

WILLIAMS (Sir Robert), de Park et de Livingstone. Baronnet (1928). Ingénieur civil des mines. Homme d'affaires britannique (Aberdeen, 21.1.1860 — Park House, Drumoak, Aberdeenshire, 25.4.1938).

Robert Williams, un des promoteurs du développement minier et ferroviaire du Katanga, est né en Écosse, à Aberdeen, le 21 janvier 1860. Il fait ses études au gymnase de cette ville, puis il y conquiert ses diplômes d'ingénieur civil des mines.

En 1881, âgé de 21 ans, il s'embarque pour l'Afrique du Sud pour y chercher fortune. Attiré par les récentes découvertes de diamant à Kimberley, il ne tarde pas à voir le champ de ses activités s'élargir lorsque, trois ans plus tard, le Rand révèle ses richesses aurifères.

Mais un homme va bientôt fixer le destin du jeune ingénieur. Présenté à Cecil Rhodes, Williams fait valoir ses qualités de géologue et de prospecteur. Il devient l'un de ses plus étroits collaborateurs, et un des plus chauds partisans du « Napoléon du Cap ».

Désormais, son activité sera double : à la prospection et à l'exploitation minière va s'adjoindre la création des lignes ferroviaires indispensables au transport du matériel et du minerai.

En 1891, Cecil Rhodes confie à Williams la prospection de l'actuelle Rhodésie du Sud. Dès ce moment, le jeune ingénieur pêche l'établissement d'une voie ferrée joignant Beira (Mozambique) aux centres d'exploitation minière. Rhodes, immédiatement séduit, obtient l'accord du gouvernement portugais et trouve des capitaux britanniques pour mener cette tâche à bonne fin.

Puis vient l'exploration de la Rhodésie du Nord. Les efforts de Williams sont tout d'abord infructueux, et les opérations sont abandonnées. Mais lorsque le chemin de fer atteint Bulawayo, en 1897, Rhodes, très désireux de découvrir les richesses minières qui lui permettraient de poursuivre son projet grandiose de jonction du Cap au Caire, demande à Williams de faire un nouvel effort. Celui-ci était alors lié à la Compagnie d'exploration du Zambèze. Il accepte néanmoins, et Rhodes lui garantit alors certains droits miniers. Williams se trouve ainsi, pour la première fois, lié matériellement au « Cape to Cairo Railway ». Il fonde alors, en association avec Rhodes, la *Tanganyika Concessions Limited Company* (T.C.L.), destinée à financer les entreprises. Il y assume les fonctions d'administrateur-directeur.

Le but que se propose la nouvelle compagnie est de construire à l'extrémité Sud du lac Tanganika un port destiné à devenir plus tard le terminus rhodésien du futur chemin de fer du Cap au Caire, selon le programme initial de Rhodes.

Mais il fallait tout d'abord explorer les possibilités du sous-sol. La première expédition de la T. C. L., dirigée par l'ingénieur Grey va bientôt se révéler plus féconde que les précédentes. Quelques mois après son départ, elle découvre la célèbre mine de cuivre de Kansanshi. Mais d'autres rumeurs vont bientôt se répandre : Grey aurait découvert de l'or dans le Haut-Zambèze et aux frontières méridionales du Katanga.

Cette nouvelle fait sensation et l'on se montre, à la Bourse de Bruxelles, un morceau d'or provenant, dit-on, de la frontière katangaise.

Or, l'État Indépendant du Congo (É. I. C.) et la C¹⁰ du Katanga négociaient à ce moment la constitution d'un « Comité Spécial » destiné à mettre en valeur leurs intérêts communs dans cette province jusqu'alors un peu négligée. Aussi, les récentes informations, par les espoirs qu'elles faisaient naître et la crainte de voir abandonner cette contrée riche de promesses aux entreprises étrangères, accélèrent les pourparlers. La Convention créant le *Comité Spécial du Katanga* (C. S. K.) fut signée le 19 juin 1900. Le Comité, revêtu de pouvoirs politiques, se voyait attribuer le droit d'exploit-

ter le sous-sol de ses territoires.

Robert Williams, au courant des difficultés financières dans lesquelles se débattait l'État du Congo, voyait clairement l'intérêt que présenterait pour ce dernier une exploitation méthodique de ses richesses minérales. Escomptant les richesses du sous-sol katangais, il résolut d'utiliser cette situation. Il vint donc à Bruxelles négocier avec Léopold et la Compagnie du Katanga la permission de continuer ses recherches sur le territoire congolais. Ses arguments ne pouvaient que rallier Léopold à l'idée d'une collaboration dont le résultat allégerait peut-être ses embarras financiers.

