

Il a été tiré de cet ouvrage 10.000 exemplaires



TABLE DES MATIÈRES

Première partie. — Bref aperçu géographique du Congo belge	Pages 3
Deuxième partie. — La politique des transports au Congo belge:	1 350
La politique des transports fluviaux . La politique des transports par fer La politique des transports par automobiles . La politique des transports par avions .	17 27 35 39
Troisième partie Les grands organismes de transports au Congo belge	•
La Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) (C. M. B. L. R) La Société pour la Manutention dans les Ports du Congo (Manucongo). La Régie du Chemin de fer du Mayumbe (Régima) La Compagnie du Chemin de fer du Congo (C. F. C.). L'Union Nationale des Transports Fluviaux (Unatra) La Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (C. F. L.) La Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (B. C. K.) La Société des Chemins de fer vicinaux du Congo (Vicicongo) La Société des Messageries automobiles du Congo (Maco). La Société anonyme belge d'Exploitation de Navigation aérienne (Sabena).	43 51 55 59 65 73 79 85 89 93
La societe anonyme beige d Exploitation de Navigation aerienne (Sabena).	93
• •	
TABLEAUX DIVERS	
Tableau de comparaisons graphiques entre le fleuve Congo et quelques grands cours d'eau	16 26 34 38
* *	
CARTES	
Carte d'ensemble des voies de communication et de transport au Congo belge	ne) 42
d'Anvers au Congo belge Carte du port de Matadi, montrant les installations de la Manucongo Tracé du Chemin de fer du Mayumbe Tracé du Chemin de fer du Congo Tracé des services fluviaux de l'Unatra Carte du réseau de la Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux	44 50 54 58 64
Grands Lacs Africains	72 78 84 88
Carte du réseau des lignes aériennes au Congo belge de la Société anonyme belge d'exploitation de navigation aérienne	92

COMITÉ PERMANENT DE COORDINATION DES TRANSPORTS AU CONGO

L'ORGANISATION ACTUELLE

DES

TRANSPORTS

AU

CONGO BELGE



BRUXELLES 1930 « Ce sera l'éternel honneur du roi Léopold d'avoir deviné l'avenir de cette partie du monde, de l'avoir préparée par d'immenses sacrifices, de ne pas s'être laissé envahir ni par la fatigue, ni par le doute qu'eussent pu susciter, chez un esprit moins ferme, les lenteurs et les mécomptes du début. Il méritera d'être compté au nombre des plus grands souverains de ce temps, comme créateur d'empire. »

Paul LEROY-BEAULIEU, Économiste français.



PREMIÈRE PARTIE

Bref aperçu géographique du Congo belge.



A situation. Le Congo belge occupe le noyau de l'Afrique centrale. Sa superficie est de 2 millions 385.000 kilomètres carrés environ, soit 80 fois celle de la Belgique En ce qui concerne le rapport qui existe entre l'étendue des possessions coloniales et celles du territoire du pays, la Belgique vient au deuxième rang des puissances coloniales; au point de vue de l'étendue, la Belgique occupe le troisième rang.

Les frontières du Congo se développent sur près de 10.000 kilomètres de longueur. Il est borné au nord par l'Afrique équatoriale française et le Soudan anglo-égyptien; à l'est par l'Uganda, le territoire du Tanganyika et la Rhodésie du Nord; à l'ouest par l'Angola, l'Océan Atlantique et l'enclave portugaise de Cabinda; au sud par la Rhodésie du Nord. La colonie est comprise entre 5°20' de latitude nord et 13°30' de latitude sud; 12°10' et 31°30' de longitude est de Greenwich. La capitale Léopoldville est par 4°19' 42" de latitude sud et 15°15' 31" de longitude est; cette situation la place un peu à l'ouest du méridien de Vienne, capitale de l'Autriche.

Géologie. On ne connaît que très imparfaitement l'histoire géologique de l'immense plateau africain, mais il semble bien que depuis les temps primaires son ossature n'a subi que très peu de modifications. Des terrains primitifs et primaires très plissés occupent toute la périphérie du bassin du Congo. Dans les régions du nord-est et du sud-est principalement, les terrains primitifs comprennent quelques massifs granitiques étendus, reste d'un relief que l'usure des millénaires a considérablement réduit. On y trouve du fer magnétique (Uele) et de l'or (mines de Kilo-Moto). Quant aux terrains primaires, ils se terminent par de grandes épaisseurs de grès et de

schistes rouges mêlés de calcaires; dans leurs couches inférieures se rencontrent des gisement aurifères (Ruwe) et dans leurs couches supérieures d'énormes amas de minerais de cuivre (Katanga). Les derniers plissements ayant laissé leurs traces sur les terrains primaires congolais sont contemporains des plissements hercyniens.

Aux époques géologiques, les mouvements du sol déterminèrent la formation de vastes dépressions lacustres qui couvrirent presque toute l'étendue du bassin actuel du Congo. Il s'y déposa, pendant les temps secondaires, des couches d'argile et de sable, puis les énormes strates de grès rougeâtres et blanchâtres dont il est fait mention ci-dessus. Pendant l'ère tertiaire se produisirent de formidables effondrements dont le fond est occupé actuellement par les lacs Tanganyika, Albert-Édouard et Albert. Antérieurement, la barrière côtière occidentale des monts de Cristal n'existait pas.

Orographie. Les terrasses du Congo sont, de toute évidence, les bases de puissants soulèvements fort anciens dont les sommets ont disparu. Ce n'est que dans les zones fracturées — telle la lisière des Grands Lacs, où des cônes d'éruption dressent leurs gigantesques triangles parmi d'énormes coulées de lave et de basaltes — que l'altitude dépasse 2.000 mètres. Entre les boursouflures inégales du sol se creusent de profondes cuvettes fort évasées, anciens lacs immenses lentement comblés par les alluvions.

Au nord du bassin congolais, des limites naturelles assez précises le séparent de celui du Tchad. Au sud ses eaux se confondent aisément, à la saison des pluies, avec la zone marécageuse où le Zambèze prend naissance. A l'est et à l'ouest les limites tracées par la nature

sont beaucoup plus marquées.

D'une manière générale on distingue, en premier lieu, une grande cuvette centrale, de forme générale quadrangulaire, dont les courbes de niveau sont partout inférieures à 500 mètres et formant, des Falls à Bolobo, comme une plaine immense légèrement inclinée vers l'ouest, large de 1.000 kilomètres, longue d'autant, puis une zone de terrasses entourant de toute part cette cuvette centrale. A l'ouest ces terrasses descendent vers l'Océan Atlantique par les monts de Cristal, dont l'altitude moyenne est de 700 à 800 mètres; à l'est et au sud les terrasses sont en contrebas des hautes régions voisines qui les surplombent (Uele supérieur, Lualaba, Lomami supérieur, lac Moëro, lac Tanganika), régions elles-mêmes surmontées par la terrasse du lac Bangwelo et par celle du lac Kivu.

Une vaste mer intérieure exista entre ces limites au cours des temps anciens; vers le Stanley Pool s'ouvrit, dans les monts de Cristal, la fissure par où ses eaux se vidèrent dans l'Océan par une faille longue de 300 kilomètres. Elle a laissé comme témoin la région

lacustre et marécageuse dont Coquilhatville est le centre. Au nord, la plaine de l'Ubangi est, de toute évidence, le lit d'un ancien lac qui s'est vidé dans la cuvette congolaise.

Un profond sillon est occupé par les lacs Tanganyika, Kivu, Albert-Édouard, Albert; il est bordé de deux chaînes côtières dont la chaîne occidentale est en territoire congolais. L'altitude de cette chaîne s'élève de 1.000 mètres au sud à 2.000 mètres au nord. La chaine orientale intéresse le Congo belge entre les lacs Kivu et Albert-Édouard. Elle comprend le massif puissant du Ruwenzori dont les pics principaux dépassent 5.000 mètres. Entre les lacs Albert-Édouard



et Kivu, le sillon est interrompu par le soulèvement volcanique des Virunga, dont les pics atteignent 4.500 mètres. Au nord de ce massif le sillon réapparaît, mais ses eaux appartiennent au bassin du Nil.

Enfin la région du Katanga, qui formait aux temps primaires un vaste plateau, a été fortement crevassée à l'époque tertiaire. Entre les affluents du Congo, dont les vallées occupent ces profondes crevasses, s'élèvent des hauteurs de 1.000 à 1.800 mètres dont les mieux marquées sont les monts Mitumba et les monts Kundelungu aux pentes abruptes.

Hydrographie. Au point de vue hydrographique, il convient avant tout de signaler que grâce au mécanisme des saisons, à l'alternance des grandes pluies suivant les hémisphères, le fleuve Congo, principale artère de la colonie, possède une régularité de régime qui l'apparente grandement au majestueux Amazone. C'est du reste avec ce grand fleuve sud-américain qu'il présente le plus de traits communs, car il déroule comme lui ses ondes à travers la forêt vierge de la zone équatoriale; il reçoit comme lui les crues de ses affluents de droite, qui compensent les maigres de ses affluents de gauche (et réciproquement).

Le cours du fleuve et sa division en plusieurs biefs commande toute l'économie de la région. Le *Lualaba*, que l'on s'accorde à considérer comme la source du Congo, est navigable de Bukama à Kongolo. Puis il s'engage dans les rapides des Portes d'Enfer et reste inaccessible à la navigation jusqu'à Kindu, d'où la navigation est praticable jusqu'à Ponthierville. Ce second bief navigable est interrompu par les Stanley-Falls. A Stanleyville le Lualaba devenu le Congo change de direction, s'élargit, ralentit son cours et s'étend

en un seul bief de 1.724 kilomètres jusqu'au Stanley-Pool, expansion fluviale de 1.500 kilomètres carrés de superficie. Pendant cet immense parcours le fleuve reçoit de grands affluents comme le Luapula, la Lukuga, le Lomami, l'Ituri-Aruwimi, la Busira-Ruki, l'Ubangi, le Kasaï, alimentés par des lacs où par de puissantes rivières.

Ce magnifique réseau hydrographique est complété par de nombreuses expansions lacustres qui concourent à la facilité des communications et à la fertilité du pays. Parmi ces lacs, le lac Tanganika (dont la Belgique possède presque toute la rive occidentale) est à l'altitude de 770 mètres; il mesure 640 kilomètres de longueur, 50 kilomètres en moyenne de largeur et s'étend sur 35.000 kilomètres carrés soit sur plus que la superficie de la Belgique. Le Tanganika, enfermé entre de hautes murailles rocheuses, s'écoule dans le Lualaba par le Lukuga. Il reçoit les eaux du lac Kivu par la Ruzizi. Le lac Kivu (altitude 1.460 mètres, superficie 3.000 kilomètres carrés), baigne le pied des volcans des Virunga au nord desquels le lac Édouard (altitude 916 mètres, superficie 4.480 kilomètres carrés) s'écoule par la Semliki dans le lac Albert (altitude 670 mètres, superficie 10.000 kilomètres carrés), lui-même formé par une expansion du Nil, qui en sort sous le nom de Bahr-el-Djebel. Au sud le lac Bangwelo (altitude 1.120 mètres, superficie 5.000 kilomètres carrés) alimente le Haut Luapula. Sur le cours de cette rivière s'élargit le lac Moëro (altitude 925 mètres, superficie 5.230 kilomètres carrés). Quant au lac Léopold II (8.200 kilomètres carrés), déjà cité, et au lac Tumba (1.500 kilomètres carrés), ils s'écoulent dans le Congo l'un par la Fimi et le Kasaï, l'autre par l'Irebu.

Climatologie. Inégalement partagée par l'Équateur, la colonie du Congo belge appartient tout entière à la région équatoriale que caractérisent, au point de vue climatique, la constance d'une température uniformément chaude, des chutes abondantes de pluie, une humidité et une nébulosité élevées, une atmosphère moite. Il faut excepter de ces conditions générales les hauts plateaux du Katanga, le Kivu et le Haut Ituri (Kibali-Ituri), dont le climat plus tempéré, est assez semblable à celui de la Sicile.

Les terres voisines de l'Équateur n'ont presque pas de saisons distinctes; mais à mesure qu'on s'éloigne au nord ou au sud, les saisons se précisent et se divisent en une grande saison chaude ou des pluies (de mi-septembre à mi-décembre au sud de l'Équateur), en une grande saison froide et sèche (relativement, de juin à mi-septembre au sud de l'Équateur) et en deux petites saisons, l'une froide (pluies moyennes, de mi-décembre à février), l'autre chaude (fortes pluies et tornades de mars à mai). Ces saisons sont renver-

sées dans les deux hémisphères, de telle sorte qu'aux mois de pluies et de chaleur dans l'hémisphère nord, correspond la saison sèche dans l'hémisphère sud et vice-versa.

La saison des pluies la plus importante est celle qui marque le passage du soleil d'un tropique vers l'autre. La grande saison sèche a cours pendant que le soleil se rend vers le tropique le plus éloigné du point qu'on envisage. Ces saisons sont coupées par la petite saison de pluies (soleil au tropique nord) et la petite saison sèche (soleil au tropique sud) et inversement.

L'humidité joue le rôle d'écran; elle mitige l'ardeur du soleil le jour et s'oppose à une trop grande déperdition de la chaleur ter-

restre pendant la nuit, d'où des écarts réduits.

La chaleur augmente à mesure qu'on s'éloigne des côtes maritimes vers le milieu du continent africain où elle est maximum. A Banana, la moyenne est 26°; au centre de la colonie, elle est de 27° à 28°. Vers le sud la température varie peu; vers le nord elle augmente jusqu'à atteindre 29° à l'extrémité septentrionale (4° nord). La moyenne thermique au Congo se rapproche de 27°.

Dans toute l'étendue du bassin fluvial, juillet est le mois le plus froid, février et mars sont les mois les plus chauds. La hausse s'accentue assez fortement d'août à novembre, pour diminuer un peu à la petite saison sèche (décembre). La baisse débute en avril, lors du passage de la saison des pluies à la saison sèche, et cet abaissement exige des précautions au point de vue de la santé.

Principales régions naturelles. Flore et faune. Le climat commande la répartition annuelle des pluies; cette répartition détermine elle-même les principales régions naturelles que modifient plus ou moins l'altitude, la nature du sol et la latitude. A ces régions se lie intimement la flore et se rattache la faune, de telle sorte que les régions naturelles sont nettement végétales. Le Congo offre trois types principaux de ces régions: la forêt, la savane et la brousse.

La forêt vierge équatoriale commence vers 4º de latitude nord; elle correspond au climat de l'Équateur que caractérise, nous l'avons vu, l'uniformité de la température et l'abondance des pluies. Elle déroule — avec des interruptions — sa masse silencieuse et sombre, presque impé-



nétrable, de la côte de Guinée à l'embouchure du Congo (forêt du Mayumbe); puis traversant le Congo belge qu'elle atteint aux rives de l'Ubangi, elle déborde au delà de la frontière est, couvrant dans le territoire belge plus de 100.000 kilomètres carrés. Son aire immense s'étend au nord jusqu'aux rives de l'Uele, et au sud jusque vers le 4º de latitude par les massifs de la Bussira-Ruki, du lac Léopold II, du Kasaï et du Sankuru. Ses plus grands arbres sont l'acajou, le palissandre, le faux cotonnier; sous ces géants, dont certains mesurent plus de 50 mètres de haut, se pressent des palmiers, des bananiers, des fougères arborescentes, des tapis de mousses entre le fouillis dense des lianes.

Des galeries forestières peuplées de grands arbres longent, en général, les cours d'eau dans les régions herbeuses et s'étendent le plus souvent sur plusieurs kilomètres en profondeur. On y trouve les essences forestières les plus diverses et surtout l'arbre à copal,

le palmier élaïs.

La savane et la brousse revêtent l'aspect de parcs immenses, où les étendues couvertes de hautes herbes dures, régulièrement incendiées par les indigènes, sont coupées de buissons d'arbustes, d'arbres isolés ou en bouquets et même de véritables forêts. Lorsque les buissons, arbustes et arbres sont clairsemés, c'est la savane; lorsqu'ils voisinent en grand nombre avec les graminées, cette végétation mixte occupe les terrains les moins fertiles des lignes de faîte et porte le nom de brousse. La savane et la brousse dominent dans le Bas-Congo, entre le Bomu et l'Uele, près des Grands Lacs et sur les plateaux du Katanga où elle est caractérisée par de grandes termitières. La liste des espèces végétales du Congo est considérable et le champ d'exploration botanique est presque illimité.

La faune congolaise est, quoique nombreuse, moins riche que la flore. De grands quadrumanes (chimpanzés, gorilles) hantent la forêt équatoriale, les hauts massifs et les montagnes; de très nombreuses espèces de singes de taille moyenne et de petite taille peuplent toutes les formations forestières. Parmi les carnassiers, le lion des zones herbeuses et de la brousse, le léopard répandu partout, le serval, le chat sauvage, l'hyène, le chacal, le lynx, le renard, la mangouste, la civette sont à signaler. Les pachydermes comprennent trois espèces d'éléphants : celle des forêts, l'éléphant des herbes et l'éléphant nain des marécages; deux espèces de rhinocéros; des variétés d'hippopotames dans le fleuve et ses affluents. Parmi les ruminants on compte le buffle noir des savanes, le buffle rouge des forêts, les antilopes, les gazelles, la girafe, l'okapi. Nombre d'autres animaux sont à mentionner : zèbre du Katanga, phacochère des brousses, porc-épic, etc., etc. Les oiseaux chanteurs sont rares, mais la discordance des cris de la gent ailée africaine est compensée

par les beaux coloris des plumages. Aigles, vautours, faucons, éperviers, marabouts, cigognes, pélicans, hérons, ibis, grues, aigrettes, outardes, faisans, perdrix rouges, cailles, pigeons verts, perroquets gris à queue rouge, hirondelles d'Afrique, tisserins, bengalis sont les plus connus de ces oiseaux. Les crocodiles, les lézards, les tortues, les serpents — dont le boa des forêts humides — sont abondants; certaines espèces d'ophidiens sont redoutables et il faut vis-à-vis d'elles prendre cer-



taines précautions. Des poissons de toute taille peuplent les eaux des lacs et des rivières, de même que des écrevisses, des moules d'eau douce. Enfin la chaleur constante et l'humidité favorisent extrêmement les insectes parmi lesquels se distinguent, par leurs ravages, les termites, les fourmis noires ou rouges, les chiques, les blattes, les moustiques, les mouches tsé-tsé et les sauterelles.

Produits principaux végétaux, animaux et minéraux d'exportation. Le Congo belge renferme des produits et des matières premières qui constituent, dès à présent, de considérables éléments d'échange avec l'étranger et des appoints de tout premier ordre pour les industries belges de transformation. Le développement constant et l'amélioration systématique des moyens de transport au Congo permettront certainement, sous peu d'années, une exploitation rationnelle et complète de ces produits qui contribuent, de plus en plus, au relèvement de la Belgique et à sa prospérité.

Parmi les *produits végétaux* d'exportation, très nombreux, il faut signaler l'huile de palme et les amandes palmistes, le coton, le riz, le caoutchouc, le cacao, le café, les plantes textiles, les bois, la gomme

copal, le miel, la cire, la soie d'anaphe, etc.

