services provinciaux — d'aucuns avaient rêvé d'ériger Place Royale un beffroi gothique —, avec une judicieuse utilisation des matériaux préfabriqués, ce furent provisoirement une série de chapes en béton surélevées sur une assise en briques, avec une file de bureaux bien ventilés. C'est ainsi que ce que les Européens appelaient les *Tépés* était pour les Africains le *Tano* (le cinquième bâtiment de la rangée). Cinquante ans plus tard, l'Etat n'ayant élevé aucun «palais», toujours vaillamment debout, ils servaient encore.

Est-ce par esprit de dérision? Un des bâtiments dispersés de la Justice — Elisabethville était le siège d'une cour d'appel —, moins vaste qu'une maison particulière, mais tout en briques, hérissé de tourelles purement ornementales, avait été érigé Place Royale et affublé du nom de Palais de Justice.

Du côté de la cité indigène, ouverte pendant la saison sèche 1912, le processus avait été parallèle: après les paillottes et quelques cases en adobe, les maisons en briques, inspirées par les styles européens, en général moins grandes, avaient gagné les parcelles si bien que les bureaux administratifs du Centre extracoutumier y avaient une allure aussi mesquine que leurs homologues en ville européenne.

Cette ville inachevée, bricolée, était animée pourtant d'un esprit. Telle vieille Nyassalandaise, avant de mourir, voulait voir une ville «comme en Europe». Arrivée au rail, elle ne se dirigea pas vers Bulawayo mais vers Elisabethville. Tandis que les vainqueurs de Tabora, sous les arcs de triomphe, regagnaient leurs bases katangaises, le commandant des troupes d'occupation de la place de Kigoma invitait les chefs riverains de Tanganika en Ostafrika à envoyer des notables à Elisabethville pour la comparer à ses consœurs rhodésiennes. Si les princes marquèrent nettement leur préférence pour une tutelle belge, ils ne furent guère entendus par les grandes puissances à Versailles, et l'utopique projet du chemin de fer Le Cap-Le Caire entraîna des dépeçages irrationnels d'ensembles territoriaux.

Malgré leurs désirs, les Mortier n'avaient pas d'enfants. Mais les écoliers du quartier européen disparaissaient souvent sans raison apparente. C'est ainsi que se révéla l'existence de «tante Alice» et «oncle Manu».

La guerre culmine avec la grippe espagnole. Elle débarque au Cap; en vain les trafics sont gelés, l'armée katangaise encore sur pied de guerre dresse un barrage en territoire rhodésien. Au second semestre de 1918, les Travaux publics creusent cent cinquante tombes dans le cimetière européen, bien plus dans le cimetière africain adjacent.

L'homme d'affaires Joseph Tasch et son ami, l'avocat Victor Jacobs, apprennent qu'à l'hôpital de la cité tous les médecins, les religieuses-infirmières et les aides médicaux africains sont alités. Ils se rendent sur place, les cadavres jonchent les couloirs, les chambres, même les salles d'opération. Ils se précipitent chez Mortier. Celui-ci mobilise ses ouvriers disponibles, charge deux camions d'outils et de chaux vive. Il se rend à la prison, harangue les détenus, ne leur promet rien, sauf qu'ils ne seront pas enchaînés, et dirige les volontaires les uns vers le cimetière, les autres en accompagnement des deux colons européens. Une fosse est à peine creusée que s'amène un camion aussitôt déchargé, les cadavres sont recouverts de chaux et de terre, tandis que les pelles attaquent la fosse suivante. Une demi-douzaine de tumuli en désordre encadrent sur le trottoir l'accès au cimetière pendant deux bonnes décennies avant d'être érodés.

Les trois Européens seront décorés pour acte de courage, tandis que les détenus volontaires, dont aucun ne s'est évadé, feront l'objet de remises de peine.

Cette catastrophe, générale en Afrique du Capricorne, attire une fois de plus l'attention sur le rôle prophylactique des Travaux publics.

Pendant six années, Mortier avait dirigé le service à Elisabethville, après avoir eu le privilège d'être formé par Itten, le plus brillant des ingénieurs congolais du gouvernement au début du XXe siècle. Il allait devenir

le second du plus éminent de ceux de l'entre-deux-guerres.

Egide Devroey, ingénieur sorti de l'Université de Bruxelles, aux multiples réalisations, dès le départ, donna la priorité à l'assainissement de la ville. La Pompe, «avec les derniers perfectionnements de la technique moderne», ne fut plus une simple prise de liquide mais une station d'épuration à divers niveaux de l'eau de la rivière, distribuée potable dans chaque bâtiment de l'agglomération. Le ramassage archaïque des tinettes fit place à un réseau d'égouts complet; malgré la difficulté de la nappe phréatique du centre, les eaux usées furent amenées à une station d'épuration au fur et à mesure éloignée en aval de la ville vers le confluent de la Lubumbashi et de la Kafubu. Les eaux pluviales, collectées dans de profonds fossés à ciel ouvert, acheminées directement vers la vallée, furent de plus en plus canalisées dans des conduites en béton. Enfin, une décision du gouvernement général créa dans chaque province une direction technique rattachée aux Travaux publics sous contrôle d'un médecin et chargée de traquer tous les détritus et de «pétroler» tout foyer potentiel d'insectes nuisibles. Grâce à la largeur des trottoirs, ces travaux ne perturbèrent pas la circulation.