D'autre part, l'esprit de décision de l'ingénieur, ses vues claires et pratiques inspirèrent confiance au Souverain. Aussi, par la convention du 8 décembre 1900, le Comité spécial du Katanga, constitué entre-temps, lui concéda-t-il personnellement pour une durée de cinq ans le monopole des recherches minières dans le Haut-Katanga. On lui garantissait une participation de 40 % dans l'exploitation des gisements à découvrir, et une assistance financière lui était assurée.

Les recherches commencèrent aussitôt et avant la fin de l'année, les expéditions avaient découvert les alluvions aurifères de Ruwe et confirmé l'existence de nombreux gisements de cuivre, le véritable trésor du sous-sol katangais. À la fin de 1901, une nouvelle convention intervint entre le Comité spécial et le groupe Williams : la T. C. L. se substitua à ce dernier dans ses droits et obligations. D'autre part, selon le désir de Rhodes, Williams obtint que le droit d'exploiter les mines soit prorogé de 30 à 99 ans.

Les missions de prospection Williams continuèrent leurs travaux. Leur mandat, qui expirait en octobre 1905, fut prorogé de quatre ans, par convention du 22 octobre 1905. Toutefois, une compagnie qui n'aurait plus le caractère temporaire de ces missions devait bientôt se créer. En novembre 1906, l'Union Minière du Haut Katanga (U. M. H. K.) fusionna de façon stable les intérêts anglais et belges au Katanga.

La Société Générale, le C. S. K. et la T. C. L. en étaient les trois associés et Robert Williams, à la fois le vice-président et le directeur technique.

Désormais, l'exploitation minière, industrielle, agricole même du Katanga allait être menée systématiquement. Toutefois, un besoin primordial s'était déjà fait sentir : la nécessité d'un moyen de communication reliant le Katanga aux côtes et aux grands cours d'eaux navigables. Une fois de plus, les intérêts anglais et congolais devaient se rencontrer.

En 1899, Rhodes, poursuivant son grand projet de jonction du Cap au Caire, s'était heurté à la mauvaise volonté des Allemands qui lui avaient refusé le passage à travers l'Est africain. Une autre voie s'offrait à lui : le territoire congolais. Rhodes vint donc à Bruxelles pour proposer un plan de coopération à Léopold II. Celui-ci craignait-il une ingérence britannique gênante dans les intérêts de son État ? De fait, les pourparlers n'aboutirent pas. *I thought I was clever*, confia plus tard Rhodes à Williams, *but I was no match for King Léopold*.

Le Président de la *Chartered* n'abandonna pas pour autant son projet et résolut d'exploiter la confiance que Léopold II semblait accorder à Williams (la convention du 8 décembre 1900 venait de couronner les démarches de Williams auprès du Souverain de l'É. I. C.).

L'ingénieur revint donc à Bruxelles en juin 1901 et obtint personnellement de Léopold le droit de construire une voie ferrée à travers l'É. I. C., depuis la frontière de Rhodésie jusqu'au Nil. Le bénéfice de cette victoire allait revenir à Rhodes grâce à la convention de décembre 1901, qui transférait à la T. C. L. les droits et obligations du groupe Williams vis-à-vis du C. S. K. L'ingénieur lui proposait en outre, moyennant certaines assurances, de l'assister financièrement dans la construction du chemin de fer.

Ces transactions n'eurent cependant pas de suites.

Williams attribua plus tard la responsabilité de cet échec à l'influence de certains financiers allemands, dont dépendait la *Chartered*, et qui, soucieux de faire échouer le plan de Rhodes, exigeaient une participation excessive aux droits miniers de Williams pour prix de leur appui.

Si la politique de Rhodes avait à subir ces déboires successifs, il n'en était pas moins vrai que la nécessité pour le Katanga de posséder une voie ferrée accédant aux mines se faisait de plus en plus pressante.

Quatre possibilités s'offraient. Deux voies « nationales », celles du Kasai et du Lualaba reliant les mines katangaises à l'Océan Atlantique à travers le territoire congolais. Ces projets allaient aboutir à la création, en 1906, de la Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (B. C. K.).

Deux autres solutions étaient encore envisagées : l'une devait relier le Katanga au réseau ferré rhodésien. Cette solution, plus rapide que les précédentes, semblait concilier les intérêts du Katanga et ceux de Rhodes intégrés dans la T. C. L. Malgré la mort de Rhodes, survenue en mars 1902, elle se cristallisa bientôt par la création, la même année, de la Compagnie du Chemin de fer du Katanga (C. F. K.). La participation de l'É. I. C. y était de 60 %, celle des Anglais de 40 %. Williams était nommé vice-président de la nouvelle société.

