

ESPANET (Georges), Ingénieur français (Paris, 1856-Paris, juillet 1914).

Sorti de l'Ecole Polytechnique de Paris, puis lieutenant de vaisseau, Georges Espanet quitta la marine pour s'occuper de la construction de grands travaux, tels que le percement de l'isthme de Panama. Brillant technicien, il fut chaudement recommandé à Albert Thys par Philippe Bunau-Varilla, qui, au canal de Panama, avait apprécié ses qualités. « C'était, dit R. Cornet, dans la *Bataille du Rail*, un grand gai-lard distingué, aimable, ouvert, qui s'attira rapidement la sympathie de tous et la particulière et profonde estime de Thys. Il allait jouer, à la période cruciale de la bataille du rail, un rôle des plus efficaces. » Le 2 juillet 1892, il débarqua en Afrique avec Thys, l'ingénieur français Eymar, le Suisse Burgi et le Docteur Bourguignon.

Après avoir inauguré, le 9 juillet, avec Charmanne, le pont de la M'Pozo, que la locomotive franchit pour la première fois, Thys partit le lendemain en compagnie de Charmanne et d'Espanet pour faire une reconnaissance du tracé jusqu'à la vallée du Kwilu. Peu après, une pénible nouvelle venait troubler les intrépides pionniers : le massacre, par les Arabes, de l'expédition Hodister. Un autre souci préoccupait Thys : il avait chargé Espanet de la direction de l'infrastructure du rail et ainsi cet ingénieur travaillait aux côtés de Charmanne, directeur lui aussi et qui s'était dépensé jusque-là avec beaucoup de dévouement. Pour ne pas froisser ce dernier, Thys proposa qu'ils alternassent en qualité de directeur en Afrique et en Belgique. Charmanne et Thys partirent en congé en Europe et Espanet prit la direction des travaux. Tâche très lourde ! Non seulement la nature opposait aux hommes dans la région du Palaballa des difficultés sans nombre, mais il fallait mener la lutte avec des effectifs très insuffisants, sans cesse décimés par la désertion, la maladie et la mort (octobre 1892). Certains agents étaient d'une incapacité terrifiante, et Espanet craignait de leur faire des observations, étant dans l'impossibilité de renouveler son personnel. Des ouvriers venus des Barbades étaient totalement ignorants de leur métier et supportaient mal le climat africain ; d'anciens terrassiers chinois employés jadis aux voies ferrées des Indes néerlandaises et des Etats-Unis, au nombre de 540 au moment de leur recrutement en 1892, n'étaient plus que 240, les autres étaient morts ou en fuite au Kasai ou au Kwango. Enfin, des accidents graves se multipliaient, explosions de wagons de dynamite à la suite d'une maladresse, etc. Malgré tout, avec une énergie inlassable, les gens d'Espanet percèrent leur trouée à travers le Palaballa, et, sur leurs talons, ceux de la superstructure posaient les traverses, boulonnaient les rails.

En 1893, Charmanne étant rentré de congé, comme convenu, Espanet rentra à son tour en Europe. Mais Charmanne, froissé de la situation partagée avec son confrère, donna sa démission, au grand regret de Thys. Dès avril 1894, Espanet vint le remplacer en Afrique et reprit avec l'ingénieur Goffin la direction du chemin de fer. A ce moment il avait sous ses ordres 174 agents européens, dont 13 ingénieurs, 7 médecins, 12 conducteurs de travaux et 22 chefs de chantier. Dès cette époque, les travaux prirent une

allure nouvelle. Les chantiers palpitait d'une vie ardente, les travailleurs noirs s'activaient avec acharnement, le travail progressait d'une façon surprenante. Il ne fallait plus sévir contre la paresse, la désertion. C'est qu'à l'initiative d'Espanet on avait instauré le *travail à primes*. On avait organisé des équipes de travailleurs sous la direction d'un chef de chantier blanc. A la tête de chaque équipe était un headman noir de la même race que ses coéquipiers. Le chef de chantier blanc, sous les directives des ingénieurs, se mettait au préalable d'accord avec ses headmen : telle partie du travail devait être terminée en tant de jours moyennant le salaire habituel. Si la tâche était achevée avant ce délai, l'équipe se partageait des primes progressives. Ce système créa de la solidarité parmi les hommes, qui, gagnant plus, se portèrent mieux, purent se payer des suppléments de ration, et rapportèrent chez eux des économies. Le procédé fut merveille. Espanet agissait ainsi efficacement contre les « carottiers ». On le surnomma « le Lion ».

Après un congé de repos en Europe, au cours duquel Goffin le remplaça en Afrique, Espanet rentra à Matadi, fin mars 1896, en compagnie de Cito, des docteurs Meyers et Edouard Willems.

Le 1^{er} juin 1896 eut lieu l'ouverture provisoire de la section Matadi-Tumba. Le 22 juillet, une grande fête à Tumba au kilomètre 190 réunissait ingénieurs, autorités de l'Etat, directeurs des maisons de commerce et tous les noirs. L'inspecteur d'Etat Wangermée, remplaçant le Gouverneur général Wahis, en tournée d'inspection dans le Haut, arriva par le train officiel en compagnie de Thys. Malheureusement, l'ingénieur Espanet était immobilisé par un accès de fièvre. Rétabli le lendemain, il accompagna Thys sur les chantiers ; le commandant de l'artillerie de marine Klobb, délégué officiel du Gouvernement français, qui avait assisté à l'inauguration et qui était un camarade de régiment d'Espanet, fut émerveillé de ce qui avait été réalisé. A la fin de l'année 1896, les brigades d'études étaient au kilomètre 325, près de Kimuenza. Espanet se rendit jusqu'au Pool et y fixa le point terminus du rail, qui aurait une longueur de 328 kilomètres. En juin 1897, le rail était au kilomètre 292, 28 kilomètres au delà de l'Inkissi.

Espanet, fin de terme, céda ses pouvoirs à Goffin et rentra en Europe. Le 11 juin 1898, l'*Albertville* quittait Anvers avec soixante personnes, toutes de marque, invitées par la Compagnie du Chemin de fer, pour l'inauguration de la ligne. Espanet était parmi les passagers. Il avait quitté son service l'année précédente pour aller construire en Chine, avec la même impétuosité, le chemin de fer du Shansi. En 1912, il partit pour Sao Paulo, où l'appelait la construction d'un chemin de fer en territoire brésilien. Il rentra à Paris en 1914 (juin) et y mourut d'un cancer à l'estomac en juillet de cette année.

2 novembre 1947.

M. Coosemans.

Sources et références : R. Cornet, *La Bataille du Rail*, Cuypers, Bruxelles, 1947, pp. 216, 217, 220, 226, 231, 235, 246, 247, 300, 301, 305, 312, 327, 330, 352. — A.-J. Wauters, *L'E. I. C.*, Bruxelles, 1899, pp. 362, 366. — *Bull. de l'Assoc. des Vét. col.*, juin 1930, p. 12. — *Mouv. géogr.*, 1893, p. 22a; p. 88b. — H. Defester, *Les Pionniers belges au Congo*, Duculot, Tamines, 1927, p. 120. — L. Lejeune, *Le Vieux Congo*, 1930, p. 233. — A. Chapaux, *Le Congo, Rozez*, Bruxelles, 1894, n° 749 — *C. C. N. C. (Ostracol.)*.