L'huile de palme et les amandes palmistes (ou coconotes) proviennent du palmier élaïs qui se trouve dans tous les peuplements forestiers de la partie basse et chaude de la colonie. Cet arbre produit annuellement une ou plusieurs grappes ou régimes de deux cents à deux cent cinquante fruits par régime. Les indigènes en utilisent la pulpe pour leur nourriture et livrent les amandes au commerce. Les feuilles leur servent pour couvrir leurs huttes, tisser des pagnes, tresser des paniers, etc. La sève fermentée ou vin de palme, le « malafu », est leur boisson favorite. Le fruit — noix de palme — dont la couleur est rouge ou orange a la grosseur d'une prune et

renferme, englobée dans une chair huileuse, une amande riche en huile fine, dite huile de palmiste et qui est employée pour les usages alimentaires. La pulpe donne l'huile de palme utilisée pour la fabrication des savons et des bougies. De grandes palmeraies existent dans l'Équateur, la Province Orientale, le Kasaï. De très importantes entreprises traitent au Congo même les produits de l'élaïs, dont l'importance augmente d'année en année.

Le coton exige des conditions particulières de climat qui se rencontrent au Maniema, dans le Lomami, le Sankuru, le Kasaï, le Bas Uele, le Haut Uele, une partie de l'Ituri. Certaines variétés américaines ont donné les meilleurs résultats. Aussi un effort extrêmement considérable est-il fait pour développer, dans la colonie, cette culture précieuse entre toutes pour les filatures belges, qui ont toujours étroitement dépendu jusqu'ici des cotons américains, indiens et accessoirement des cotons équatiens

indiens et accessoirement des cotons égyptiens.

Le *riz* a une importance très grande pour l'alimentation locale. Sa culture introduite jadis par les Arabes ne s'est développée qu'à partir de 1915 et spécialement dans les régions voisines de Stanley-ville, de Ponthierville, de Kindu, ainsi que dans l'Itimbiri. L'espèce

cultivée est le riz sec ou de montagne.

Le caoutchouc était autrefois — avec l'ivoire — un produit principal de la colonie. Il provient du latex du caoutchouc des herbes ou des savanes et de celui du caoutchouc sylvestre, qui garnit les forêts sous forme de lianes. Ces sources fort diminuées par une exploitation intensive ont presque partout fait place à des plantations d'Hevea Brasiliensis ou caoutchouc du Para. Le rendement financier de ces entreprises est étroitement lié aux cours des caoutchoucs de Malaisie et de Ceylan, où les plantations d'hévéas ont été étendues hors de proportion avec la consommation.

Le cacao, dont la qualité est semblable à celle de San Thome, est cultivé dans de grands domaines du Mayumbe et dans la région de l'Équateur. Une station expérimentale importante existe à Barumbu

(Aruwimi).

Le café congolais de la variété « Robusta » est de qualité moyenne; il est cultivé à Lula, près de Stanleyville et dans diverses régions, où les résultats obtenus ont été des plus encourageants. De nombreuses plantations d' « Arabica » sont en pleine production, notamment dans l'Ituri et au Kivu.

Les plantes textiles autres que le coton donnent le chanvre de Manille produit par le bananier textile, le chanvre sisal de l'agave sisal, la ramie, le jute, le raphia, le piassava, le kapok qui semble appelé à une utilisation très grande dans l'industrie du vêtement, dans la matelasserie et dans la fabrication des engins de sauvetage.

Les bois tels les bois de construction, les bois d'ébénisterie et de

menuiserie sont produits en abondance dans les forêts du Congo et spécialement dans celle du Mayumbe qui est proche de la mer et qui est traversée par un chemin de fer. Ces bois ont en général un coloris agréable et varié, une excellente texture, une grande résistance. Les bois les plus connus du Mayumbe sont : le Limba blanc (chêne du Congo), le Limba noir (noyer du Congo), le Kambala brun (teck du Congo), le Kalungi (acajou rouge du Congo), le N'Tola (acajou blanc du Congo), le N'Gulu Maza (acajou jaune du Congo), le Kondo Findo (acajou rosé du Congo), etc. L'amélioration des moyens de transport et la diminution des frais donneront à l'exploitation des bois du Mayumbe un considérable essor.

La gomme copal est la résine des copaliers, grands arbres qui se rencontrent dans les régions marécageuses du centre de la colonie. Cette résine sert à fabriquer des laques et des vernis gras de haute qualité très employés par l'industrie de la carrosserie automobile. Le copal frais ou gomme jaune est récolté sur l'arbre, le copal fossile, clair transparent, de qualité supérieure, est recueilli dans le sol et provient de peuplements forestiers disparus depuis des siècles. Cette résine est un des principaux produits congolais d'exportation; Kinshasa, Coquilhatville et Basankusu sont les points de concentration des récoltes faites par les indigènes dans les marécages des régions voisines.

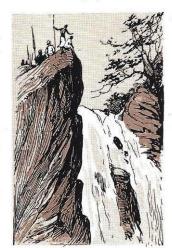
Le miel et la cire se récoltent dans le Bas-Congo, le Kasaï, l'Équateur, le Sankuru, le Lomami, etc. La cire est de loin le produit principal et le plus intéressant, par suite de la réduction de la production de cire en Europe et en Amérique, en raison de l'adoption générale des méthodes modernes d'apiculture qui visent surtout au miel.

La soie d'anaphe est produite par les chenilles d'un papillon dans

toutes les régions du Congo. On récolte à la main les nids et les cocons qui ouverts sont traités à l'eau alcalinisée, séchés et mis en ballots fortement comprimés pour l'épuration et la filature en Europe. Cette soie est exploitée industriellement depuis peu.

Les *produits animaux* d'exportation ont une moindre importance que les produits végétaux; ils englobent principalement les peaux brutes et l'ivoire.

Le marché principal des *peaux* se tient à Kissali où se concentrent les produits de l'Urundi et du Ruanda, régions d'élevage. Le développement de la culture de certaines plantes tannifères,



tels le mimosa à tannin, permettra de créer sur les lieux de production une industrie du cuir.

L'ivoire d'éléphant, d'hippopotame et de rhinocéros, surtout l'ivoire d'éléphant, a été longtemps le produit d'exportation par excellence de la colonie. La richesse en ivoire est restée fort grande, malgré les hécatombes faites depuis l'occupation première dans le troupeau éléphantin. L'ivoire provient en partie des chasses des Européens, pour lesquels une réglementation étroite existe.

Les *produits minéraux* prennent depuis quelques années une importance de tout premier ordre. Les principaux de ces produits sont le cuivre, l'or, le diamant, l'uranium, l'étain, le charbon.

Le cuivre, principale richesse du Haut-Katanga, y est exploité industriellement sur une grande échelle, par une puissante société : l'Union Minière du Haut-Katanga, qui est au premier rang des

grandes compagnies productrices de cuivre.

L'or a été identifié dans les graviers, les alluvions et les filons de Ruwe au Katanga et dans la Province Orientale où les gisements exploitables sont disséminés entre Niangara et les lacs Albert et Kivu. Des centres industriels d'extraction fonctionnent à Kilo, dans le district de l'Ituri, et à Moto, dans le Haut Uele.

Les diamants des alluvions du Kasaï rivalisent en beauté et en éclat avec les diamants du Cap. La région diamantifère s'étend sur plus de 150.000 kilomètres carrés au Congo belge et dans l'Angola. Les pierres précieuses se trouvent dans les couches de gravier qui encombrent les creux de certaines rivières et vallons.

L'uranium, minerai dont s'extrait le radium, est dérivé de la pechblende. Grâce aux gisements exploités dans le Katanga, la Belgique est le principal producteur de ce corps si précieux par sa radio-activité que l'on applique au traitement des tumeurs malignes.

L'étain dont les minerais s'épuisent rapidement dans les anciens pays producteurs, se rencontre sous forme de cassitérite ou oxyde d'étain parmi les alluvions du Katanga, du Maniema, de l'Ubangi et de l'Uele. Des gisements sont exploités notamment à Kikondja, à Busanga, à Funda-Biabo, à Kiambi, à Manono, à Kalamata. La production est en accroissement constant.

Le charbon, si nécessaire à l'industrie, existe en gisements exploitables dans le Katanga, le long de la Lukuga et dans le Luena, où se trouve le centre principal d'extraction, qui est en voie de grande

extension.

Groupes ethniques principaux. La population indigène du Congo belge est estimée à 10 millions d'habitants appartenant à la race noire, divisés en un grand nombre de tribus se différenciant par certains caractères ethniques, par la langue, le genre de vie, le

degré plus ou moins avancé de leur état social. Les plus primitives de ces populations se rencontrent dans les régions forestières, où la Nature a pourvu généreusement à leurs besoins immédiats, où l'indigène trouve sans ingéniosité et sans efforts des fruits, des racines, du poisson, du gibier. Au contraire les plus civilisées des tribus congolaises sont celles de la savane, surtout dans les zones limitrophes du bassin du Tchad. parce qu'elles ont dû régler leur vie sur l'alternance des saisons sèches et des saisons humides, parce que pour se procurer des réserves de vivres, elles ont dû perfectionner leurs cultures, développer leurs élevages et accroître en même temps leurs facultés intellectuelles.



Les Noirs, si civilisés qu'ils soient, diffèrent considérablement de notre mentalité. Ils ont les défauts et les qualités de l'enfant; ils sont versatiles, exubérants, naturellement portés au plaisir, à la musique, à la danse; ils sont attirés par tout ce qui brille, par les couleurs vives, par les cérémonies pompeuses et passent de longues heures à rire, à raconter des histoires. Peu nerveux, peu sensibles aux douleurs d'autrui, ils deviennent aisément cruels et tyranniques; mais ils sont capables d'un grand dévouement. Avec eux, la politique d'assimilation ne peut être pratiquée; pour longtemps encore il semble que le Noir doive rester sous une tutelle bienveillante, qui implique le souci d'améliorer sans cesse et le plus possible les conditions de son existence.

Des migrations, des invasions, des guerres ont, depuis les temps préhistoriques et jusqu'à la fin du XIX^e siècle, amené dans le bassin du Congo des peuplades appartenant aux groupements ethniques des *Pygmées*, des *Soudanais*, des *Hamites* et des *Bantu*. Les Arabes, rameau de la race blanche fixé dans tout le nord africain et dans une grande partie du Soudan, étaient depuis longtemps établis dans la Province orientale, mais ils en ont disparu après la campagne antiesclavagiste. Ils ont laissé derrière eux des groupes d'arabisés, surtout dans le Maniema et entre Kacongo et Stanleyville, ainsi qu'à Lokandu, Kirundu et Stanleyville.

Les Pygmées, race arriérée de petite taille, déjà connue du temps d'Hérodote, vivent de gibier, d'herbes et de champignons dans les inextricables fourrés de la forêt équatoriale. Leur taille varie de 1^m20 à 1^m50; leur peau assez claire a une nuance rougeâtre ou jaunâtre. Les Pygmées fuient l'Européen et admettent mal son

autorité; éparpillés dans tout le Congo ils ont été décimés par la maladie du sommeil. Leurs groupements les plus connus sont celui des Wambuti dans le Haut-Ituri et ceux des Batwa que l'on rencontre au lac Léopold II, dans le Ruanda et l'Urundi.

Les Soudanais, peu nombreux et venus du Soudan nilien, vivent dans l'Ubangui, au nord de la grande forêt, dans l'Aruwimi et la Lindi. Ce sont les Azande comprenant les Bari, Bwaka, Sango, Bangwandi (au sud de l'Ebola), les Abarambo (sur l'Uele), les Mangbetu (au nord-est du Congo), etc. Ces Azande ont un degré de civilisation assez avancé et une supériorité physique évidente sur les autres races congolaises. Certains de leurs ustensiles sont de type manifestement égyptien. Les grands chefs, qui appartiennent à la caste des Avorn-Gura, ont une autorité fortement constituée et disposent de gardes armés.

Les Hamites, moins nombreux encore que les Soudanais et d'origine sémitique sont probablement venus, il y a des siècles, des hauts plateaux d'Abyssinie. Ce sont des pasteurs nomades, des éleveurs de bétail. On les trouve depuis le pays de Kilo, dans l'extrême nord, jusqu'au Kivu et jusqu'au Ruanda-Urundi. Ce sont les Bahema, les Wanande, les Watutsi, dont les traits rappellent les personnages représentés sur les monuments de l'Égypte des Pharaons.

Les Bantu forment — et de très loin — le groupement ethnique le plus important de l'Afrique équatoriale. L'aire de dispersion de cette race est comprise entre l'Équateur et le tropique du Capricorne. Au Congo, ils sont divisés en deux groupes principaux : les Bantu de la forêt, à l'ouest, et les Bantu de la savane, au sud-est.

Le groupe occidental Bantu comprend les Mayombe, les Kakongo près de la côte; les Banfumu, les Baboma (Kwango) et les Bateka (chenal du fleuve) entre Léopoldville et Coquilhatville; les Wadia, Basengele et Wangata des lacs Tumba et Léopold II; les Bangala, Bayanzi, Bapoto, Gombe et Basoko échelonnés de Coquilhatville à Stanleyville; les Bondjo, Budja, Ababua, Bakango du N.; les Wagenia, Bangelima, Babali, Bakumu, Warega, Wasongola entre le Lualaba et les lacs; les Topoke, Lokele, Bambole du Lomami; les Batetelas, les Bakusu, les Basongo-Meno entre le Sankuru et le Lualaba, les Mongo et les Kundu du Centre; les Bakuba du confluent du Sankuru et du Kasaï.

Le groupe Bantu méridional comprend les Lunda et les Bakuba du Katanga dont l'empire était puissant; les Wazimba, les Wabembe, les Babui, les Bango-Bango entre le Lualaba et le Tanganika; les Waruwa de l'ouest du Tanganika; les Basonge du Moyen Lomami; les Kanioka des sources du Sankuru; les Bakete de la Lulua; les Maniema de la Luama; les Bayaka, Bapende et Bashilele entre le Kasaï et le Kwango.

Mœurs. La nourriture de l'indigène se compose de manioc, de bananes, de patates douces, de millet et de sorgho. La viande est fournie par les produits de la chasse et accessoirement par les chèvres et la volaille. Le long des cours d'eau et des lacs, la pêche constitue un sérieux appoint. L'habitation, le mobilier, l'outillage sont fort primitifs. Le contact de l'Européen modifie cependant profondément cet état de choses dans les centres importants.

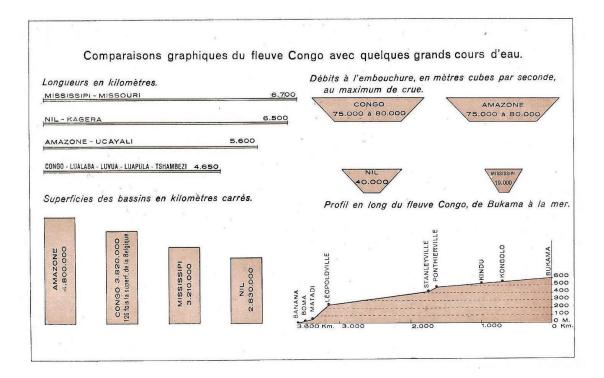
La religion des indigènes se marque surtout par un grand respect des fétiches, sièges supposés des esprits bons ou mauvais émanés d'une force suprême et invisible, universelle dispensatrice du bien et du mal.

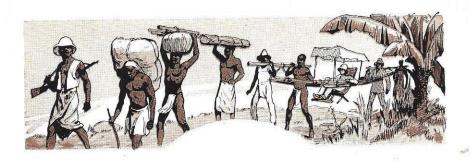
Les tribus sont indépendantes. Avant l'occupation du pays par les Belges, des guerres fréquentes dévastaient le territoire. Le chef de la tribu exerce un pouvoir absolu, fortement tempéré partout où s'exerce l'autorité du blanc. La caste dirigeante et les hommes libres possèdent de nombreux esclaves, qui sont à proprement parler des serviteurs à vie, généralement bien traités. Le manque d'initiative et l'indifférence sont les tares majeures de la mentalité indigène. Par contre, grâce à son esprit d'imitation très développé et à son sens commercial aigu, le nègre congolais est rapidement éducable.

Dialectes principaux. La langue principale est le bantu, différencié de tribu à tribu. Les langues commerciales sont le fiote dans le Bas-Congo, le bangala dans le Haut-Congo, enfin le suaheli (ou swahili ou encore kiswahili), langue importée de la côte orientale dans toutes les régions jadis occupées par les Arabes.

Répartition de la population indigène. La répartition de la population indigène, naguère encore surtout commandée par les ressources naturelles, a été profondément modifiée tant par l'introduction et le développement des voies de communications et des moyens de transport, que par les ravages produits par certaines épidémies. On peut cependant admettre que le pays est fort peuplé le long du fleuve, entre Kwamouth et Coquilhatville, vers Lisala, Basoko, Stanleyville, entre Kindu et Kongolo; que des bandes de peuplement dense existent dans la vallée du Sankuru inférieur, dans celle du Kasaï de Luebo à Luluabourg, sur les plateaux de la Lulua, à Lusambo, à Kabinda et à Kongolo.







DEUXIÈME PARTIE

La Politique des transports au Congo belge.

I. LA POLITIQUE DES TRANSPORTS FLUVIAUX



N simple coup d'œil jeté sur la carte du Congo Belge, montre que l'accès à la mer, par la voie nationale, est limité à l'estuaire du fleuve. Vers cet estuaire, porte d'entrée des importations, il fallait, pour résoudre le problème de l'organisation des transports dans la Colonie, faire converger un réseau de voies de communication drainant ses produits d'exportation. La superficie à desservir dépassant 2.385.000 kilomètres carrés,

la tâche eût été irréalisable, au moins pendant un temps très long, si le fleuve Congo lui-même, avec son magnifique éventail de puis-santes rivières tributaires, n'avait apporté son précieux appoint aux colonisateurs. Dès le début de l'occupation de ce vaste territoire, qui englobe le second bassin fluvial du monde par son étendue, — celui du fleuve des Amazones étant le premier, — l'utilisation presque exclusive des voies navigables s'est donc imposée. Cependant cette utilisation n'était pas sans présenter de sérieuses difficultés, résultant, en ordre principal, du régime hydrographique de sa maîtresse artère et de ses affluents; résultant, accessoirement, de ce que les cours d'eau navigables sont divisés en une succession de biefs séparés par des chutes ou par des rapides infranchissables à la navigation.

Ainsi, le fleuve Congo a été, par la nature, fractionné en quatre sections : celle des biefs supérieurs ou biefs du Lualaba, dont les principaux sont celui s'étendant de Bukama à Kongolo et celui allant de Kindu à Ponthierville; la section du grand bief ou Haut Congo, de Stanleyville à Léopoldville; la section des Cataractes, de Léopoldville à Matadi; enfin la section maritime, de Matadi à l'embouchure.

Les transports par voie fluviale ne peuvent donc s'effectuer, entre Bukama et l'Atlantique, sans plusieurs solutions de continuité.