Dans son *side-car*, puis son *spider*, Mortier adorait mener ses petits amis sur les chantiers. Il les conduisait aussi à la maison de campagne qu'il avait construite de ses mains, très curieusement à l'Etoile, là où, exception parmi les pionniers, il n'avait jamais campé et où se multipliaient les variétés de mangues, de «la langue de chat» à «la pêche». Mais il y prospectait aussi des itinéraires touristiques; après la disparition du Touring-Club cycliste, son chef E. Devroey avait fondé l'Automobile-Club du Katanga.

Annexées aux parcelles adjacentes, les ruelles sanitaires disparaissaient peu à peu, mais surtout vers leurs croisées intérieures, sous forme de sentiers, subsistaient des passages reliant les unes aux autres les boyeries. Une véritable vie de quartier avec ses jeux et ses cancans, presque inconnue de l'extérieur, se créait dans chaque rectangle du quadrillage des maisons en façade. En fait, la ville blanche comptait autant d'Africains que d'Européens.

La morbidité de la population, en particulier la mortalité infantile, s'effondrait par blocs, à la veille de la Seconde Guerre mondiale; tant chez les Noirs que chez les Blancs, elle était devenue inférieure à celle de la Métropole.

Les grands travaux conçus par le ministère et prévus à la naissance de la ville, résumèrent les années vingt, pour s'évanouir définitivement avec la grande crise économique mondiale, à la grand-poste et au palais de justice. Il était temps pour la première, le déchargement du courrier, amené par remorques en plein centre commercial chic à destination d'un bâtiment digne de l'ancien campement de l'Etoile, faisait tache. Quant au second, dont la salle des pas perdus tout à fait inutile devait rappeler celle du temple pharaonique de la Place Poelaert à Bruxelles, il ne fit jamais face à un palais provincial, la pose de sa première pierre précéda de trop près l'effondrement de Wall Street.

Cependant, depuis le début des années vingt et jusqu'à l'indépendance, s'installèrent sans interruption dans la ville des architectes indépendants de valeur. Pour ce qui concerne le secteur public, dans son domaine soustrait aux ukases bruxellois, il suivit le courant du secteur privé.

En 1930, E. Devroey était appelé à des fonctions supérieures, mais le système qu'il avait mis en place pour une ville de moins de vingt mille habitants fonctionnait toujours parfaitement quand sa population décupla. Mortier passa sous les ordres d'un «ingénieur T.P.» qui ne comprenait pas très bien les traditions locales de son service. Mais il était à la veille d'atteindre la pension que lui vaudraient ses dix-huit ans de service effectif dans la Colonie, et il mit fin à sa carrière coloniale le 18 novembre 1931.

Depuis son départ des chemins de fer en 1910, les partitions linguistiques s'étaient développées à la S.N.C.B. De toute façon, il voulait demeurer à Bruxelles. Il y avait le choix entre le rôle français et le rôle néerlandais. Ce dernier manquait de cadre, situation qui le mettait à l'abri des brimades réservées aux «jaunes» par leurs collègues. Il choisit la section flamande.

Distinctions honorifiques: Officier des Ordres Royaux du Lion et de Léopold II; Chevalier des Ordres Royaux de Léopold et de la Couronne; Etoile de service en or avec deux raies; Médaille civique de première classe.

16 mars 2001.
J. Sohier (†).

Sources: Registre matricule feuillet 734. — Registre d'immatriculation des non-indigènes ouvert à Lukafu le 1er janvier 1909. — Carnets de route d'E. Wangermée (manuscrit déposé au Musée de Tervueren). — Journal d'Antoine Sohier. http://www.urome.be/fr2/ouvrag/1924Sohier.pdf — *L'Etoile du Congo*, Noël 1911. — *L'Etoile du Congo*, 15 juin 1921. — *L'Essor du Congo,* 12 juillet 1928. — *Journal du Katanga,* 16 juillet 1928. — L'*Essor du Congo* (n° spécial), mai 1931. — *Biographie coloniale belge* et *Biographie belge d'Outre-Mer*: E. Wangermée, T. I; E. Halewyck, T. IV; G. Itten, T. VI; J. Tasch, T. VI; V. Jacobs, T. VIIA; E. Devroey, T. VIIB. — Elisabethville 1911-1961. Bruxelles, éd. L. Cuypers. — Souvenirs personnels du filleul d'Alice Dumonceau.

Affinités: Emmanuel Mortier était l'époux de la marraine de Jean Sohier et des liens étroits d'affection les ont unis jusqu'à la fin de ses jours.