Inst. roy. colon. belge
Biographie Coloniale Belge,
T. I, 1948, col. 120-121

BERGIER *(Charles-Marie)*, Ingénieur (Paris, 12.9.1860 - Paris, 28.5.1894). Fils d'Hippolyte-Clément et d'Annette Ruff.

Charles-Marie Bergier s'engagea à l'E.I.C. en qualité d'ingénieur. Il dirigea la première des trois brigades d'études qui, sous les ordres de l'ingénieur Hector Charmanne, avaient à étudier le terrain que devait emprunter le chemin de fer Matadi-Léo et à déterminer le tracé de la ligne. Cette première campagne d'études, commencée en 1886, se termina en 1888, et Bergier rentra en Europe pour se reposer. Comme les autres, il avait beaucoup souffert, pendant cette période, de la chaleur, des fièvres, du travail harassant dans la terrible vallée de la Mpozo et sur le sol brûlant et aride de Matadi. Cependant, après avoir poursuivi ses études à Bruxelles, il repartit, non par esprit de lucre (comme chef de brigade il ne touchait que 1.000 francs par mois), mais parce qu'il s'était profondément attaché à l'œuvre entreprise et qu'il entrevoyait, comme ses compagnons, l'essor économique que ce chemin de fer assurerait à la colonie naissante. Dès le 11 octobre 1889, la première équipe d'ingénieurs affectés à la construction du chemin de fer quittait Anvers à bord du *Lualaba :* Bergier était accompagné des ingénieurs Vauthier, Dumont, Cocheteux et Tack et du Dr Bourguignon. A leurs côtés partaient un maître maçon, un maître tailleur de pierres, un maître charpentier et un conducteur de travaux, Zoé Cote. Le *Lualaba* fit escale à la côte de Guinée et y recruta 74 travailleurs, 12 maçons et 12 charpentiers noirs. Le 10 novembre 1889, le steamer accostait à Matadi. Bergier fut aussitôt affecté à l'étude définitive du tracé Matadi-Mpozo. Il se mit à l'ouvrage le 20 novembre, établissant le parcours dans les moindres détails, en relevant toutes les caractéristiques pour permettre les commandes de matériel et notamment des ponts. Après avoir piqueté le tracé le long de la vallée de la Mpozo, la brigade Bergier attaqua le massif de Palaballa en remontant le ravin du Diable. Au mois de juillet 1891, elle avait étudié et définitivement implanté le tracé sur le sol jusqu'à Kenge (un de ses membres, le capitaine Théophile Tack était mort à Palaballa en janvier 1891). La deuxième équipe, qui devait étudier la Lukunga et était commandée par l'ingénieur Bastin, fut à ce moment privée de son chef, qui mourut à Banane le 14 avril 1891, et de l'adjoint de Bastin, qui, malade, dut regagner l'Europe. Heureusement la brigade Bergier, qui avait travaillé très vite, s'approchait du terrain d'action de la deuxième brigade et le courageux Bergier joignit la deuxième brigade à la sienne propre. En mai 1892, les piquets du parcours définitif étaient fixés jusqu'au kilomètre 94, au delà de Songololo, et, fin 1892, au kilomètre 135, c'est-à-dire dans la vallée du Kwilu. Dans la recherche des cols successifs, entre les crêtes du Palaballa, tâche particulièrement ardue, Bergier fut efficacement secondé par l'un de ses adjoints : Hubert Biermans. La voie, pour se hisser sur le massif rocheux, empruntait le ravin du Diable, véritable crevasse barrée par une végétation inextricable; le ravin du Sommeil, le ravin de la Chute, le ravin de la Cuve. La voie montait en lacets sans paliers à l'assaut du massif. Tandis que les ingénieurs commençaient les travaux de déblaiement et de pose des voies (juillet 1893), le rail atteignait le kilomètre 33 et les terrassements étaient poussés jusqu'au col de Kenge (kilomètre 37). En septembre 1893, le tracé définitif était établi jusqu'à la traversée de la rivière Kwilu. Mais le chef Bergier était à bout de force, malade, miné par les fièvres. Ce joyeux Parisien s'était dépensé sans compter. Il dut abandonner sa tâche et quitter définitivemeent la Compagnie du chemin de fer en novembre 1893.

Rentré en France, Bergier ne se remit pas. Il mourut à Paris dans un paisible appartement près de la Seine, le 28 mai 1894, à l'âge de 34 ans. Il avait rendu à l'œuvre du rail des services éminents avec simplicité et enthousiasme.

2 novembre 1947.
M. Coosemans.

Sources et Références : R. Cornet, *La Bataille du Rail*, Cuypers, Bruxelles, 1947, pp. 135, 168, 172, 185, 208, 226, 234, 244, 369. — *Archives C. C. I.* — A. Chapaux, *Le Congo*, p. 749. — *Mouvement géogr.*, 1894, p. 52*a*. — A. Wauters, *État Indépendant du Congo*, Bruxelles, 1899, p. 367. — *C. C. F. C.* (Otraco).