Outre les obstacles, que constituent les chutes et les rapides infranchissables, échelonnés parfois sur plusieurs centaines de kilomètres et qu'il a fallu contourner par des lignes ferrées, il faut compter aussi avec l'état du lit du fleuve et des rivières, là où la navigation peut se hasarder. Sur les plateaux des terrasses, ce lit est le plus souvent creusé dans le sable et la déclivité étant faible, les eaux s'étalent parfois en largeur sur une étendue de plusieurs dizaines de kilomètres, au travers d'un labyrinthe d'îles et de bancs de sable dont beaucoup sont peu stables. Dans la traversée des régions rocheuses, au contraire, le courant resserré forme fréquemment, entre d'abruptes murailles de pierre, des rapides malaisément franchissables, au chenal tortueux encombré d'écueils. Enfin, une difficulté commune à toutes les rivières, même à certaines parties du fleuve, c'est le manque de profondeur en saison sèche.

La recherche des chenaux navigables, leur aménagement, leur maintien, leur jalonnement par tout un système de signalisation qui en rende le parcours le plus aisé possible, tel est le rôle du service hydrographique de la Colonie. A l'heure actuelle, le balisage du Haut-Fleuve et du Kasaï est réalisé. Il nécessite cependant un entretien permanent, surtout pour le Kasaï, où le déplacement des bancs et la mobilité du thalweg exigent de perpétuelles corrections.

Pour les autres rivières, à commencer par l'Itimbiri, des études sont en cours et les réalisations nécessaires seront entreprises successivement, selon l'importance des transports à y effectuer.

Cependant, le tout n'était pas d'utiliser au mieux le réseau aquatique, superbe, mais sauvage, dont la Nature a doté l'énorme bassin congolais; il fallait aussi le pourvoir de ports où les marchandises et le matériel importés, les produits exportés, puissent aisément transiter, pour être répartis vers leurs destinations respectives. Seuls des ports logiquement conçus, puissamment outillés, permettent, en effet, la mise en valeur des richesses naturelles d'un pays, en leur offrant des débouchés aisés. Leur construction, surtout lorsqu'il se présente — ce qui est en général le cas au Congo belge — de fortes différences de niveau entre les basses et les hautes eaux, nécessite des travaux considérables et coûteux.



Le réseau fluvial de la Colonie comprend 10.109 kilomètres de voies accessibles aux vapeurs, réparties comme suit :

BIEFS NAVIGABLES	Klms
Congo de Léopoldville à Stanleyville de Ponthierville à Kindu de Kongolo à Bukama	1.724 320 640
Ubangi du confluent à Zongo	595
Giri du confluent à Liboti	262
Mongala du confluent à Bokula	246
$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	154 156
Aruwimi du confluent à Yambuya	124
Kasaï du confluent à Djoko-Punda	827
Fimi	159 75 394
Sankuru (du confluent à Pania-Mutombo	539 225
Lulus du confluent à Lucho	54
() Winasahi	269
Kwango { du confluent à Kingushi } de Kingushi aux Chutes François-Joseph . Kwilu-Djuma : du confluent à Kikwit	321
\(\begin{aligned} \begin{aligned} alig	324
Lac Tumba D'Irebu à Bikoro	55
(Busira Tshuapa : du confluent à Mondombe	508
Tshuapa-Busira Busira Tshuapa : du confluent à Mondombe Salonga : du confluent à Watsi Kengo Lomela : du confluent à Itoko	120 887
Ruki du confluent à Ingende	76
(Momboyo : du confluent à Waka	190
Momboyo (Momboyo : du confluent à Waka Luilaka : de Waka à Ikali (emb. Lifombo)	188
Ikelemba du confluent à Bombimba	141
(Lulonga: du confluent à Basankusu	189
Lulonga Lopori du confluent à Bosow	383
(Maringa : du confluent à Mompono	286
Lomami du confluent à Obenghe-Benge	378
Longueur totale en kilomètres	10.109

Pour tirer parti de ce magnifique réseau fluvial, magnifique, encore que très imparfait, il a fallu adapter le matériel flottant et les méthodes de navigation à ses particularités hydrographiques, améliorer les voies navigables et créer de toutes pièces des ports en ses

points les plus favorables.

En ce qui concerne le matériel flottant, la grande profondeur des eaux étant l'exception, on s'est arrêté à des types de bateaux à faible tirant d'eau, dont le tonnage utile a été porté au maximum, en augmentant le volume immergé par l'accroissement des dimensions de la coque, tant entre les perpendiculaires que hors membrures. Mais la mobilité et la facilité de manœuvre étant indispensables pour le franchissement de certaines passes étroites, il a fallu s'arrêter dans cette voie à des limites bien définies et ne pas dépasser, au moins pour le moment, le chiffre de 800 tonnes.

Les bateaux à fond plat diminuent les risques de voie d'eau et de chavirement, en cas d'échouage. Ils calent rarement plus de 2 mètres en pleine charge. Les coques robustement charpentées sont cloisonnées longitudinalement et verticalement, de manière à être divisées en compartiments étanches disposés de telle sorte que le bateau puisse rester à flot même avec un ou deux com-

partiments inondés.

La propulsion mécanique est réalisée soit par des roues latérales à aubes, soit par des hélices sous voûtes, soit encore — et le plus souvent — par une ou deux roues à aubes fixes ou articulées placées à l'arrière. Ce dispositif — sternwheel — qui depuis plus d'un siècle a fait ses preuves sur les fleuves de l'Amérique, et notamment sur le Mississipi, est le plus favorable pour la navigation en eaux peu profondes; il est aussi celui qui offre le plus de facilités pour l'entretien et les réparations en cours de route, loin du port d'attache et de tout chantier organisé. Habituellement, pour mieux répartir les charges, l'appareil générateur de vapeur (chaudières, etc.) est placé à l'avant et l'appareil moteur (machines, etc.) à l'arrière. Les bateaux à passagers portent de hautes superstructures étageant deux et même parfois trois ponts, dont un pont-promenade, entre lesquels se trouvent les cabines, salons, etc. Ces installations, sur les navires les plus récents, comportent des cabines de luxe avec bain particulier, un vaste salon, un restaurant avec office et cuisine, des armoires frigorifiques, un salon belvédère, de nombreuses cabines à une ou deux couchettes, des bains et des douches à ample suffisance, le tout éclairé électriquement, ventilé mécaniquement et pourvu d'eau courante.



Les méthodes de navigation ont été, en premier lieu, commandées par le seul combustible économique que l'on pouvait utiliser : bois de chauffage. Cependant on étudie activement la question de la substitution du mazout au bois et du remplacement des moteurs à vapeur par des moteurs à combustion interne du type Diesel ou dérivés du moteur Diesel, substitutions qui auront, entre autres avantages, celui d'éviter les longs et fréquents stationnements nécessités par le ravitaillement en bois. Dans la pratique actuelle, les bateaux embarquent au départ un volume considérable de bûches et de rondins; puis tout au long de leur parcours, ils s'arrêtent, chaque fois qu'il est nécessaire, à des postes de ravitaillement dits « postes à bois », échelonnés sur les rives. La navigation s'intensifiant à mesure que la Colonie se développe, la consommation du bois est devenue telle qu'en bien des régions exploitées, la limite de la forêt riveraine a été reculée jusqu'à rendre l'exploitation malaisée et onéreuse. Aussi les services compétents s'occupent-ils de la reconstitution de cette forêt, autant que possible avec des essences à croissance rapide et dont la nature est telle qu'elles conviennent particulièrement bien comme combustible.

L'extrême sinuosité des chenaux navigables, l'abondance des bancs de sable ou de roche, la fréquence des « snags », arbres gigantesques arrachés des rives par les crues et qui, échoués, encombrent le thalweg et les passes, toutes ces difficultés interdisent la navigation de nuit qui ne s'effectue que dans des conditions favorables absolument exceptionnelles. Toutefois les bateaux pouvant être retardés et surpris par l'obscurité, nombre d'entre eux ont été pour-

vus de puissants projecteurs électriques.

Pendant la marche, aux passages difficiles, des sondeurs munis de perches graduées sont placés à la proue du navire et souvent de chaque bord. Le pilote règle la vitesse et la course, d'après ces indications. Cependant ce mode nécessairement fort lent de navigation se restreint de plus en plus à la partie du fleuve située entre Bolobo et Bumba, ainsi qu'au Kasaï où les bancs de sable et les passes navigables se déplacent très fréquemment. Par les soins du service hydrographique, presque tous les parcours fluviaux sont actuellement clairement repérés et marqués au moyen de signaux et de bouées rouges et noires, les signaux consistant généralement en des flèches, des triangles et des carrés en bois, peints en blanc et cloués, en des endroits des rives bien visibles, sur des arbres, ou sur des poteaux.

L'amélioration des voies navigables comporte la mise en œuvre d'un matériel et de moyens considérables. Des dragues suceuses puissantes assurent constamment une passe d'au moins 22 pieds dans le bas fleuve, en aval de Boma. Cette passe a été créée au long des sinuosités du Congo qui est, dans cette partie, parfois large de

plus de 20 kilomètres et encombré d'îles, d'îlots et de bancs de sable. Sur le Grand Bief et dans le Kasaï, une drague à faible tirant d'eau (1 mètre) entretient une profondeur suffisante des passes entre Léopoldville et Stanleyville d'une part, entre Kwamouth et Port Francqui d'autre part. Dans le bief Ponthierville-Kindu, un bateau dérocheur rend les plus sérieux services; enfin depuis peu fonctionne, sur le bief Kongolo-Bukama, une drague suceuse puissante capable de pomper et de refouler 500 mètres cubes à l'heure. Entre Bukama et Mulongo, le Lualaba traverse certains lacs, tels le lac Kisale, et communique avec d'autres lacs comme le lac Upemba, le lac Kabemba, qui ont une grande étendue. Ces expansions lacustres sont couvertes, pendant la majeure partie de l'année, de papyrus qui parfois, sous l'influence des vents dominants et des tornades, s'amoncellent en masses considérables entravant la navigation. Aussi des travaux hydrographiques importants ont-ils été exécutés, notamment dans le lac Kisale, où une passe de plusieurs kilomètres de longueur est maintenue libre par une série de pieux groupés par trois et dénommés « ducs d'Albe », dont le rôle est de résister à la poussée des papyrus. En d'autres points du réseau des voies navigables, des barrages ont été établis; notamment sur le Kasaï, en amont de Port-Francqui, de façon à obtenir des profondeurs suffisantes, au droit du port et dans la passe y aboutissant.



Enfin, en ce qui concerne les ports, la Colonie est entrée dans la voie des grands travaux. Les ports maritimes sont ceux de Banana, Boma, Ango-Ango et Matadi. Le port de Boma, qui dessert la riche région du Mayumbe, possède deux appontements métalliques d'accostage, totalement insuffisants, mais la construction de 250 mètres d'appontements en eau profonde (8 mètres) avec avant-quai et magasins y est en voie d'achèvement. Quant au port de Matadi, qui représente pour le Congo ce qu'Anvers est pour la Belgique, il a actuellement un pier métallique long de 500 mètres relié à la rive par trois appontements de 50 mètres. Les hangars sont en retrait, disposition peu commode qui nécessite des manœuvres supplémentaires de manutention. Là aussi, de grands travaux d'amélioration sont en cours; ainsi, à l'endroit dénommé « Port de Venise », on a construit un vaste terre-plein où circule une énorme grue portique; à l'aval, dans le bassin formé par le pier et la passerelle, a été établi un port de batelage où le chargement des allèges se fait par glissières; enfin à Ango-Ango, en amont de Noki, avant le « Chaudron d'Enfer », coude brusque du fleuve qui s'ouvre sur Matadi, on édifie un quai d'accostage long de 200 mètres, relié par voie ferrée à Matadi et qui servira principalement aux vapeurs de mer dont la

vitesse est insuffisante pour pouvoir remonter le courant, en saison des hautes eaux (novembre et décembre), dans le Chaudron d'Enfer.

Le port de Kinshasa (Léopoldville), terminus vers l'aval de la navigation fluviale, est situé sur la rive gauche du fleuve Congo, un peu en amont de la première des cataractes qui coupent le fleuve jusqu'à Matadi, port terminus de la navigation maritime, auquel il est relié par chemin de fer. C'est dire toute son importance; aussi les travaux qu'on y a entrepris pour l'améliorer marchent-ils de pair avec ceux de Matadi et d'Ango-Ango. Toutefois, les unités qui doivent y accoster ayant un faible tirant d'eau, la construction des quais est relativement aisée. Des pontons flottants amarrés entre deux piles permettent de décharger, quelle que soit la côte, qui varie de 6 mètres, de la saison d'étiage à celle des plus hautes eaux. Cette pratique qui exige deux transbordements tendra à disparaître, à mesure que les bateaux seront pourvus d'écoutilles de chargement et de déchargement directs. Un quai de 400 mètres de longueur a été établi sur 28 piles de maçonnerie de moellons. Il porte sur sa plateforme quatre grues électriques pour 1.500 kilos de charge à 17^m75 du rail extérieur du chemin de roulement et deux grues à vapeur. De vastes magasins métalliques bordent le quai. Il convient de signaler qu'à côté du port public existent également des installations particulières dont les principales sont celles de la Citas.

Parmi les autres ports fluviaux, le port de Coquilhatville, au confluent de la Ruki et du fleuve, est fort important pour les produits palmistes et le copal. Les petits vapeurs qui desservent les affluents y amènent leur cargaison récoltée tout au long de leurs parcours, aux fins d'embarquement sur les grands vapeurs et les barges en service sur le Grand Bief.

Un autre port fluvial important par sa situation, qui se prête au transit, est celui de Stanleyville, chef-lieu de la Province Orientale, tête de ligne du réseau C. F. L. et terminus des services de l'Unatra sur le Grand Bief. Les installations importantes de la Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains occupent la rive gauche, celle de l'Unatra la rive droite. Les accostages sont, sauf l'accostage principal de la rive droite, encore à l'état rudimentaire; mais des murs de quai vont être établis.

A Ponthierville, à Kindu, à Kongolo, à Kabalo, à Bukama, des ports plus ou moins complets ont été établis, notamment sur le principe des plans inclinés et des gradins. Le port de Kabalo est particulièrement important par sa situation, qui lui fait recevoir presque tout le trafic venant de ou allant à Dar-Es-Salam et allant à ou venant de Kongolo, ou du Katanga par Bukama. Il est constitué par trois plates-formes en gradins de 1^m20 partageant en quatre parties égales les hauteurs entre le niveau d'étiage du fleuve et le niveau de la plate-

forme de la gare. Ces plate-formes en béton armé sont réunies par des plans inclinés à quarante pour cent. Leur longueur utile est de 110 mètres. Elles sont pourvues de grues locomotives. Quant au port de Bukama, il est situé sur le bief supérieur du Lualaba, comme ceux de Kabalo et de Kongolo et il constitue le point terminus de la navigation à l'endroit où la voie ferrée de Sakania (frontière de Rhodésie) à Port-Francqui franchit le fleuve. On y a récemment achevé la construction de près de 200 mètres de quai en palplanches métalliques présentant un mouillage de 1^m50 aux basses eaux. L'équipement du port comprend deux grues portiques de 2 tonnes de charge de 11 mètres de portée et une grue locomotive de 5 tonnes, ainsi que de grands magasins.

Parmi les ports des affluents, il faut citer Bumba, Bandundu, Basongo, Lusambo, Port-Francqui. Ce dernier, naguère encore dénommé Ilebo, est situé sur le Kasaï et forme le point terminus actuel du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (section Port-Francqui-Bukama). Le B. C. K. y a construit un mur de quai en palplanches métalliques, long de 500 mètres, présentant un mouillage de 2 mètres à l'étiage. Un barrage en amont dirige une partie importante du débit de la rivière le long du quai; l'équipement en engins de levage comprend principalement une grue à vapeur de 12 tonnes, deux grues électriques de 3 tonnes chacune, deux grues

à vapeur de 5 tonnes chacune et une bigue de 20 tonnes.

Sur le lac Tanganika, les ports belges sont ceux d'Albertville et d'Uvira. A Kigoma, dans le « Tanganyika Territory », la Colonie possède, en concession, une base propre formée par 200 mètres de rive sur 60 mètres de profondeur avec appontements. Quant au port d'Albertville, terminus du tronçon ferré venant de Kabalo et point important de transit, il est formé par un appontement en béton armé accolé à une jetée en enrochement, longue de 225 mètres. Le port d'Uvira est la porte d'entrée des riches territoires du Kivu actuellement desservis par une route pour automobiles et bientôt par un chemin de fer. On y crée un port abrité par un môle.

Sur l'océan Indien, le port de Dar-Es-Salam, en territoire sous mandat britannique, est la tête de ligne de la voie ferrée allant à Kigoma.La Colonie y possède une concession d'environ 5.000 mètres carrés avec ouvrage d'accostage, terre-plein pour le dépôt des lingots de cuivre de l'Union Minière du Haut-Katanga transitant à Dar-Es-Salam vers l'Europe ou l'Amérique, magasins de 1.700 mètres

carrés et grues électriques.

Sur la côte de l'Atlantique, la Colonie possède à l'embouchure même du fleuve, un port jusqu'ici peu utilisé et sur lequel des vues nouvelles se sont fait récemment jour. Ce port est celui de Banana, sur la rive droite de l'estuaire, par 6°00′23″ de latitude Sud et

10°30′40′′ de longitude est. En ce point une presqu'île de sable, paraissant, vue de loin, comme à fleur d'eau, sépare le fleuve de l'Océan; elle présente une largeur d'environ 125 mètres, une altitude de près de 2 mètres et ce n'est qu'à une distance de 6 kilomètres que s'élèvent, dans la direction de Moanda, des collines hautes de 80 mètres.

Cette langue de sable, créée au cours des siècles par les dépôts du fleuve, entoure vers Banana (le centre administratif qu'elle porte) une crique de 800 à 1.000 mètres de largeur où, par suite de la puissance des eaux que déverse le Congo dans la mer, la marée la plus haute, celle de l'équinoxe de mars, n'a que 1^m80 d'amplitude. Devant la crique est une rade splendide, dans laquelle les navires peuvent s'ancrer en toute sécurité et du côté des débarcadères, à vrai dire peu importants encore qui existent à Banana, le courant fluvial entretient constamment la profondeur voulue pour un bon mouillage.

De 2.000 pieds de profondeur, au large de Sharkpoint, le fond remonte progressivement vers l'avant-port dont la profondeur est encore de 1.400 à 500 pieds. Dans la rade même, où l'espace est suffisant pour permettre les évolutions des plus grands navires, le mouillage est de 18 à 26 pieds, ce qui est plus que suffisant.

L'entrée est marquée par un phare à deux couleurs, érigé sur le banc de Stella et par un feu puissant sur l'île de Bulalemba.

Le port de Banana, aménagé, puissamment outillé et relié par voie ferrée avec le Mayumbe et Léopoldville pourrait, dans l'avenir, jouer un rôle considérable.

* *

Au 1er janvier 1929 il y avait 11 vapeurs et canots à moteurs, 3 dragues et 25 baleinières en service dans le bief maritime du fleuve Congo. A cette même date, il y avait sur le Grand Bief, le Bief Moyen, le Bief Supérieur du fleuve Congo, sur ses affluents et sur les lacs, 151 vapeurs de tout tonnage entre 15 tonnes et 800 tonnes, ainsi que 146 barges et baleinières appartenant aux sociétés, aux missions ou à des particuliers.