Mais cet homme infatigable n'allait pas s'en tenir là. Se penchant sur la carte d'Afrique, il conçut un plan audacieux : la construction d'un chemin de fer reliant le Katanga à la baie de Lobito avait sur les autres projets le triple avantage d'être plus court, donc moins coûteux, de construction plus aisée, et d'aboutir à un port naturel idéal.

Entamant aussitôt des négociations avec l'Angola portugais et l'É. I. C., l'entrepreneur ingénieur obtint sans difficulté une concession pour la construction d'un chemin de fer sur le territoire de l'Angola. Le point de départ du futur chemin de fer était voisin de la ville de Benguela, qui allait donner son nom à toute la ligne. Mais il fallait aussi obtenir l'adhésion de Léopold. Elle fut complète.

Williams avait proposé au Souverain d'intéresser le gouvernement britannique au Congo pour faciliter l'établissement du chemin de fer à travers l'É. I. C. en direction de l'Égypte. C'est dans ce but qu'il fit deux démarches, infructueuses d'ailleurs — et peut-être cela sauva-t-il le réseau ferré congolais d'une influence britannique trop pesante, — auprès de Lord Cromer, le haut commissaire britannique en Égypte, et du ministre des Colonies, J. Chamberlain.

Le premier se méfiait des visées de Léopold II sur le Nil et se montrait fort peu soucieux de le voir intéressé dans une entreprise britannique. Quant au ministre des Colonies, il avait encore trop de soucis financiers résultants de la guerre des Boers pour pouvoir s'intéresser à la création d'un réseau ferré centre-africain.

Alors, rencontra-t-il nouveau Léopold II, Williams arrangea avec lui un plan commun : — Le chemin de fer du Katanga joindrait le réseau rhodésien au Congo navigable à Bukama.

— Une ligne réunirait le chemin de fer du Benguela au chemin de fer du Katanga.

— Une ligne du Bas-Congo au Katanga joindrait Léopoldville à Bukama.

Ainsi donc, le Katanga sortirait de son isolement et serait relié aux deux océans et au Cap.

La construction du chemin de fer du Benguela au Katanga commença en 1903. Malgré les difficultés financières qui l'assaillirent sans cesse, malgré la guerre mondiale et les perturbations qu'elle entraîna en Afrique, Williams continua obstinément son œuvre, faisant des tournées de conférences pour y intéresser les industriels du Royaume-Uni et d'Europe, sollicitant un emprunt du gouvernement britanni-

que, se défendant au besoin des menées allemandes désireuses de s'introduire dans le réseau ferroviaire de l'Angola. Il trouva en Belgique la compréhension et l'assistance du roi Albert, du ministre des Colonies Renkin, du banquier Jean Jadot.

Le chemin de fer atteignit la frontière du Congo en 1929. Selon les engagements pris avec l'É. I. C., les Belges se chargèrent de leur section en terre katangaise et, en mars 1931, la route de Lobito à la ligne du Cap était complète. Une des stations de la section angolaise portait le nom de Robert Williams. Ce dernier avait été créé baronnet en 1928. Sur ses armes, il porta désormais une carte d'Afrique.

Le chemin de fer du Benguela est proprement et intégralement l'œuvre de Williams, mais alors même qu'il se débattait dans des difficultés politiques et financières sans nombre les autres sections du gigantesque réseau centre-africain soulevaient des problèmes pour la solution desquels on avait inmanquablement recours à cet homme infatigable. La jonction du système rhodésien au système katangais était ralentie par les difficultés financières de la *Chartered* et par l'hésitation de l'U. M. H. K. et du B. C. K.

à prendre des engagements tarifaires de trop longue durée vis-à-vis du chemin de fer rhodésien. Williams, homme de ressources capable de faire front de partout à la fois, réussit à aplanir toutes les difficultés. Il fit reprendre les engagements de la *Chartered* par la T. C. L. (1^{er} novembre 1908), moyennant octroi de concessions minières, puis il obtint de l'Union Minière qu'elle reprenne à son tour une partie des engagements de la T. C. L., à savoir ceux relatifs à la construction du chemin de fer en territoire katangais (30 janvier 1909).

Avec l'aide des sociétés belges et britanniques, une nouvelle compagnie vit le jour dans ces conditions : la *Rhodesia Katanga Junction Railway Co.* Désormais le travail pouvait être mené à bonne fin et, à la veille de la première guerre mondiale, la jonction était presque accomplie. Le rail arriva à Bukama en 1918.