Chronologie des grands événements au Congo belge en matière de transports.

- 1881 Lancement par Stanley, à Léopoldville, de l'En Avant, 11º embarcation à vapeur ayant navigué sur le Haut-Fleuve.
- 1889 Boma-rive est relié à Boma-plateau par un tramway à vapeur dont la ligne mesure 2 kilomètres.
- 1890 Les premiers travaux de terrassement du Chemin de fer du Congo sont entrepris à Matadi.
- 1893 La ligne ferrée Matadi-Léopoldville atteint le col de Palabala (km. 16).
- 1895 Le Léopoldville (2.500 tonnes) de la Compagnie Belge Maritime du Congo inaugure le service régulier Anvers-Matadi sous pavillon belge.
- 1898 La ligne ferrée Matadi Léopoldville atteint la rive du Stanley-Pool.
- 1899 Les premiers travaux de construction de la ligne ferrée du Mayumbe commencent à Boma.
- 1903 La construction du premier tronçon ferré de la Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains est commencée à Stanleyville.
- 1906 Ce premier tronçon (Stanleyville-Ponthierville) des C. F. L. est achevé; le deuxième tronçon (Kindu-Kongolo) est commencé.
- 1909 Les travaux de construction du chemin de fer du C. F. K. sont commencés à la frontière du Congo belge et de la Rhodésie.
- 1910 Le tronçon ferré Kindu-Kongolo des C. F. L. est achevé1910 La ligne ferrée du C. F. K. venant de la frontière de la Rhodésie atteint Élisabethville qui est ainsi reliée par rail avec Capetown.

- 1911 Le bief Kongolo-Bukama (640 km.) est ouvert à la navigation. La jonction du Katanga avec l'Atlantique par Kongolo-Kindu-Ponthierville-Stanleyville-Léopoldville et Matadi est après évoluté. est ainsi réalisée.
- 1912 Les premiers travaux du troisième tronçon des C. F. L., de Kabalo à Albertville, sont commencés à Kabalo.
- 1913 La ligne du C. F. K. arrive à Kambove.
- 1915 La ligne ferrée Kongolo-Albertville des C. F. L. atteint le lac Tanganika.
- 1915 La ligne ferrée du C. F. K. atteint Tshilongo.
- 1916 La Colonie introduit au lac Tanganika les premiers avions avant volé en Afrique centrale
- 1918 La ligne ferrée C. F. K. atteint Bukama.
- 1921 Les premiers transports publics par automobiles dans la Colonie sont organisés sur la route de Buta à Bambili.
- 1923 Les travaux de construction de la ligne ferrée du B. C. K., entre Bukama et Port-Francqui, sont commencés.

 1925 Le chemin de fer vicinal de l'Uele est commencé.
- 1925 Le vol d'inauguration de la ligne aérienne Bas-Congo-Katanga de la Sabena a lieu, entre Kinshasa et Luebo.
- 1928 La jonction des rails au kilomètre 763 (de Bukama) de la ligne ferrée Bukama-Port-Francqui du B. C. K. est effectuée.
- 1929 Les travaux de construction de la ligne ferrée du C. F. K. devant assurer la jonction avec la ligne ferrée de Lobito sont commencés aux deux extrémités.
- 1930 La C. B. M. C. et le Lloyd Royal Belge fusionnent pour for-mer la Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal), qui inau-gure un service régulier Anvers-Lobito.

II. LA POLITIQUE DES TRANSPORTS PAR FER



État Indépendant du Congo, sont ouverts, comme du reste le pays lui-même, à l'activité de toutes les nations. L'Acte Général de Berlin de 1885 dit en effet, dans son article 16: « Les routes, les chemins de fer ou les canaux latéraux qui pourront être établis dans le but spécial de suppléer à l'innavigabilité ou aux imperfections de la voie fluviale sur certaines sections

du Congo, de ses affluents et des autres cours d'eau qui leur sont assimilés par l'article 15, seront considérés, en leur qualité de moyens de communication, comme des dépendances de ce fleuve et seront également ouverts au trafic de toutes les nations. De même que sur le fleuve, il ne pourra être perçu, sur les chemins de fer et les canaux, que des péages calculés sur les dépenses de construction, d'entretien et d'administration et sur les bénéfices dus aux entrepreneurs. Quant au taux de ces péages, les étrangers et les nationaux des territoires respectifs seront traités sur le pied d'une parfaite égalité. » Cependant, en fait, les chemins de fer existant actuellement dans la Colonie ont été construits par des Belges, au moyen de capitaux surtout belges et ils sont exploités par des Belges. Ils sont le résultat d'une somme énorme d'efforts, souvent accomplis obscurément, par toute une glorieuse pléiade d'ingénieurs et de constructeurs, pionniers de la civilisation et du progrès, auxquels on ne saurait assez rendre hommage.



Le croquis de la traversée du Continent mystérieux par Stanley, paru dans le Daily Telegraph du 12 novembre 1877, avait produit une profonde émotion parmi le monde géographique et colonial; tous les esprits clairvoyants de l'époque comprirent aussitôt que la voie de pénétration si longtemps cherchée vers le centre de l'Afrique était le fleuve Congo. En effet, cette puissante artère ouvre, à travers des régions immenses où aucune voie terrestre n'était tracée, un chemin liquide et relativement facile, menant au cœur même du continent; et il suffisait, semblait-il, de lancer sur ses eaux une flottille à vapeur pour, en quelques années, faire plus en faveur de l'œuvre civilisatrice que des siècles de pénibles, héroïques et coûteuses tentatives de pénétration. Mais il fallait aussi, on s'en rendait compte, si on voulait donner à cette œuvre toute son ampleur, assurer au vaste bassin fermé par la nature de bonnes communications, surtout par le moyen d'une voie ferrée contournant les derniers rapides du fleuve vers la mer.

Le roi Léopold II, génial colonisateur, comprit immédiatement la situation nouvelle créée par la découverte de Stanley; avec une décision qu'on ne saurait assez admirer, si l'on se rapporte à l'état des connaissances géographiques de l'époque, en ce qui concerne le centre de l'Afrique, il ordonna une modification complète de l'orientation des entreprises belges sur ce continent, entreprises commencées en 1877 par l'expédition du lieutenant Cambier vers le lac Tanganika. Sans retard, Bagamoyo et Zanzibar furent abandonnés pour Banana et Boma. Un plan nouveau fut aussitôt établi, dont les lignes générales étaient arrêtées dès avant le retour de Stanley en Europe, en janvier 1878. Ce plan était de s'enquérir sur place des moyens pratiques de relier le Pool à la mer, de nouer des liens d'amitié avec les tribus commerçantes occupant les rives du fleuve, d'établir parmi elles des bases d'opérations en créant des postes fortement occupés, d'obtenir de leurs chefs, par des traités en due forme, des droits à l'occupation du pays, de préparer en un mot, par tous les moyens qu'approuvent le droit et l'humanité, l'édification d'une œuvre politique grandiose: la colonisation du bassin congolais.

* *

En août 1879, Stanley, que ce projet avait séduit, débarqua à Banana, à la tête d'une première expédition pourvue d'une flottille de cinq petits bâtiments à vapeur et de quelques allèges. Il allait, en trois années, assisté de collaborateurs d'élite dont les noms ont passé dans l'histoire, effectuer jusqu'au centre du continent les plus brillantes reconnaissances, obtenir des chefs indigènes des traités de suzeraineté, fonder des établissements durables, occuper le pays depuis le littoral jusqu'aux Falls et de l'embouchure du Kasaï jusqu'aux confins du lointain Katanga.

Mais, pour assurer le maintien de cette occupation et pour poursuivre son développement, il fallait créer de bonnes communications. Aussi l'étude du système hydrographique du fleuve, que l'on savait maintenant être composé d'une suite de longs biefs navigables séparés par des séries de chutes et de rapides infranchissables, fit-elle naître la conception d'un réseau de chemins de fer composé de tronçons mettant en communications aisées entre elles et avec la mer, les terrasses qui forment les gigantesques gradins de l'énorme amphithéâtre congolais.

Le premier tronçon à construire était évidemment celui devant relier le Pool à la mer à travers la chaîne côtière des Monts de Cristal, en partant du terminus de la navigation maritime, à 150 kilomètres de l'Océan. Par lui s'établirait la jonction du Grand Bief (et du magnifique éventail de ses affluents navigables) au bief maritime et il semblait indispensable d'entreprendre au plus tôt cette jonction. Cependant ce n'est que dix ans plus tard, en 1888, que les premières

études sérieuses purent être commencées, et ce n'est qu'en 1890 que les premiers travaux des terrassements de la ligne purent être entrepris. La voie construite au prix d'efforts surhumains et d'une énorme dépense ne fut inaugurée qu'en 1898; elle permit — malgré toutes ses imperfections qu'il était impossible à ce moment d'éviter — l'ouverture de la Colonie à la phase de l'organisation commerciale, la phase précédente, qui s'étend de 1879 à 1898, devant être considérée comme celle de l'occupation administrative de la cuvette centrale et comme étant aussi celle de la pacification progressive du pays vers ses frontières du nord-est, de l'est et du sud-est.

Dès le début de la phase commerciale, les principes fondamentaux de l'organisation des transports au Congo belge commencèrent à se faire jour; ils purent être précisés lorsque des explorations et des prospections firent mieux connaître les régions minéralogiques du nord-est et du sud-est de la Colonie. Or, ces régions sont desservies, suivant leur situation, par Port Soudan et le Nil ou Mombasa, par Dar-Es-Salam et le Tanganika ou les ports sud-africains et la Rhodésie. Pour réduire au minimum le tribut à payer à l'étranger en frais de transport, pour faciliter le ravitaillement de la main-d'œuvre importante qui allait y être employée, pour y assurer l'hégémonie politique de la Mère Patrie, il fallait donc agrandir à l'intérieur la sphère d'influence de Matadi, seule issue vers la mer qui se trouve entre les mains des Belges. Pour cela il fallait créer deux grands axes de transport : le premier allant de Léopoldville à la région aurifère du nord-est, le deuxième s'étendant de Léopoldville au Katanga, si riche en cuivre, les deux axes se confondant dans la jonction Léopoldville-Matadi. Il fallait aussi, sur ces deux axes principaux, greffer des lignes secondaires capables de drainer vers Léopoldville et Matadi le transit de toutes les parties de la Colonie.

Mais, avant de songer à développer sérieusement le Congo belge, il fallait remanier le tracé du chemin de fer de Matadi à Léopoldville et réfectionner sa plate-forme, pour porter la voie à l'écartement de 1^m067, pour réduire les déclivités à un maximum de 17 p. m., pour porter les courbes au rayon minimum de 250 mètres, pour permettre en un mot la mise en service de trains économiques de 250 à 300 tonnes de charge utile. En même temps que la réfection de la section ferrée Matadi-Léopoldville, commune aux deux grands axes, section qui devait avoir une capacité de transport au minimum égale à la somme des transits à provenir de ces axes, il importait d'outiller Matadi, port maritime, et Léopoldville (Kinshasa), port fluvial. Ces considérables travaux, commencés avant la guerre, suspendus pendant celle-ci et pendant les premières années qui l'ont suivie, n'ont pu être repris activement qu'à partir de 1927; ils sont actuellement en bonne voie de prochain achèvement.

Quant aux axes principaux de transport, de Léopoldville au nord-est et de Léopoldville au Katanga, la première question qui se posa à leur sujet fut celle-ci : comment les constituer? par des lignes de chemin de fer ou par des voies navigables? La réponse se trouva dans les considérations que le facteur le plus important du prix de revient des produits congolais à faible valeur intrinsèque (comme le coton par exemple), sera toujours le coût du parcours de 1.000 à 1.500 kilomètres qu'ils auront en movenne à effectuer avant de pouvoir être embarqués; que ce coût doit être tel que rendus sur les marchés mondiaux, ils n'en puissent être chassés par les produits des colonies étrangères dont la configuration est en général plus côtière que continentale, ce qui réduit les distances de transport à l'intérieur. Or les transports par voie ferrée coûtent extrêmement cher en Afrique; il fallait donc limiter l'emploi des voies ferrées à l'indispensable — au moins au début — et utiliser le plus possible les voies navigables naturelles, par leur essence même d'emploi relativement peu onéreux.

On se mit donc à rechercher les caractéristiques pratiques des biefs navigables capables, par leur situation géographique, de former des éléments de chacun des deux grands axes prévus, à étudier leur aménagement à peu de frais, de telle sorte qu'ils puissent, eu égard à toutes les sujétions d'ordre pratique, être employés autant que possible en remplacement des voies ferrées.

Ces recherches et ces études terminées, il fut décidé de constituer l'axe Léopoldville-nord-est de la Colonie par le fleuve Congo jusqu'à Stanleyville et par un chemin de fer de Stanleyville à Kilo-Moto et au Nil; d'utiliser, pour le deuxième axe, le fleuve jusqu'à Kwamouth à l'embouchure du Kasaï, ensuite cette rivière jusqu'à Ilebo (devenu Port-Francqui), puis un chemin de fer de Port-Francqui à Bukama, à Élisabethville et à la frontière rhodésienne.

Le premier axe, sur une grande partie duquel on peut utiliser pratiquement et d'une manière permanente des bateaux à tonnage maximum et des trains de barge ou allèges, est actuellement constitué jusqu'à Stanleyville par l'équipement, — on l'a vu précédemment, — pour une navigation active, du Grand Bief du fleuve Congo. De Stanleyville à la région de Kilo-Moto et au Nil le tracé d'un chemin de fer a été étudié et les travaux seront prochainement commencés. Cet axe est destiné à drainer vers Matadi une grande partie du bassin congolais et à concurrencer, s'il y a lieu, la ligne de transport Kilo-Moto à Mombasa.

Le deuxième axe satisfait surtout au légitime désir de mettre le Katanga en relations directes avec la Mère Patrie par une voie nationale qui permette, le cas échéant, de l'affranchir totalement de la sujétion des voies étrangères. Il est constitué par le fleuve jusqu'à l'embouchure du Kasaï, puis par cette rivière où malheureusement la navigation rencontre certaines difficultés en saison sèche, sans cependant être jamais interrompue; à Port-Francqui, port terminus d'amont, une ligne ferrée, achevée en 1928, prolonge le parcours fluvial jusqu'au Katanga et la frontière rhodésienne. Elle dessert de vastes régions situées entre le Kasaï, le Haut-Lomami et le Lualaba.

Cependant, à cause principalement des difficultés de navigation dans le Kasaï, le prolongement de la voie ferrée existant de la frontière rhodésienne à Port-Francqui est envisagé jusqu'à Léopoldville, ce qui permettrait aux trains partis de Matadi d'atteindre Capetown, à l'extrémité méridionale de l'Afrique.

Sur ce deuxième axe la section Bukama-Sakania (713 km.), appartenant à la Compagnie du Chemin de fer du Katanga (C. F. K). et exploitée par la Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (B. C. K.), mérite une mention spéciale, elle dessert la zone minière du Katanga et son trafic est le plus important des sociétés de transport de la Colonie.

Une importante transversale unit les deux axes principaux, de Stanleyville à Bukama; elle est constituée par le tronçon ferré de Stanleyville à Ponthierville, le bief navigable de Ponthierville à Kindu, le tronçon ferré Kindu-Kongolo et le bief navigable Kongolo-Kabalo-Bukama. A Kabalo se détache de ce bief une voie ferrée allant à Albertville sur le lac Tanganika, en face de Kigoma, terminus du chemin de fer venant de Dar-Es-Salam.

Une voie de 0^m600 d'écartement relie Aketi, terminus de la navigation sur l'Itimbiri à Djamba et à Bondo; elle sera continuée de manière à joindre Djamba à Buta et à la région cotonnière de l'Uele et du Nepoko à l'ouest de Niangara. Deux autres voies étroites sont celles de Charlesville à Makumbi desservant un district diamantifère et celle de Manono à Mayumba reliant des mines d'étain au Lualaba. Le redressement et le prolongement du chemin de fer du Mayumbe, ligne d'intérêt local, sont en cours d'exécution ou seront prochainement entrepris; quant à la transversale nouvelle Maniema-Kasaï (ou Sankuru) depuis longtemps proposée, elle ne semble pas devoir être réalisée prochainement. Par contre les travaux de liaison du Kivu au Tanganika par un chemin de fer à écartement de 1^m067, desservant les territoires du Ruanda-Urundi, sont activement poussés.



Divers modes d'entreprises ont été employés pour la construction

des chemins de fer au Congo belge et correspondent à des époques et à des situations différentes :

- 1º Concession avec participation de l'État à la formation du capital; octroi d'un domaine foncier avec liberté de construction et d'exploitation. C'est le cas de la Compagnie du Chemin de fer du Congo (ligne de Matadi à Léopoldville);
- 2º Concession avec garantie d'intérêt par l'État du capital engagé, octroi d'un domaine foncier et minier dont le produit vient en déduction de la garantie de l'intérêt, mais construction par l'État. C'est le cas de la Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains, sauf pour sa ligne projetée Stanleyville-Nil qui sera construite par la Compagnie;
- 3º Construction et exploitation par une compagnie pour compte d'une société concessionnaire dans laquelle la Colonie est le principal actionnaire. La compagnie exploitante n'est alors qu'un simple gérant. C'est le cas de la Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga qui exploite la ligne Sakania-Bukama pour compte de la Compagnie du Chemin de fer du Katanga (C. F. K.) et la ligne Port Francqui-Bukama pour compte de la Société des Chemins de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo;
- 4º Construction et exploitation par le concessionnaire sans intervention de l'État, mais sous certaines conditions. C'est le cas de certaines lignes à voie étroite d'intérêt local et celui de deux lignes privées : Charlesville à Makumbi et Manono à Mayumba.



La diversité des écartements des chemins de fer du Congo belge frappe à première vue. Ces écartements sont :

Ligne du Mayumbe, de Boma à Tshela	$0^{m}615$
Ligne Aketi, Djamba, Bondo	0m600
Ligne Mayumba-Manono	0m600
Ligne Charlesville-Makumbi	0m600
Ligne de Matadi à Léopoldville (Cataractes).	$0^{m}765$
Réseau des Grands Lacs	1m000
Réseaux du Katanga et du Kasaï	1m067

Les faibles écartements de 0^m615 et 0^m765 des deux plus anciennes lignes (Mayumbe et Cataractes) s'expliquent si l'on se rémémore les difficultés rencontrées à l'époque de leur construction, il y a près de quarante ans, dans les régions montagneuses qu'elles traversent, la pénurie de la main-d'œuvre conduisant à la réduction des ter-

rassements, la nécessité d'aller vite, etc. Quant aux choix de l'écartement d'un mètre pour le réseau de la Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains, il se justifie par l'obligation d'amener le matériel à 2.000 kilomètres de la mer, tout en ne disposant que de moyens peu puissants de transport et aussi par le fait que les régions à traverser étant peu accidentées, il était permis d'adopter des caractéristiques plus larges.

Enfin la nécessité de souder la ligne Bukama-frontière rhodésienne du Chemin de fer du Katanga au réseau des chemins de fer sud-africains (dont la voie a une largeur de 3 pieds 6 pouces), imposa à cette ligne — et à son prolongement, le Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, de Port-Francqui à Bukama,—l'écartement de 1^m067.

Désormais deux écartements sont seuls autorisés dans la Colonie : la voie de 1^m067 et la voie de 0^m600, celle-ci réservée aux réseaux secondaires. Les réseaux actuellement existants et qui ne satisfont pas à ces conditions préparent l'adoption d'un de ces deux écartements; c'est ainsi que d'importants travaux en cours vont porter l'écartement de la voie du Chemin de fer du Congo à 1^m067 et que la Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains a déjà remplacé, sur le tronçon de Kabalo à Albertville, les traverses anciennes par des traverses prévues pour l'écartement de 1^m067 et pris des mesures pour pouvoir disposer d'un matériel roulant dont les essieux sont constitués de telle sorte qu'il lui sera aisé de passer, au moment opportun, de l'écartement de 1 mètre à celui de 1^m067.

L'ensemble du réseau ferré déjà construit, en construction ou dont l'étude est faite et qui sera prochainement construit, fait dès à présent du Congo belge la Colonie intérieurement la mieux desservie par des chemins de fer. Quant à ses liaisons extérieures par fer, elles existent actuellement avec l'Afrique du Sud par le réseau rhodésien, avec l'Afrique Orientale et Dar-Es-Salam par Albertville et Kigoma, avec l'Atlantique par Matadi; elles existeront très prochainement avec Lobito par le Benguela Railway, avec le Soudan par le Nil, en attendant qu'un chemin de fer transsaharien, venant du nord par le Tchad, permette un jour aux trains partis de Bruxelles d'arriver en moins d'une semaine à Léopoldville.



Chiffres et renseignements utiles sur le Congo belge.

Superficie. Le Congo belge s'étend sur $2.385.000~{\rm km^2}$. C'est 80 fois la superficie de la Belgique, 4 fois celle de la France.

Population, Au 1°r janvier 1930 la population non indigène était d'environ 23.000 habitants, dont 16.000 Belges. Dans Elisabethville-Lubumbashi demeuraient 3.595 blancs, dans Léopoldville-Kinshasa 2.570 et dans Lihasi-Panda-Kambove 2.760 environ. A cette même date la population indigène était évaluée à 10 millions d'habitants dont 8 millions réellement recensés se répartissant comme suit : 2.350.000 dans le Congo-Kasaï, 3.050.000 dans la Province Orientale, 1.050.000 dans le Katanga et 1.550.000 dans la Province de l'Équateur. L'Urundi comptait de 2.500.000 à 3 millions d'habitants, le Rùanda : 2 millions.

tants, le Ruanda: 2 millions.

Division administrative. La Colonie est divisée en 4 provinces, 22 districts et 179 territoires. La capitale est Léopoldville. Province du Congo-Kasaï, chef-lieu: Léopoldville; districts du Bas-Congo (Boma), du Kwango (Bandundu), du Sankuru (Lusambo), du Kasaï (Luebo), urbain de Léopoldville. Province de l'Équateur, chef-lieu: Coquilhatville; districts de l'Équateur (Boende), du lac Léopold II (Inongo), de la Lulonga (Basankusu), des Bangala (Lisala), de l'Ubangi (Libenge). Province Orientale, chef-lieu: Stanleyville; districts de Stanleyville; (Stanleyville), de l'Aruwimi (Basoko), de l'Uele-Itimbiri (Buta), de l'Uele-Nepoko (Niangara), de Kibali-Ituri (Irumu), du Kivu (Costermansville), du Maniema (Kasongo). Province du Katanga, chef-lieu: Élisabethville; districts d'Élisabethville (Élisabethville), du Haut-Luapula (Likasi), du Tanganyika-Moero (Albertville), de la Lulua (Sandoa), du Lomami (Kabinda).

Industrie. Chantiers. cimenteries. briqueteries. menuiseries.

Industrie. Chantiers, cimenteries, briqueteries, menuiseries, filatures, tissage, impressions sur tissus; égrenage du coton, rize-

ries, huileries, savonneries, sucreries; minoteries, boulangeries mécaniques, brasseries, etc., etc.

mécaniques, brasseries, etc., etc.

Commerce. En 1928, à l'exportation, il a été enregistré 257.633 tonnes de 1.000 kilogrammes valant, à la sortie de la Colonie 1.227.867.419 francs. Les articles d'alimentation (fruits, riz, café, cacao, épices, huiles végétales) représentaient 1.81 % de cette valeur. Les matières brutes ou préparées (peaux, ivoire, arachides, mabula panza, sésame, kola, ricin, caoutchouc, copal, tabac, bois, minerais de cuivre, d'étain, cuivre, pierres précieuses, coton, ramie, cire d'abeilles, noix palmistes) représentaient 86,67 %. Les produits fabriqués (huile de palme, ivoire travaillé): 11,52 %. La part de la Belgique dans ce commerce a été de 47,94 % soit 588.757.398 francs. Ce chiffre déjà considérable aura fortement augmenté en 1929. Ainsi, en 1929, le seul port d'Anvers a reçu du Congo belge, via Matadi et Boma, principalement par les vapeurs de la C. M. B. (Lloyd Royal): 142.386 tonnes de produits divers valant 884.977.000 francs. Dans ces chiffres étaient compris 96.225.000 francs d'or en lingots venant des mines congolaises. En 1928, à l'importation, il y a eu 774.654 tonnes valant, à l'en

En 1928, à l'importation, il y a eu 774.654 tonnes valant, à l'entrée de la Colonie 1.841.593,760 francs. Ces importations ont porté sur des animaux vivants, des objets d'alimentation et boissons, des matières brutes ou simplement préparées et surtout sur des produits fabriqués. La part de la Belgique seule a été, en 1928, dans l'importation : 209.146 tonnes valant 826.493.161 francs soit 50,87 %.

En 1893, première année complète de perception des droits d'entrée dans la Colonie, le commerce spécial représentait au Congo belge, à l'importation : 9.175.103,34 francs et le commerce général : 10.148.418,26 francs. Dans ces chiffres la part de la Belgique était infime, ils montrent tout le chemin parcouru.

III. LA POLITIQUE DES TRANSPORTS AUTOMOBILES



U Congo, en dehors des rivières navigables et des voies ferrées, celles-ci bien peu nombreuses encore si l'on considère l'énormité de la superficie du territoire, il n'existait, il y a quelques années, que des sentiers étroits, inaccessibles aux véhicules, où tous les transports devaient se faire par portage, ce qui épuise les populations indigènes et entrave considérablement le développement de l'agriculture et du commerce.

En effet, une tonne de produits, de marchandises ou de matériel à transporter par portage, se décompose en 40 charges de 25 kilogrammes et l'étape moyenne journalière étant de 25 kilomètres, il faut théoriquement $^{100}/_{25} \times 40 = 160$ journées de portage pour lui faire franchir 100 kilomètres. En réalité, les porteurs réquisitionnés dans leurs villages effectuent parfois plusieurs journées de marche avant de prendre charge et perdent un nombre supérieur de journées pour retourner chez eux, leur travail terminé. Il ne semble donc pas exagéré de croire qu'un porteur effectuant quatre journées de portage effectif et franchissant 100 kilomètres, reste éloigné de son milieu familial pendant une dizaine de jours. Une seule tonne transportée sur 100 kilomètres impose donc en réalité 400 journées d'absence aux indigènes, ce qui est excessif.

Ce grave inconvénient, au milieu de bien d'autres que le cadre restreint de cette étude ne permet pas de développer, était apparu dès le début de l'occupation du territoire, notamment dans la région des Cataractes, traversée par la route dite des « Caravanes », entre Matadi et Léopoldville. Cette région que Stanley avait signalée comme étant fort peuplée, avait été réduite en moins de quinze années, jusqu'à l'achèvement du chemin de fer, à un état presque désertique, la population ayant été décimée par le portage ou ayant fui en territoire étranger, soit dans l'Angola, soit en Afrique Équatoriale française. Cependant, sur les 400 kilomètres de piste séparant Matadi de Léopoldville, les transports par portage n'avaient jamais dépassé mille tonnes par an.

Aussi, avait-on songé, à cette époque déjà lointaine, à utiliser des animaux de bât et de trait, mais les quelques tentatives faites au moyen notamment de mules importées des Canaries et du Sud de l'Afrique, démontrèrent promptement que cette utilisation n'était pas à envisager au Congo belge où, dans la majeure partie du territoire, les animaux de bât et de trait ne peuvent s'acclimater. Des essais de domestication de l'éléphant d'Afrique ont bien été couronnés de succès dès 1901; mais ces essais, entravés par la guerre et ses conséquences directes, commencent seulement à produire un effet

utile et ils semblent indiquer que l'éléphant doit être employé plutôt dans les exploitations agricoles, pour les labours par exemple,

que pour les transports à grande distance.

L'apparition du véhicule automobile changea complètement la face des choses, quoique l'emploi de l'automobile au Congo soit un mode de transport extrêmement onéreux. Pour permettre la circulation des véhicules à moteur, on construisit un vaste réseau routier dont la longueur totale, au 1er janvier 1929, était de 5.800 kilomètres venant s'ajouter aux 8.400 kilomètres de routes de portage déjà améliorées. Ces routes, généralement fort bonnes pendant la saison sèche, sont malheureusement souvent peu praticables pendant la saison des pluies, la plate-forme étant sommairement établie.

Elles se classent en: 1º routes de première importance, dont la largeur est de 6 mètres entre fossés et qui sont pourvues d'un bon empierrement avec vasques et issues pour l'évacuation des eaux. Leurs rampes ont un maximum de 5 p. c. et les rayons de leurs courbes ont au moins 25 mètres, à moins de circonstances exceptionnelles. Elles sont pourvues de ponts définitifs métalliques ou en maçonnerie calculés pour des essieux de 4 ½ à 5 tonnes, les fortes charges devant être portées sur roues pneumatiques jumelées à l'arrière; 2º routes secondaires ayant les mêmes caractéristiques, mais sans empierrement et munies de ponts provisoires dont la limite de charge est de 3 tonnes par essieu, les roues étant pneumatiques et jumelées à l'arrière. Des routes accessoires longent également les chemins de fer; établies, dans la plupart des cas, pour aider à la construction, elles ne sont pourvues que de ponts légers et ne peuvent être utilisées que pour le transport des voyageurs.

Les routes appartenant à la première catégorie sont, en les clas-

sant par province:

1º Province du Congo Kasaï: Bena-Dibele à Lodja (100 km.); Luebo à Mueka (75 km.); Luebo à Charlesville (55 km.); Luebo à Bungulu et Luluabourg (130 km.); Luluabourg à Dembelenge et Lusambo (100 km.); Lusambo à Pania Mutombo (80 km.); Ilebo à Bukama (870 km.).

2º Province de l'Équateur : Banzyville à Libenge, Dongo et Kete (325 km.); Coquilhatville à Eala et Bamania (30 km.); Coquilhatville à Iganda, Wendji et Bofidji (40 km.);

3º Province Orientale: Bondo à Monga et Bangassu (185 km.); Buta à Bambili (180 km.); Bambili à Niangara (220 km.); Niangara à Dungu (165 km.); Dungu à Faradje (200 km.); Faradje à Aba (200 km.); Niangara à Rungu et Wamba (170 km.); Wamba à Avakubi, Bafwaboli et Stanleyville (290 km.); Wamba à Gombari, Watsa et Faradje (280 km.); Watsa à Aru, Arua et Rhino Camp

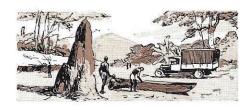
(225 km.); Watsa à Takalu, Tafa et Kilo (170 km.); Kilo à Gote (175 km.); Irumu à Mahagi (160 km.); Irumu à Beni, Lubero, Luofu et Rutshuru (385 km.); Kirundu à Lubutu, Walikale, Masisi et Sake (lac Kivu) (410 km.); Uvira à Costermansville (Bukavu) (140 km.);

4º Province du Katanga: Pania-Mutompo à Penge, Tshofa et Kabalo (400 km.); Penge à Kabinda (80 km.); Kasenga à Élisabethville par Minga (200 km.); Sakania à Kabunda (95 km.); Bukama à Élisabethville (400 km.); Tshilongo à Dilolo et à la frontière de l'Angola (500 km.).

La Province Orientale, on le voit, est celle où le réseau routier a — et de loin — été le plus développé; les routes y servent spécialement pour assurer les communications de la région cotonnière avec les ports d'Aketi et de Buta, pour relier le nord de la province à Stanleyville, pour faire communiquer entre eux les centres agricoles et miniers du Kibali, de l'Ituri, du Kivu, de l'Uele Nepoko et de l'Uele Itimbiri. De nombreux services publics de transports de voyageurs et de produits par automobiles, camions et tracteurs sont organisés, notamment dans l'Uele-Itimbiri et l'Uele-Nepoko, dans le Haut-Uele et les régions voisines du Nil, ainsi que dans le district urbain de Léopoldville.

Le rapide développement des transports automobiles a, avec les transports fluviaux, les transports ferroviaires et l'aviation, grandement contribué à la prospérité de la Colonie. L'auto ne s'y trouve pas, comme en maints pays d'Europe ou d'Amérique, en concurrence avec le rail : elle le complète, et moyen de pénétration essentiellement adaptable aux conditions locales, le précède même dans toutes les régions où un trafic encore insuffisant ne permet pas la construction des voies ferrées.

Aussi les résultats commerciaux des entreprises de transport en commun par automobiles, si décevants dans nombre de vieux pays d'Europe, sont-ils, au Congo belge, très satisfaisants. Le trafic « voyageurs », les services postaux et les messageries rapides qui, évidemment, sont insuffisants pour les faire vivre, réalisent des progrès constants. Et le commerce libre, en incessant développement lui aussi, devient leur principal aliment.



Outillage économique du Congo belge.

Routes. Routes de portage		lomètres lomètres. }	Total 14.200 kilomètres.		
Chemins de fer.	Kilom.	Écartement		Kilom.	Écartement
Ligne de Boma à Tshela	140	0m615	Ligne d'Élisabethville à Kamatanda	136	1m067
Ligne de Matadi à Léopoldville	390	0m765	Embranchement de Panda	8	1m067
Ligne de Stanleyville à Ponthierville	125	1 m000	Embranchement de Kambove	25	1m067
Ligne de Kindu à Kongolo	355	1 m000	Ligne de Kamatanda à Bukama	322	1m067
Ligne de Kabalo à Albertville	273	1 m000	Ligne de Port-Francqui à Bukama	1.123	1m067
Ligne de la frontière rhodésienne à Sakania .	13	1 m067	Ligne d'Aketi à Bondo	150	0m600
Ligne de Sakania à Élisabethville	242	1m067	Embranchement Komba-Guma	10	$0^{m}600$
Embranchement de l'Étoile du Congo	12	1 m067			

Voies navigables (accessibles aux vapeurs). Développement total 10.109 kilomètres. Au 1er janvier 1929, sur le Bas-Fleuve : 11 vapeurs et canots à moteurs, 3 dragues, 25 baleinières; sur le Haut-Fleuve et ses affluents : 151 vapeurs et 146 barges et baleinières.

Ports. Ports maritimes : Banana, Boma, Ango-Ango, Matadi. Ports fluviaux : Léopoldville, Coquilhatville, Bumba, Stanleyville, Ponthierville, Kindu, Kongolo, Bukama, Bandundu, Basongo, Lusambo, Port-Francqui, Aketi. Ports lacustres : Albertville, Uvira, Kasenie, Mahagi.

Rasene, Mahagi.

Télégraphes. Avec fil: 5.384 kilomètres: de Banana à Léopoldville, de Boma à Tshela, de Léopoldville à Coquilhatville, plus le réseau C. F. L. et les lignes Aketi-Buta-Bambili-Niangara, Aketi-Bondo, Kilo-Kasengi, Kilo-Bunia-Irumu-Semliki, Kongolo-Bukama, Port-Francqui-Bukama-Sakania, Matadi-Noki, Banana-Cabinda; sans fil: postes à Léopoldville, Coquilhatville, Stanleyville, Élisabethville, Bandundu, Basankusu, Lisala, Basoko, Buta, Kongolo, Albertville, Lusambo, Libenge, Costermansville, Banana, Kindu, Bunia, Usumbura, Kigoma, Tshikapa, Charlesville, Eolo.

Téléphones. Par les lignes télégraphiques et par certains postes de T. S. F. en ondes courtes. Réseaux publics à Boma, Matadi, Léopoldville, Élisabethville, Coquilhatville et Stanleyville.

IV. LA POLITIQUE DES TRANSPORTS PAR AVIONS



es avions militaires, à proprement parler des hydravions, qui opérèrent à partir de juin 1916, sur le lac Tanganyika, contre les troupes ennemies de l'Est africain allemand, furent les précurseurs de l'aviation au Congo belge. L'opération de début fut le bombardement de Kigoma; puis suivit la destruction du navire « Wami ». Les attaques contre la côte à Kigoma étant devenue quotidiennes, la résistance y faiblit graduel-

lement jusqu'à entraîner l'évacuation de la place. Cette heureuse campagne aérienne conduisit à envisager, après la guerre, l'utilisation de l'avion, dans la Colonie, pour des buts pacifiques.

Au Congo belge, où les distances sont considérables, l'avion, utilisé comme moyen de transport, permet, pour certains parcours, la transformation en heures du nombre de semaines nécessaires au voyage des agents ou au transport du courrier. Il en résulte, à l'évidence, des avantages tels que dès avant l'armistice, le roi Albert, fervent usager de l'avion, avait fait rechercher les moyens de réaliser des essais d'application de la navigation aérienne dans la Colonie.

Ces essais commencés en 1919 permirent de passer, dès 1922, à l'étude d'une ligne définitive, à but exclusivement commercial, les conditions du climat étant jugées favorables.

En effet, le brouillard épais et persistant n'existe pas dans la plupart des régions de l'Afrique centrale et les tornades de la saison des pluies peuvent être évitées; en saison sèche, de 9 heures à 18 heures, on peut voler sans craindre la pluie, l'orage ou le manque de visibilité, sauf dans le Bas-Congo où le ciel reste nuageux pendant toute la saison et où l'altitude des nuages est faible. Par contre les températures élevées et les pressions peu fortes diminuant la densité de l'air, le rendement de la cellule et celui de l'hélice sont moindres qu'en Europe, d'où réduction des charges utiles, les vitesses restant cependant au moins égales à celles que l'on obtient dans nos régions. Mais à cause même de cette moindre densité du milieu ambiant et de sa température élevée, la carburation est meilleure et la consommation d'essence moindre.

D'autre part, la topographie de la Colonie est en général favorable à l'aviation, les régions chaotiques où l'atterrissage est difficile étant peu nombreuses et relativement peu étendues. Les grandes forêts forment les obstacles les plus redoutables, car la création et l'entretien de terrains d'atterrissage en nombre suffisant y est très difficile. Les seules lignes de repère existant dans l'immense forêt qui s'étend de part et d'autre de l'Équateur, entre le 3e parallèle nord et le 3e parallèle sud, sont le fleuve et ses grands affluents. Cette

région est donc surtout propre à l'établissement de lignes d'hydravions. Quant aux régions du nord et du sud de la forêt équatoriale, régions de grandes savanes où les repères sont les principales rivières, les voies ferrées, les routes, elles se prêtent favorablement à l'emploi de l'avion terrestre.