Telle fut, brossée succinctement, la double activité industrielle : minière et ferroviaire, de ce grand colonial. Elle requérait une endurance, une largeur de vues, un sens des affaires et un doigté diplomatique rarement conciliables à un tel degré d'efficacité. C'est que Robert Williams avait été nourri aux sources de l'école d'énergie de Cecil Rhodes. Galvanisé par les vues de ce chef remarquable, Williams fit tout pour réaliser la plus grande partie possible de son projet de jonction du Sud au Nord, mais le brasseur d'affaires semble l'emporter chez lui sur le fondateur d'empire. Par là s'explique sans doute la fécondité des rapports de Williams avec Léopold II, qui avait pourtant de bonnes raisons pour se méfier d'un lieutenant de Rhodes. Au contraire, le souverain du Congo semble l'avoir honoré d'une confiance particulière. Williams y répondait par une profonde admiration pour sa clairvoyance politique et sa compréhension des nécessités économiques ; il avait en outre une sincère reconnaissance pour l'appui constant du Roi.

Il est significatif et piquant que Léopold II, fidèle à son sens de l'opportunité, ait songé à utiliser cet ingénieur anglais comme agent diplomatique officieux. Lorsque Williams vint lui demander l'autorisation de mener son chemin de fer à travers l'É. I. C., dans sa progression vers le Nord, Léopold, toujours hanté par le Nil, lui demanda d'aller voir Lord Cromer et de tenter d'obtenir son aide dans l'affaire de l'enclave de Lado et l'autorisation pour l'É. I. C. d'établir sur le Nil un port qui serait le terminus du chemin de fer belge. Le haut-commissaire britannique en Égypte, instruit d'ailleurs des vues du Roi, lui opposa un refus absolu. Le fait prouve néanmoins, la communauté d'intérêts de Williams et du Roi, nous dirions presque leur complicité, et la sympathie que l'ingénieur britannique portait à l'œuvre léopoldienne ainsi que son désir de la défendre au besoin : lorsque Williams vint le trouver pour obtenir son

accord dans le projet du Benguela, le Souverain n'hésita pas à lui faire part des soucis que lui causaient les tentatives allemandes de contrôle sur les chemins de fer d'Angola et les appétits qu'une telle politique recérait.

Williams était directeur de la *Zambezia Exploring Company Ltd* de la *Tanganyika Concessions Ltd* et de la *Rhodesia Katanga Company Ltd* ainsi que de la *Compagnie du Benguela Railway*. Il était en outre vice-président de l'*Union Minière du Haut-Katanga* et de la *Compagnie du chemin de fer du Katanga*, etc. Jusqu'à son dernier jour, il s'intéressa au sort de ces sociétés, que leur siège fût à Bruxelles ou au Congo belge. Il se rendait d'ailleurs d'autant plus volontiers dans notre colonie qu'il y était toujours accueilli chaleureusement et qu'il possédait une somptueuse demeure à Élisabethville.

Robert Williams mourut le 25 avril 1938, dans sa propriété écossaise, Park House, de Drumoak.

Distinctions honorifiques : grand officier de l'Ordre de la Couronne (Belgique), commandeur de l'Ordre royal du Lion (Belgique), chevalier commandeur de l'Ordre du Christ (Portugal), etc.

12 mai 1952.

Liane Ranieri.

Note bibliographique. — Aucun travail d'ensemble n'a encore été consacré à Robert Williams. Seuls des renseignements épars, d'une chronologie souvent douteuse et parfois contradictoire permettent de retracer cette carrière féconde et complexe. Citons :

R. J. Cornet, *Terre katangaise*, Bruxelles, 1950. — P. Daye, *L'Empire colonial belge*, Bruxelles, s. d. — L. J. C. Raphael, *Cape to Cairo Dream. A study in British imperialism* New-York, 1936. — P. Sorel, *Les origines et les débuts de la Compagnie du Chemin de fer du Katanga*. Vol. VII des Comptes-rendus du Congrès scientifique d'Élisabethville, 1950. — H. Waltz, *Das Konzessionswesen im Belgischen Kongo*. 2 vol., Iena, 1917. — Weintal, *The story of the Cape to Cairo Railway*, 3 vol., Londres, 1921-1923. — A. J. Wauters, *Histoire politique du Congo belge* Bruxelles, 1911. — *Le Mouvement géographique*, 1902 (col. 188 et 565-572), 1901 (col. 632), 1907 (n° 5), 1911 (col. 143). — *The Times*, 26 avril 1938. Obituary, p. 18, 2^e col. Sir Robert Williams. — *United Empire*, 1917. *The milestones of African civilisation*, Conference by R. Williams at the Royal Colonial Institute, pp. 446-463. — *Le XX^e Siècle*, Quotidien belge paraissant au Havre et à Paris, 30 mai 1917, Les intrigues allemandes au Congo belge, Une conférence de M. R. Williams. — *African World* 1934 et 1935 (Voyages au Congo de R. W.).