Celui-ci, qui possède sur l'hydravion de grands avantages au point de vue de la capacité de transport et de la vitesse, est adopté pour les lignes commerciales chaque fois qu'il est possible de le faire. Pour les lignes qui fonctionnent au Congo belge, on a choisi un gros avion de transport bi-plan type Handley-Page avec trois moteurs, dont un moteur central Rolls-Royce de 360 C. V. et deux moteurs latéraux Siddeley de 225 C. V., conçus de façon à permettre la continuation du vol, malgré l'arrêt d'un quelconque des moteurs. Ces avions volent à la vitesse de 140 kilomètres à l'heure et sont pourvus de réservoirs permettant un vol de six heures sans escale. Outre le pilote et le mécanicien qui forment l'équipage normal, ils peuvent emporter une tonne de charge. Une cabine confortable est aménagée pour le transport de dix passagers.

Ces appareils dont la charge autorisée est de 1.300 kilos, ont subi, à la réception, des essais très sévères qui les classent dans la première catégorie. Les cellules sont susceptibles de résister normalement à deux mille heures de vol et les moteurs peuvent servir

pendant plus de cent heures sans démontage.

Au cours de la présente année (1930), ce matériel qui ne répond plus exactement aux besoins du trafic, va être remplacé par de nouveaux appareils Fokker trimoteurs qui auront sur les anciens appareils Handley Page le grand avantage d'être bien plus rapides.

A la sécurité déjà grande due au type des appareils utilisés et à la qualité des moteurs dont ils sont pourvus, on a ajouté la sécurité procurée par une très attentive organisation terrestre des lignes. Ainsi, l'atterrissage forcé pouvant se produire par suite d'une panne ou d'une tornade violente impossible à contourner, on a, pour le rendre plus aisé, approprié tout au long des lignes, des terrains de secours distants entre eux de 40 kilomètres au maximum, ce qui représente pour la demi-distance 20 kilomètres, soit dix minutes de vol.

Les aérodromes « tête de ligne » disposent de vastes terrains aménagés pourvus de hangars, d'ateliers, d'habitations, etc. Les terrains d'escales placés sous la surveillance d'un personnel permanent possèdent des installations capables d'abriter, de ravitailler et de réparer les avions.

La première ligne établie a été celle de Léopoldville au Katanga, dont le premier tronçon (Léopoldville-Luebo) fut inauguré le 25 avril 1925. Prolongée d'un côté jusqu'à Boma, de l'autre jusqu'à

Élisabethville, elle assure actuellement une liaison régulière entre ces deux villes. Le tracé n'est pas direct, afin de lui permettre de desservir les centres intermédiaires les plus importants. Il comporte une suite ininterrompue de points de repère, le long desquels s'échelonnent, de 40 en 40 kilomètres, et même moins, des terrains de secours. Le fleuve sert de fil conducteur et de voie de secours, puis la voie du chemin de fer de Dibaya à Élisabethville remplit ce rôle.

Un service postal aérien régulier est organisé en correspondance avec les malles de la Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) effectuant le service postal rapide Anvers-Matadi et vice versa. Le service est en outre régulier entre Boma et Léopoldville.

Les lignes actuellement en exploitation (ou organisées) comportent 3.995 kilomètres et se répartissent en deux lignes régulières :

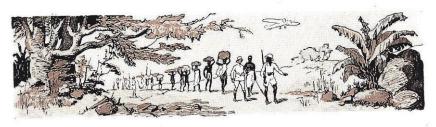
- 1º Boma à Elisabethville en trois étapes, soit dix-huit heures de vol sur 2.275 kms, escales à Matadi, Léopoldville, Bandundu, Port-Francqui, Luebo, Kanda-Kanda, Kamina, Bukama, Gule;
- 2º Léopoldville à Coquilhatville en une étape, soit six heures trente minutes de vol sur 735 kms, escales à Bandundu et Inongo;

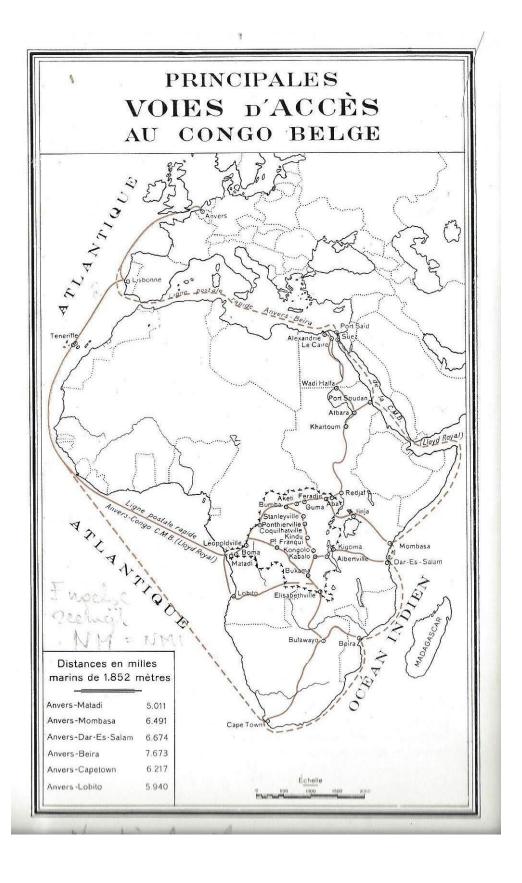
Et deux lignes à service sur demande :

- 1º Luebo à Lusambo en une étape, soit deux heures quarante-cinq minutes de vol sur 325 kms, escale à Luluabourg (gare);
- 2º Luebo à Tshikapa en une étape, soit une heure trente minutes de vol sur 160 kilomètres;

La liaison aérienne entre la Métropole et la Colonie par service régulier de Bruxelles à Léopoldville est en voie d'organisation et sera prochainement réalisée, en collaboration avec une compagnie française d'aviation.

Par ces lignes, le Congo belge possède des services aériens absolument réguliers et confortables qui, depuis plus de cinq ans, fonctionnent à la perfection, malgré l'ardeur du soleil, malgré les tornades et leurs pluies diluviennes. Et ce mode de locomotion, encore nouveau et effrayant pour tant de personnes de la vieille Europe, est entré dans les habitudes du monde colonial belge, qui y trouve de multiples avantages, dont l'un des plus précieux est l'énorme gain de temps.







TROISIÈME PARTIE

Les grands Organismes de Transports au Congo.

I. LA COMPAGNIE MARITIME BELGE (LLOYD ROYAL)

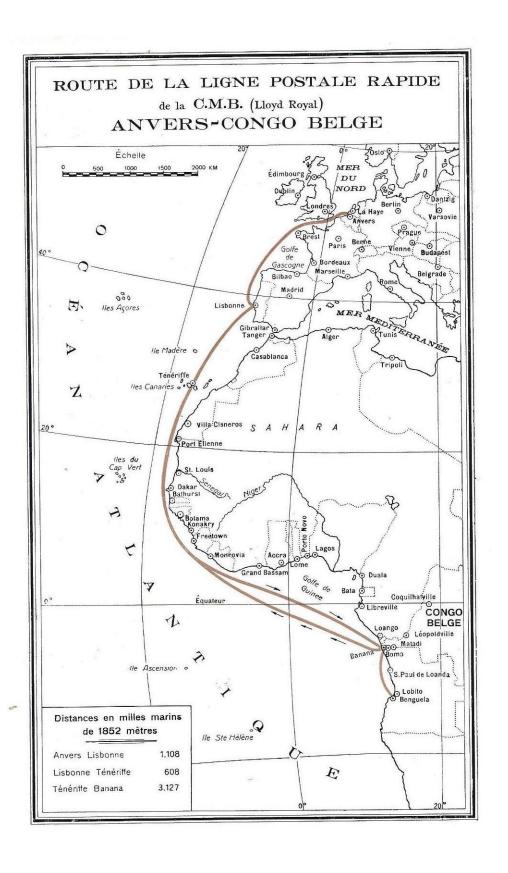


N 1880, au début de l'occupation du Congo, la partie méridionale de la côte occidentale de l'Afrique n'était desservie que par certaines lignes anglaises dont le port d'attache était à Liverpool. Les bateaux touchaient fort irrégulièrement Banana, à l'embouchure du fleuve; le voyage durait plus de deux mois, par suite de la lenteur des navires et aussi à cause de la multiplicité des escales qui s'échelonnaient tout au

long de la Guinée, de Sierra-Leone à la Nigérie.

Plus tard, des navires portugais et allemands commencèrent à fréquenter l'unique port de ce qui devait devenir le Congo belge, mais ce n'est qu'en 1886, que les départs d'Europe se régularisèrent. Cette même année eut lieu le premier essai de ligne belge entre la Belgique et le Congo, par la mise en service de trois vapeurs de 1.650 tonnes environ : le Brabo, la Lys et le Vlaanderen, de la Compagnie Gantoise de Navigation.

Cette courageuse entreprise ne fut pas de longue durée, car en 1888, devant la concurrence acharnée que lui faisaient des armements étrangers, la Compagnie Gantoise dut retirer ses navires. En 1894, l'État indépendant du Congo et quelques sociétés commerciales passèrent des conventions de transport avec un syndicat formé par la British and African Steam Navigation Co, l'African Steamship Co, toutes deux de Liverpool et la Woermann Linie de Hambourg. Le syndicat s'engagea à expédier le 6 de chaque mois un steamer d'Anvers à Matadi et à effectuer le trajet en vingt-cinq



jours au plus à l'aller, en trente jours au plus au retour, ce qui constituait une sérieuse amélioration.

Mais nombreux étaient les Belges éclairés qui souhaitaient voir leurs transports coloniaux s'effectuer sous le pavillon national; aussi quelques années plus tard, sous la pression de l'intérêt croissant qui se manifestait dans le Pays en faveur du Congo, un nouveau et sensible progrès fut accompli, par la création presque simultanée, au moyen de capitaux en partie nationaux, de la Société Maritime du Congo, filiale de la Woermann Linie et de la Compagnie Belge Maritime du Congo, celle-ci fondée le 24 janvier 1895 sous les auspices de la firme Elder, Dempster and Co Ltd de Liverpool. Un service mensuel fut organisé en commun et le *Léopoldville*, vapeur de 2.500 tonnes, l'inaugura le 6 mai 1895 en arrivant à

Matadi vingt jours après avoir quitté Anvers.

Au cours des années qui suivirent, l'augmentation sensible du trafic résultant de la création de nombre de sociétés commerciales belgo-congolaises et de l'amélioration des moyens de déchargement au Congo, permirent aux deux organismes de se développer rapidement. Aussi, dès 1900, des départs furent-ils organisés le 1er et le 16 de chaque mois, au moyen de six vapeurs : Albertville, de 3.805 tonnes, Anversville de 4.080 tonnes, Léopoldville de 3.963 tonnes, Stanleyville de 4.081 tonnes, Bruxellesville de 3.900 tonnes et Philippeville de 4.100 tonnes. Cependant cette fréquence de service dut bientôt être abandonnée, faute d'aliment suffisant. D'autre part, une certaine réaction dans la prospérité coloniale s'étant manifestée, réaction due entre autres causes à la lenteur du développement de l'outillage du port de Matadi et des ports fluviaux, la Société Maritime du Congo se retira. La Compagnie Belge Maritime du Congo, restée seule, continua le service sous la gérance de MM. Elder, Dempster and Co Ltd, avec trois vapeurs et des départs réguliers toutes les trois semaines. Pour augmenter le confort des passagers et répondre en même temps aux nécessités d'un trafic constamment croissant, ces vapeurs furent promptement remplacés par des navires plus grands et plus modernes. En même temps la durée du voyage fut abaissée à dix-neuf jours, les escales étant La Pallice, Ténériffe, Dakar, Conakry, Sierra-Leone, Grand-Bassam et Boma.

En 1910, l'État indépendant du Congo devint la Colonie du Congo belge; un groupe de capitalistes belges ayant à sa tête le colonel Thys, qui fut près du roi Léopold II un des artisans les plus actifs et les plus perspicaces de la colonisation congolaise, entreprit, mû par un sentiment élevé de patriotisme, la nationalisation de la ligne qui reliait la Colonie à la Mère Patrie. Par un accord avec l'armement anglais, la Compagnie Belge Maritime du Congo, qui, jus-

qu'alors, n'avait été entièrement belge que de nom, passa en totalité sous un contrôle belge et sa gérance fut confiée à l'Agence Maritime Walford d'Anvers.

Soucieuse de l'amélioration constante de l'important service qu'elle assumait, la Compagnie décida l'abandon des escales de Ténériffe et de Sierra-Leone, pour pouvoir ramener la durée du voyage à dix-huit jours. En même temps, elle commanda deux nouveaux vapeurs, l'un l'Albertville de 7.745 tonnes, lancé en juin 1912 par les chantiers Cockerill, à Hoboken; l'autre l'Anversville de 8.194 tonnes, livré en août 1912 par les chantiers de MM. Alex. Stephen and Sons Ltd à Glasgow, et encore en service sur la ligne, après reconstruction en 1929. L'Albertville, l'Anversville et l'Élisabethville, ce dernier de 7.017 tonnes, construit en 1911 par les chantiers Stephen, constituaient, dès 1912, un groupe homogène de vapeurs rapides à deux hélices. Cette flotte se complétait au Congo par le remorqueur Colonel Thys de 218 tonnes brut et de 500 chevaux de force construit cette même année dans les chantiers de MM. Boele & Pot, à Bolnes, par six allèges de haute mer et par quatre chalands de rivière. Les départs avaient lieu régulièrement d'Anvers, toutes les trois semaines, le jeudi.

En 1914, l'invasion du Pays obligea la Compagnie à transporter son organisation en Angleterre dans les bureaux de l'Agence Maritime Walford à Londres et dans ceux de M. M. Elder Dempster and Co, Ltd à Hull. Les paquebots prirent ce dernier port comme point de chargement et de déchargement des marchandises; l'embarquement des passagers ainsi que leur débarquement se fit à Falmouth.

Pendant toute la durée de la guerre, la Compagnie assura des relations aussi régulières que possible avec le Congo belge, qui, déjà en plein essor, rendit aux Alliés les plus sérieux services. Ses navires transportèrent, outre le trafic ordinaire, une bonne partie des 700 officiers et sous-officiers qui furent envoyés d'Europe en Afrique, pendant les trois années que dura la campagne contre les Allemands dans cette partie du monde, ainsi que des approvisionnements considérables de matériel hospitalier, de médicaments, de vivres pour Européens et Noirs, d'objets d'habillement, de campement, d'équipement, de munitions, d'armes, d'outils, etc. Mais la Compagnie Belge Maritime du Congo paya un lourd et patriotique tribut à la guerre sous-marine : son vapeur Élisabethville fut torpillé le 6 septembre 1917 au large de l'île d'Yeu, par un sous-marin ennemi.



Dès la fin des hostilités, en 1918, se posèrent d'importants problèmes : celui du rétablissement des relations normales de la Mère

Patrie avec sa Colonie, ainsi que celui de l'évacuation rapide des stocks énormes de produits coloniaux accumulés en Afrique, et dont l'arrivée en Belgique était indispensable au prompt relèvement de l'industrie. Résolument les dirigeants de la Compagnie prirent les mesures nécessaires. Dès 1919, ils confièrent sa gérance à l'Agence Maritime Internationale, puissant organisme créé cette même année. En même temps les relations maritimes entre Anvers et le Congo furent intensifiées par l'acquisition successive de trois navires de charge, le Mateba, de 4.985 tonnes, le Matadi, de 5.150 tonnes et le Mayumbe, de 6.820 tonnes, navires appartenant à la Compagnie Africaine de Navigation, fondée en 1920 et également gérée par l'Agence Maritime Internationale. L'Albertville, vendu à un armement étranger, fut remplacé en 1921 par un magnifique navire: l'Elisabethville de 8.178 tonnes, construit au Chantier naval John Cockerill à Hoboken. L'année suivante, en 1922, le superbe Thysville, de 8.176 tonnes, également construit à Hoboken, vint prendre rang parmi les navires de la Compagnie, dont l'effectif s'est renforcé dans la suite du Stanleyville de 6.612 tonnes, construit en 1920 à Clydebank, chez J. Brown and Co.

Les résultats de ces énergiques mesures ne se firent pas attendre; les ports du Congo tant fluviaux que maritimes furent décongestionnés; les transports, aussi bien ceux des passagers que ceux des marchandises, reprirent dans les meilleures conditions. Ainsi, en même temps que s'accroissait l'importance de la Colonie dans la vie économique de la Mère Patrie, s'accroissait aussi l'importance du rôle joué par la Compagnie Belge Maritime du Congo. Devenue un des principaux armements nationaux, elle décida d'augmenter encore le nombre de ses unités et passa aux chantiers de la Loire, à Saint-Nazaire, commande d'un important et somptueux navire de 10.387 tonnes: l'Albertville, puis au chantier naval John Cockerill à Hoboken, l'ordre de mise sur cale du Léopoldville de 11.172 t.

L'Albertville est entré en service le 28 février 1928. La mise en ligne du Léopoldville s'est faite le 8 octobre 1929. Un nouveau remorqueur, le Cambier, de 725 C.V. est venu s'adjoindre au Colonel Thys. Le matériel fluvial au Congo comprend en outre : neuf grandes, allèges, quatre petites allèges et plusieurs baleinières.

A ses cinq paquebots rapides (le Stanleyville ayant été retiré en 1930 de la ligne Anvers-Congo), la Compagnie Belge Maritime du Congo a ajouté en 1929, sur cette ligne, par absorption de la Compagnie Africaine de Navigation, outre les vapeurs de charge Matadi et Mateba précédemment cités, les cargo-boats Maniema de 4.965 tonnes, Mampoko de 5.110 tonnes, Mambika de 5.020 tonnes, Maringa de 5.120 tonnes, Makala de 5.150 tonnes, Mahagi de 5.210 tonnes et Mayumbe de 5.340 tonnes remplaçant le vapeur

du même nom retiré du service. Ces navires de charge assurent un service intensif et rapide; ils ne font escale, occasionnellement,

qu'à Ténériffe, pour y charbonner.

La Compagnie Africaine de Navigation avait organisé, dès le début de 1927, un service régulier de vapeurs de charge entre Anvers et les ports de l'Afrique orientale. Son but principal était d'assurer le transport des marchandises et des produits allant à l'Est Africain ou en venant; c'est pourquoi les ports de Mombasa, Dar-es-Salam, Beira et Port-Élisabeth furent choisis comme escales.

Les premiers voyages firent accomplir aux navires le périple de l'Afrique par le Cap de Bonne-Espérance. Mais comme ce périple demandait beaucoup de temps, il fut décidé de fixer comme terminus le port important de Beira et d'effectuer le voyage par le canal de Suez, tant à l'aller qu'au retour; enfin de limiter les escales à Mombasa et à Dar-es-Salam, éventuellement aussi à Port-Soudan. Mombasa est le port du Kenya britannique, ainsi que la tête de ligne du chemin de fer de l'Uganda vers la frontière nord-orientale du Congo; quant à Dar-es-Salam c'est le port du territoire du Tanganika, actuellement sous mandat britannique, par lequel existent des relations avec le Congo belge, via Kigoma, Albertville et Kabalo.

Les navires qui assuraient, sous le pavillon de la C. A. N. le service de la ligne Anvers-Beira et qui ont également passé sous le pavillon de la Compagnie Maritime Belge sont le Katanga, de 8.000 tonnes, le Kasongo, de 7.906 tonnes, le Kabalo de 8.000 tonnes, le Kambove de 8.000 tonnes et le Kabinda de 8.130 tonnes, toutes unités modernes susceptibles de transporter des tonnages

importants en un temps relativement court.

Non contente d'absorber en 1929 la Compagnie Africaine de Navigation, la Compagnie Belge Maritime du Congo a fusionné, le 20 février 1930, avec le Lloyd Royal Belge, pour former une nouvelle société : la Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal). A la veille de cette fusion, la situation des deux flottes naviguant désormais

sous le même pavillon d'armement était la suivante :

La C. B. M. C. disposait d'une capacité D. W. totale s'élevant à 130.339 tonnes, non compris les remorqueurs et allèges affectés au bief maritime du fleuve Congo. Ce tonnage se répartissait entre six paquebots modernes (ensemble capacité D. W. de 44.783 tonnes, assurant le service postal rapide entre la Belgique et sa colonie) et quatorze vapeurs de charge de construction récente (ensemble capacité D. W. de 85.586 tonnes, affectés au trafic commercial du Congo belge, de la côte occidentale et de la côte orientale d'Afrique).

Le Lloyd Royal Belge possédait, de son côté, en propre, une flotte de dix-neuf navires récents d'un tonnage global de portée en lourd de 158.580 tonnes. Cinq d'entre eux ont été lancés et mis en service en 1929; ce sont des cargo-liners rapides munis des installations les plus perfectionnées de la technique moderne. Ces navires sont pour la plupart aménagés pour le transport des émigrants et d'un nombre restreint de passagers de cabine. Le L. R. B. gérait en outre quatre bateaux d'un tonnage total de 29.335 tonnes.

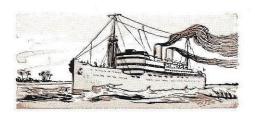
Le nouvel organisme, la Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal), dispose donc d'un tonnage total de 318.554 tonnes D. W., ce qui représente un peu plus que 60 % du tonnage total naviguant sous pavillon belge. Il assure le service régulier des lignes suivantes :

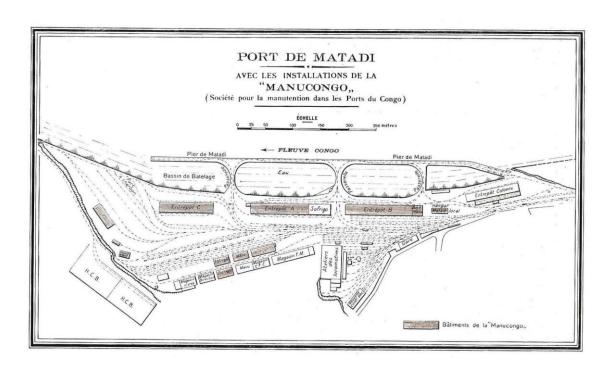
- 1. Ligne postale rapide d'Anvers à Matadi et retour, tous les onze jours au départ d'Anvers avec escales à Lisbonne, Santa Cruz de Ténériffe, Banana et Boma.
- 2. Ligne commerciale rapide de l'Est Africain, d'Anvers à Beira avec escales à Port-Soudan, Mombasa et Dar-es-Salam.
 - 3. Ligne commerciale de l'Angola, d'Anvers à Lobito.
 - 4. Ligne de l'Amérique du Nord, d'Anvers à New-York.
 - 5. Ligne de l'Amérique du Sud, d'Anvers à La Plata.
 - 6. Ligne du Brésil, d'Anvers à Santos et Rio-de-Janeiro.
- 7. Ligne de l'Extrême-Orient, d'Anvers à Jeddah, Singapour, Hongkong, Shanghaï, Dalny, Kobe et Yokohama.



Ainsi, on le voit, la Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) la C. M. B. (L. R.), est en mesure de faire face très largement, dans toutes les parties du monde, à un trafic considérable de fret, tout en assurant tous les onze jours, par ses magnifiques vapeurs postaux, entre Anvers et Matadi, avec escales à Lisbonne et à Santa-Cruz de Ténériffe, un service rapide de passagers dont le confort et le luxe sont sans égaux sur la côte occidentale de l'Afrique, et dont la vitesse est telle qu'elle met Boma à seize jours seulement d'Anvers.

L'intérêt d'un organisme de cette importance se confond en quelque sorte avec l'intérêt national, qu'il a du reste toujours mis au premier plan de ses préoccupations.





II. LA SOCIÉTÉ POUR LA MANUTENTION DANS LES PORTS DU CONGO (MANUCONGO)

ATADI, port terminus de la navigation maritime sur le fleuve, est surtout la ville du chemin de fer; mais c'est aussi la ville de la Manucongo, société pour la manutention dans les ports congolais, créée en 1921 au capital initial de quatre millions de francs, porté dès 1928 à douze millions de francs.

L'objet de la Manucongo est l'exploitation de toutes les opérations quelconques relatives à la manutention

– tête de ligne du Chemin de fer du Congo — des marchandises, tant à l'importation qu'à l'exportation. Son rôle est d'effectuer ces opérations pour compte des expéditeurs et des destinataires,

en se substituant à eux vis-à-vis des transporteurs.

Quiconque s'est démené sur le pier de Matadi et dans la gare. pour surveiller le transport de ses bagages ou pour effectuer une menue opération de dédouanement, a pu se rendre compte que la tâche assumée par la Manucongo est une rude besogne. Elle s'effectue en effet principalement sur la rive du fleuve, sous une température brûlante que ne rafraîchissent pas les souffles dont les hauteurs sentent à certains moments la bienfaisante action. Le travail commence avant le jour, à 6 heures, à l'appel des sirènes; il s'interrompt généralement de 11 heures et demie à 15 heures, pendant qu'une chaleur écrasante pèse sur les êtres et les choses; puis il reprend jusqu'au coucher du soleil et se poursuit parfois tard dans la nuit, à la lumière blafarde des lampes à arc. Pendant les heures actives c'est, dans les divers domaines de la Manucongo — et ils s'étendent de « Venise », en amont de Matadi, à Ango-Ango, en aval — un intense mouvement de locomotives manœuvrant des rames de wagons avec force coups de sifflet, de grues et de palans effectuant sans cesse leurs larges gestes bénisseurs dans le halètement des treuils à vapeur. Sous la conduite et la surveillance d'Européens, des équipes nombreuses de dockers indigènes travaillent méthodiquement au chargement — ou déchargement — au classement, à l'arrimage et de l'ensemble se dégage l'impression d'un admirable effort.

En 1913, année précédant la guerre, le mouvement des transports sur le Chemin de fer du Congo, entre Matadi et Léopoldville, s'était élevé au total à près de 74.000 tonnes. En 1928, ce même total a été de 410.000 tonnes se décomposant en 155.000 tonnes à la montée, 131.000 tonnes à la descente et 124.000 tonnes en trafic local. Cette même année, il est entré dans le seul port de Matadi et dans ses annexes, les nombres étant les mêmes à la sortie: 118 vapeurs au long cours, 8 vapeurs de cabotage et 2 voiliers jaugeant ensemble

424.380 tonnes. En 1929, ces chiffres se sont considérablement accrus encore et ils sont susceptibles de grandir fortement dans un avenir proche, aussitôt l'achèvement de la transformation de la voie ferrée, achèvement qui lui donnera une capacité de transport notablement supérieure.

La Société à l'utilisation de l'infrastructure du port; elle a également à sa disposition la superstructure fixe dont elle assure l'entretien et l'amortissement; elle a à sa charge l'établissement de la superstructure mobile ou équipement du port que compose un

nombreux matériel.

Ce matériel comprend, pour le service intérieur : 5 locomotives, 30 wagons de 20 tonnes et 30 wagons de 15 tonnes, plus des cabestans électriques pour le halage des wagons sur les voies de garage. Pour les opérations de levage il comporte une grue de 1 tonne, 4 grues locomotives de 1 tonne et demie, 2 grues de 3 tonnes, 2 grues de 5 tonnes, une grue portique de 10 tonnes et un pont transbordeur ou grue portique avec avant-bec de 32 mètres de portée capable de prendre une charge utile de 2 tonnes dans ces conditions et 3 tonnes à 20 mètres, arrière-bec de 20 mètres et 17 mètres entre jambages. Ce remarquable engin circule sur le vaste terre-plein du « port de Venise », construit au moyen d'enrochements provenant des travaux de transformation du chemin de fer; il dégage Matadi de la manutention des rails, des poutrelles de fer, des minerais, etc. Outre cet important outillage, la Manucongo dispose, bien entendu, de tout le petit matériel nécessaire aux opérations d'arrimage et de désarrimage, de chargement et de déchargement des vapeurs de mer et des barges, tel que câbles, chaînes, gangways, glissières, pinces, etc.

Mais il ne suffit pas d'assurer une bonne et rapide manutention des marchandises, il faut aussi pouvoir les entreposer, soit pour leur faire subir certaines opérations de triage et de classement, soit pour leur permettre d'attendre le moment de leur évacuation. Pour l'entreposage à l'importation, la Manucongo possède 6 entrepôts et un hangar de 7.000 m² environ de surface totale utile, capables d'abriter des intempéries 3.600 t. de marchandises générales; elle possède aussi des terre-pleins à l'air libre dont la superficie est suffisante pour permettre le stockage de 8.000 tonnes. Pour l'entreposage à l'exportation, il a été construit un entrepôt couvert d'une surface utile de 2.000 m² permettant l'emmagasinage de 4.000 t. de produits.

Cependant, malgré leur ampleur — ampleur si l'on songe à ce qu'était Matadi il y a quelques années seulement, — ces installations sont tout à fait insuffisantes. En attendant l'achèvement des travaux en cours au port, travaux qui prévoient notamment la construction de deux magasins de 108 mètres sur 40 mètres à Matadi, d'un magasin de 9 mètres sur 40 mètres à Ango-Ango, ainsi que d'un quai de

mille mètres en eau profonde, capable de faire face à un trafic de 800.000 tonnes, la Manucongo a organisé l'entreposage flottant pour certains produits tels que le coton, le copal, les palmistes, etc., sur une flottille de 37 barges d'un tonnage total de 9.000 tonnes environ dont elle a fait l'acquisition. Deux remorqueurs assurent les mouvements de ces barges qui permettent d'accélérer les opérations de chargement sur les vapeurs de mer, le travail pouvant s'effectuer simultanément des deux bords. Les barges servent aussi comme allèges des navires de mer sur le fleuve, dans des circonstances spéciales telles que : franchissement de certaines passes en cas de basses eaux, allégement en rade, etc.

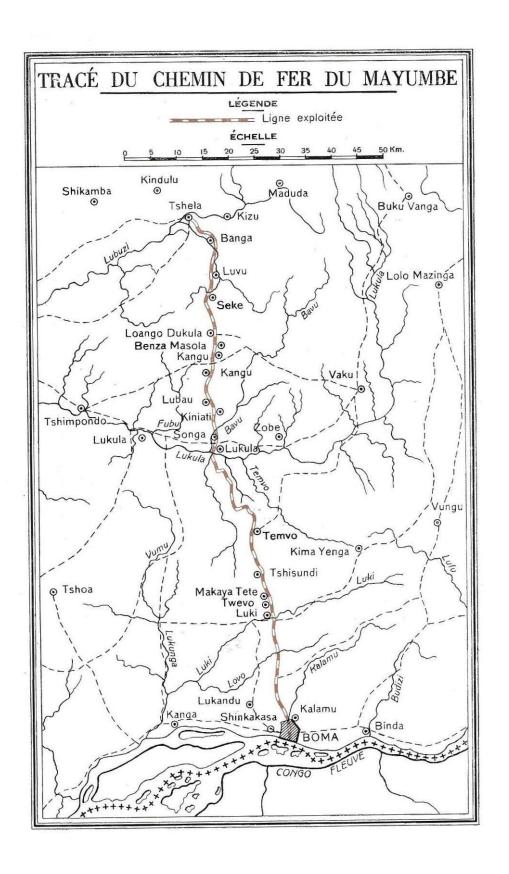
La capacité maximum mensuelle de manutention à Matadi est actuellement de 19.400 tonnes à l'importation (non comprises 6.000 tonnes en moyenne de briquettes de charbon destinées à la Compagnie du Chemin de fer du Congo), l'exportation oscillant entre 10.000 et 12.000 tonnes. Or, les travaux en cours à Matadi auront pour première conséquence de permettre l'accostage d'un plus grand nombre de vapeurs et rendront plus aisées et plus rapides leurs opérations de déchargement. A cet accroissement de la rapidité de déchargement correspondra un accroissement de la capacité de la manutention. Pour augmenter provisoirement sans tarder ses moyens d'action et faire face à un trafic qui ne peut attendre l'achèvement des travaux, la Société a fait l'acquisition de 10 pontons robustes qui lui ont permis d'organiser, dès à présent, le déchargement en rade des vapeurs de mer.

La Manucongo utilise à Matadi les services de 70 agents européens logés dans des habitations érigées par la Société, avec tout le confort désirable, dans les endroits les plus salubres de la ville, sur des terrains dont la surface totale est d'environ 10 hectares.

Quant au personnel noir, dont le nombre varie avec la situation au port entre 600 et 700 travailleurs, il est logé dans une cité indigène édifiée d'après les principes les plus récents en la matière.

Par son action puissante, la Manucongo a grandement contribué à donner à Matadi son atmosphère industrielle, son activité féconde, son aspect moderne, annonciateur des grandes œuvres réalisées à l'intérieur du pays en matière de transports.





III. LA RÉGIE DU CHEMIN DE FER DU MAYUMBE



U fleuve Congo au Chiloango, s'étend une vaste région à la fois agricole et forestière, riche en produits végétaux, que traverse du sud au nord la ligne du CHEMIN DE FER DU MAYUMBE, de Boma à Tshela, sur une distance de 140 kilomètres.

Cette ligne, concédée en 1898 à la Société des Chemins de fer Vicinaux du Mayumbe, commencée par elle en 1900, a été construite par ses soins jusqu'au

kilomètre 80. En 1910, l'État consentit à reprendre l'exploitation pour compte et aux risques et périls de la Société; il prolongea ensuite la ligne jusqu'à Tshela où elle arriva à la fin de 1913. Au cours de la même année furent engagés des pourparlers pour le rachat de la concession; l'accord conclu le 13 juillet 1913 fut ratifié à l'issue de la guerre et le rachat eut lieu dès 1919. Devenue propriétaire de la ligne, la Colonie l'exploita elle-même jusqu'en 1925, à perte du reste, mais aux fins d'aider au développement de la colonisation de la région. Puis fut constituée une régie pourvue d'une complète autonomie financière et administrative, l'exploitation proprement dite étant dorénavant confiée à un Comité composé en majeure partie de spécialistes en matière de construction et d'exploitation de chemins de fer coloniaux, spécialistes délégués par les différentes sociétés ferroviaires du Congo belge.

Les caractéristiques de la ligne ferrée du Mayumbe sont les suivantes : écartement, 0^m615; poids de la voie, 67 kilogrammes au mètre courant de voie avec rail du type Vignole de 18 kilogrammes au mètre, sur traverses métalliques de 18 kilogrammes 200; rampes maxima, 45 millimètres; courbes maxima, 28 mètres de rayon (ceci pour le tronçon de Boma à la Lukula). Au delà de la Lukula et jusqu'à Tshela, le tracé, beaucoup mieux compris, n'admet que des rampes de 30 millimètres au maximum et des courbes ayant au moins 50 mètres de rayon.

La ligne du Chemin de fer du Mayumbe se développe dans un pays très accidenté, extrêmement pittoresque et d'une grande richesse de végétation. Au départ de Boma, la voie est à 14 mètres d'altitude; elle s'élève rapidement par de nombreuses courbes à faible rayon et par de fortes rampes à 163 mètres au kilomètre 18, à 307 mètres au kilomètre 61, à 322 mètres au kilomètre 62 où elle atteint son point culminant. Elle redescend ensuite dans la vallée de la rivière Lukula qu'elle passe à 117 mètres d'altitude au kilomètre 80, remonte vers la crête de partage entre la Lukula et la Lubuzi qu'elle franchit à 270 mètres, puis atteint Tshela, à 160 mètres d'altitude et à 140 kilomètres de Boma.

De nombreux ouvrages d'art existent le long de la ligne. Ce sont principalement un pont de 60 mètres sur la Lukula, deux ponts de 30 mètres, un pont de 22 mètres et de nombreux ponts de 10 mètres, tous métalliques. Il y a en outre trois ponts en béton d'une portée

de 32 mètres et un pont de 42 mètres.

Les caractéristiques du premier tronçon, trop étroitement calculées, en rendent l'exploitation très onéreuse. Aussi dès la reprise par l'État, des études ont-elles été faites pour la revision du tracé de ce tronçon. Ces études, terminées depuis plusieurs années, ont démontré la possibilité de reconstruction du chemin de fer, entre Boma et la Lukula, avec des rampes de 18 pour mille au maximum. Le nouveau tracé emprunte la vallée de la Bayunzi et celle de la Bangu-Bangu; en certains endroits il s'écarte de plus de 10 kilomètres de l'ancienne ligne; les terrassements ne dépasseront pas 12.000 mètres cubes au kilomètre.

A l'achèvement des études, le Comité a entamé les travaux de reconstruction et a entièrement reconstruit les sept premiers kilomètres, en faisant passer la ligne à la limite de la circonscription urbaine de Boma, sur la rive gauche de la Kalamu, supprimant ainsi une rampe très dure, qui existait au sortir de la gare de Boma. Mais ces travaux ont dû être arrêtés, par suite principalement du manque de maind'œuvre et il a été décidé de ne les reprendre qu'après la fin des travaux de reconstruction du Chemin de fer du Congo, de Matadi à Boma. Toutefois le tronçon Lukula-Tshela a été entièrement ballasté et plusieurs courbes de ce tracé ont été corrigées. De même le ballastage Lukula-Boma est entrepris pour rendre l'entretien de la voie moins onéreux et moins difficile.

Le personnel européen en Afrique comprend 33 agents dont 28 sont affectés au service de l'exploitation et 5 aux études et travaux.

Le service sanitaire est assuré par un médecin assisté d'infirmiers noirs. Ce médecin réside à Lukula où il dispose d'un dispensaire pour Européens et d'un dispensaire pour Noirs, ainsi que d'une pharmacie bien approvisionnée. En différents points de la ligne existent des dispensaires secondaires confiés à des infirmiers noirs. Le service médical collabore activement à la lutte contre la maladie du sommeil entreprise dans la région par les pouvoirs officiels.

Le matériel comprend 20 locomotives articulées Garratt de 20 à 22 tonnes à vide, à adhérence totale et 4 locomotives de manœuvres et de travaux, 2 voitures mixtes à voyageurs de 1^{re} et de 2^e classes, 2 voitures mixtes à voyageurs de 3^e et 4^e classes, 1 draisine automobile, 135 wagons à bogies de 10 tonnes, 6 wagons plats tribissels de 12 tonnes et 12 wagons divers, au total 153 wagons se répartissant en 71 wagons fermés de 10 tonnes, 45 wagons plats à haussettes rabattantes de 10 tonnes, 12 wagons plats à haussettes

rabattantes et ranchers dont 6 de 10 tonnes et 6 de 12 tonnes, 15 wagons à hauts bords de 10 tonnes et 10 wagons plats de 5 tonnes.

Le transport des voyageurs est assuré dans chaque sens entre Boma et Tshela, par trois trains réguliers par semaine. En 1912 il a été transporté 5.104 voyageurs et 25.635 en 1928.

Le transport des marchandises comprenait en 1921, à la montée : 4.247 tonnes de marchandises diverses et à la descente 8.812 tonnes, au total 13.059 tonnes. En 1928, ces chiffres se sont respectivement élevés à 11.797 tonnes et 24.230 tonnes, au total 36.027 tonnes.

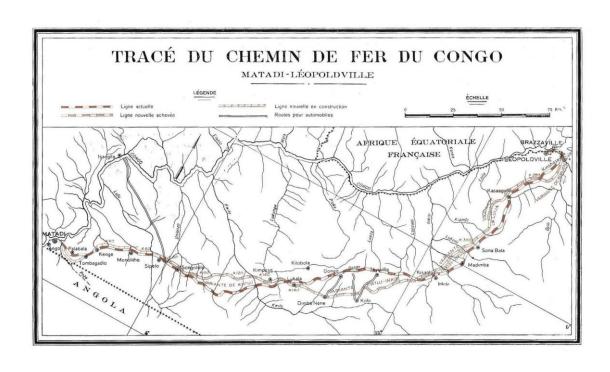
Les produits transportés à la descente se décomposent, pour l'année 1928, en 8.344 tonnes de noix de palme, 3.903 tonnes d'huile de palme, 555 tonnes de cacao, 15 tonnes de café, 4.995 tonnes de bois de construction et d'ébénisterie, 6.418 de produits divers.

Le Mayumbe, où plus de 70 concessions supérieures à 10 hectares sont directement desservies par la voie ferrée (ou dépendent d'elle), est bien loin d'avoir donné sa mesure de production; mais le développement de la mise en valeur de la région ne pourra pleinement se faire que lorsque les moyens de transport appelés à la desservir — et notamment la ligne ferrée — seront suffisants.

La politique actuellement adoptée par la Régie du Chemin de fer du Mayumbe, est basée sur les considérations que l'économie à réaliser par la construction du nouveau tracé couvrirait à peine les nouvelles charges financières, que cette économie porterait en majeure partie sur les frais de traction sans réduction des frais généraux, que le pourcentage de ceux-ci dans le prix de revient de la tonne kilométrique est plus élevé que les pourcentages des frais de service traction et matériel, que pour abaisser ces frais généraux réduits à leur extrême limite il faut les répartir sur un tonnage kilométrique plus élevé et en conséquence, soit attendre le développement de la région traversée, soit allonger le réseau par la création d'embranchements.

Toutefois les travaux ne pourront être entrepris, comme il a été dit, par suite de la pénurie de main-d'œuvre, qu'après l'achèvement de la transformation de la ligne du Chemin de fer du Congo, de Matadi à Léopoldville.





IV. LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CONGO



ur plus de 350 kilomètres, entre Matadi et le Stanley Pool, le cours du fleuve Congo, accessible à la navigation maritime depuis son embouchure jusqu'à Matadi, est coupé par une série de cataractes et de rapides interrompant toute communication par voie d'eau entre le bassin intérieur du fleuve et l'Océan. Jadis, il n'y avait, contournant cet obstacle, qu'un chemin de portage; depuis 1898, ce pénible sentier

a été remplacé par une ligne ferrée.

Dès 1878, la question de la construction de ce chemin de fer avait été posée; en 1885, se constitue un syndicat anglais qui fut dissous sans avoir obtenu aucun résultat d'ordre pratique; peu de temps après, à l'initiative du général Thys, l'affaire fut reprise à Bruxelles sur un pied plus modeste par la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie, qui se constitua le 9 février 1887, dans le but de poursuivre les études. Le 31 juillet 1889 fut fondée à Bruxelles sa filiale, la Compagnie du Chemin de Fer du Congo.

Les premiers travaux commencèrent en mars 1890 et par suite des considérables difficultés rencontrées dans leur exécution, furent des plus pénibles. Le 30 juin 1892, la ligne n'était encore qu'au kilomètre 9 et la moitié du capital social était engagée. Cependant, à force d'énergie et de ténacité, l'œuvre ne subit pas un jour d'arrêt et en 1893 la locomotive franchissait le col de Palabala au kilomètre 15. A partir de ce point, l'avancement prit une allure plus rapide, car en juillet 1896, Tumba, station médiane, au kilomètre 188, était inaugurée et en avril 1897 la rive gauche de l'Inkissi était atteinte. Enfin le 16 mars 1898 le rail touchait au Stanley Pool à Dolo.

Depuis 1898 et jusque dans ces derniers temps, cette ligne, légèrement améliorée par quelques variantes et perfectionnements de détail, a assuré tout le trafic du Moyen Congo et d'une bonne partie du Haut-Congo, tant à la montée qu'à la descente. Le rôle qu'elle a joué dans le développement de la Colonie a été tel, que se justifient quelques brefs détails sur sa construction.

Au début, la grande difficulté fut le recrutement de la maind'œuvre. Celle qui existait dans le Bas-Congo et dans la région des Cataractes ne pouvait être mise à contribution, car les hommes valides étaient constamment requis pour assurer le pénible service du portage, au long de la route des Caravanes, de Matadi à Léopoldville. Force fut donc à la Compagnie de recourir à une main-d'œuvre étrangère et elle fit venir à grands frais des noirs de Zanzibar, de Freetown, de Lagos, d'Accra, d'Elmina, de Dakar. Une connaissance croissante de l'hygiène tropicale réduisit progressivement la mortalité du début et les difficultés de recrutement. A certains moments l'effectif des chantiers compta jusqu'à 9.000 ouvriers.

Parallèlement au perfectionnement des conditions sanitaires, se développa le perfectionnement des méthodes de travail. La production journalière du terrassier noir qui, à l'origine, ne dépassait pas un tiers de mètre cube, monta jusqu'à trois mètres cubes; un système habile de primes ayant été instauré, le coût du kilomètre de voie construite descendit peu à peu de 240.000 francs à 87.000 francs.

Cependant les progrès de la construction étaient lents, car l'absence de routes et de rivières navigables obligeaient de tout transporter à dos d'homme; la méthode employée était la méthode dite télescopique, que les Russes avaient mise à l'épreuve quelques années auparavant pour leur Transcapien. Par ce mode, le seul utilisable, tout le matériel et les approvisionnements nécessaires pour la section à construire sont convoyés sur les sections déjà construites et par cela même il ne peut exister qu'un seul front d'attaque, celui du bout du rail qui, dans la pratique, ne s'est en aucun cas, pendant la construction de la ligne Matadi-Léopoldville, trouvé à plus de 15 kilomètres en avant de la dernière section achevée.

En 1890 on construisit 4 kilomètres et demi; en 1891 on fit près de 16 kilomètres; en 1892 on dépassa 22 kilomètres; en 1893 on arriva à achever 33 kilomètres; en 1894, année difficile cependant, on atteignit 42 kilomètres; puis les conditions d'avancement devenant plus aisées, on fit 71 kilomètres en 1895, mieux encore par 100 kilomètres en 1896 et enfin 117 kilomètres en 1897. Trois ingénieurs se sont succédé dans la direction de la construction; ce furent MM. Charmanne (1890 à 1894), Espanet (1892 à 1897) et Goffin (1895 à 1898). Ils furent assistés par un nombreux personnel européen comportant principalement des Belges (parmi eux on relève les noms d'Adam et de Cito que d'autres travaux illustrèrent dans la suite); quelques ingénieurs français et italiens, ainsi qu'un assez grand nombre de chefs de chantier italiens concouraient, avec leurs camarades belges, à cette grande œuvre.

Le profil général decette ligne peut se décrire comme suit. Au sortir de Matadi la voie s'engage dans un massif montagneux, puis franchit la Mpozo au kilomètre 8 et monte le Palabala (kilomètre 9; altitude 67) jusqu'au kilomètre 16, à l'altitude de 288 mètres. Traversant ensuite une région accidentée, elle passe la Lufu à l'altitude de 293 mètres, la Kunkula près de Songololo (altitude 319 mètres), la Sansikua (altitude 334 mètres), le Kwilu (altitude 345 mètres), et la Gongo après Tumba (altitude 402 mètres). Franchissant alors le massif de Bangu qu'elle attaque au kilomètre 223, altitude 580 mètres, elle commence sa descente au kilomètre 232, au col de Sona Gongo (altitude 746 mètres), vers des terrasses suc-

cessives où elle franchit l'Inkissi (altitude 530) et la Lukusu (altitude 520). La vallée de la Lukaya, dans laquelle elle s'engage après le plateau de Tampa (altitude 645), la conduit à Ndolo, Kinshasa et

Léopoldville, au Pool, à la cote 276 mètres.

Cette ligne mesure 400 kilomètres, de Matadi à Léopoldville ; elle est étroite et à simple voie (0^m765 entre les faces intérieures des bourrelets des rails), avec des inclinaisons de 45 millimètres par mètre et des rayons de courbure de 50 mètres. Son profil très accidenté et ses caractéristiques l'apparentent grandement à un chemin de fer de montagne, quoique l'altitude maximum atteinte ne soit que de 743 mètres à Thysville. Les trains doivent péniblement gravir de nombreuses et fortes rampes auxquelles succèdent sans interruptions, sur de très longs parcours, des courbes et des contre-courbes de faible rayon. Aussi les difficultés d'exploitation sont telles, que la charge utile des trains ne dépasse guère le poids de la locomotive et c'est ainsi qu'une locomotive à 3 essieux, pesant 28 tonnes, ne remorque que 3 wagons, soit environ 30 tonnes de charge utile et 28 tonnes de poids mort. Enfin, à cause de la sinuosité extrême de la voie et de la faiblesse du rayon des courbes, la vitesse maximum est limitée à 25 kilomètres à l'heure et la vitesse commerciale est inférieure à 20 kilomètres.



Toute imparfaite qu'elle soit, cette ligne qui est la principale voie d'accès de la Colonie, a rendu et rend encore d'immenses services. Cependant la mise en valeur progressive du Congo et son rapide développement exigeaient un outil de transport plus puissant, capable d'assurer un trafic sans cesse grandissant; c'est pourquoi la Compagnie a pris des arrangements avec le Gouvernement

aux fins de la transformation complète du tracé actuel.

Les travaux encore actuellement en cours ont commencé le 1er octobre 1923; ils créent un tout autre chemin de fer éloigné, en certains endroits, de plus de 10 kilomètres de l'ancien tracé. Les caractéristiques de cette nouvelle ligne sont très favorables. Les rampes sont de 17 p. m. au maximum, compte étant tenu de la compensation des résistances en courbe. Les rayons de courbure ont 250 mètres et exceptionnellement 150 mètres. L'écartement entre les bourrelets intérieurs des rails est de 1^m067, dimension adoptée pour les chemins de fer sud-africains et les principaux chemins de fer congolais. Le rail pèse 33 kilogrammes 400 par mètre courant; il est posé sur traverses métalliques de 47 kilogrammes, à raison de 1.500 traverses par kilomètre.

Il n'a été possible d'obtenir ces caractéristiques favorables, dans une région aussi tourmentée, qu'au prix de travaux extrêmement importants. C'est ainsi que le cube total des terrassements dépassera 12 millions de mètres, soit 30.000 mètres cubes par kilomètre. En outre la construction de nombreux ouvrages d'art a dû être faite pour le franchissement des vallées, sous la forme notamment d'aqueducs en béton de 1^m50 à 8 mètres d'ouverture, de ponts métalliques de 6 mètres à 80 mètres de portée (ces derniers sur la M'Pozo et le Kwilu) et d'un pont de 2 travées de 51^m40 chacune d'ouverture, avec pile en rivière sur l'Inkisi. Il a fallu creuser dans le roc, à la sortie de Matadi, un tunnel long de 270 mètres et construire à la cumulée 1 km. 460 un viaduc en maçonnerie à 5 ouvertures de 8 mètres.

Ces considérables travaux, dont l'achèvement était prévu au 30 juin 1929, ont, par suite des énormes difficultés rencontrées pour le recrutement des travailleurs, subi un retard qui sera de près de trois ans. Cependant ils se poursuivent normalement et dès à présent 200 kilomètres environ de la nouvelle ligne, qui mesurera au total 378 kilomètres, sont en exploitation, répartis en deux grands tronçons compris, approximativement, le premier entre Songololo et Lukala, le second entre Inkisi et Léopoldville, l'ancienne ligne n'étant plus exploitée que de l'embouchure de la M'Pozo à la Lufu et de Lukula à l'Inkisi. La capacité de transport atteint actuellement 250.000 tonnes par an et dans chaque sens, ainsi que le prescrit l'article 1er de la convention faite le 9 novembre 1921 avec la Colonie. La capacité de transport de la ligne transformée sera annuellement de 2 millions de tonnes dans chaque sens, tonnage qui ne pourra évidemment être atteint que dans de nombreuses années, quelle que soit la rapidité de développement du Congo belge.

Outre la ligne de Matadi à Léopoldville, la Compagnie exploite le tronçon long de 7 kilomètres qui relie Matadi à Ango et l'embranchement de 16 kilomètres 5 reliant Thysville au nouveau tracé.

* *

La Compagnie dispose, pour son exploitation, de 149 locomotives dont 5 du type Mikado de 72 tonnes, 32 du type Garratt de 56 tonnes, 85 locomotives de 28 tonnes à 3 essieux et 27 locomotives de manœuvre.

Le parc des wagons à marchandises est constitué par 582 fourgons, 244 wagons à haussettes, 95 wagons à haussettes rabattantes, 466 wagons plats, 70 wagons à ballast et 61 wagons divers, au total 1.518 wagons. Il y a lieu d'ajouter 55 wagons citernes et un wagon frigorifique, soit 56 wagons appartenant à des tiers.

Le matériel roulant réservé aux voyageurs comprend, outre les 49 voitures de l'ancien type actuellement en service, un matériel à grande capacité déjà livré ou en cours de livraison et qui se compose d'une voiture de 1^{re} classe, de 2 voitures restaurants, de 2 voi-

tures mixtes de 1^{re} et 2^e classes, de 5 voitures mixtes de 2^e et 3^e classe et de 2 fourgons pour trains de voyageurs. Ce matériel nouveau sera utilisé dès son arrivée en Afrique.

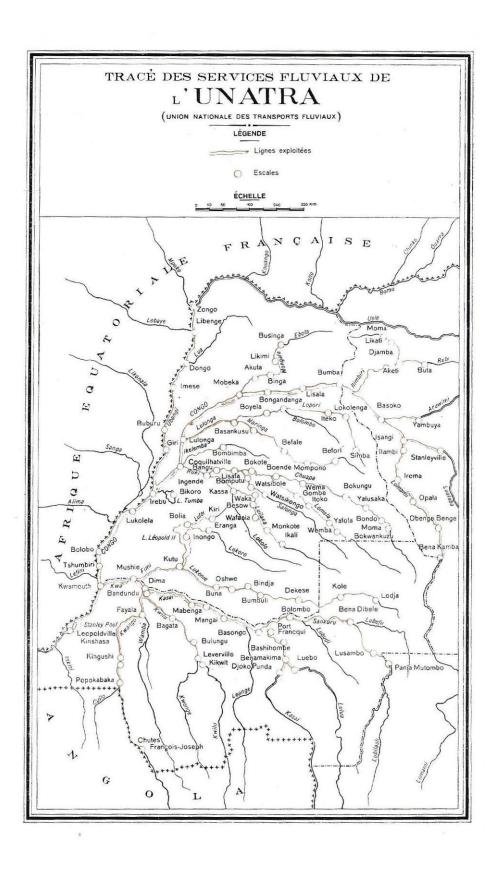
Selon les prévisions, vers septembre 1930, la Compagnie Internationale des Wagons-Lits effectuera, à partir du km. 75, le service de restaurant et de buvette dans les voitures-restaurants qui circuleront sur la ligne Matadi-Léopoldville et sur ses embranchements. Ces voitures seront accessibles à tous les voyageurs de Ire et de 2e classe; ceux de la 1re classe y auront accès pendant toute la journée, en dehors du temps indispensable pour le nettoyage; ceux de la 2e classe n'y seront admis qu'aux heures des repas à prix fixe. Toutefois la Compagnie des Wagons-Lits fera servir des boissons dans les voitures ordinaires des trains comportant une voiture-restaurant, mais aux voyageurs de la 2e classe seulement. Les tarifs des repas et consommations seront affichés.

Le chauffage des locomotives se fait au charbon ou au mazout. Une pipe line suit le tracé de la voie, de Matadi à Léopoldville, et permet le pompage aux points nécessaires. Ce genre de chauffage est plus coûteux que la chauffe au charbon, mais il a permis de limiter à 2.000 tonnes par mois les transports de combustibles à effectuer à destination des dépôts de locomotives situés au delà de Matadi. Les transports commerciaux en bénéficient.

La réparation et l'entretien du matériel roulant et de traction se font dans les trois ateliers de locomotives de Matadi, Thysville, Léopoldville et dans le vaste atelier de wagons de Matadi. L'atelier de Thysville, de loin le principal, assure toutes les grandes et moyennes réparations des locomotives; il dispose d'un pont roulant de 60 tonnes et d'un outillage moderne.

La Compagnie, a pu prendre, dans le courant de l'exercice 1928-1929, l'initiative d'une réduction substantielle des tarifs de transport des marchandises, réduction étudiée dans le but de dégrever spécialement les articles d'alimentation.





V. L'UNION NATIONALE DES TRANSPORTS FLUVIAUX



Berlin, l'acte de la Conférence du 15 novembre 1884 a fixé le statut juridique de la navigation fluviale au Congo, en reconnaissant à toute personne physique ou morale le droit d'exploiter, « de plano », un service de navigation dans la Colonie. Au début de la colonisation du territoire, la navigation sur le fleuve et sur ses affluents a été assurée par la Marine du Haut Congo, organisme d'État et le lancement du premier

bateau à vapeur sur les eaux du Haut-Congo date de décembre 1881 : c'était un canot divisé en sections démontables et long de douze mètres, l'*En Avant*, que Stanley, secondé par le lieutenant Valcke, réussit à mettre à flot, après l'avoir fait transporter, démonté, à dos d'homme, de Matadi à Léopoldville, au long des 400 kilomètres de la route des Caravanes.

A cette époque, le fait sembla prodigieux; mais, au cours des années qui suivirent, la flottille vit rapidement grossir son effectif. Le Royal et l'A. I. A. furent lancés sur le Pool après l'En Avant, puis après eux d'autres canots. Le Roi des Belges (10 tonnes) inaugura la série des tonnages plus importants. La Ville de Gand (15 tonnes) et le Baron Dhanis (15 tonnes); la Florida (20 tonnes) et la Délivrance (20 tonnes); le Stanley (35 tonnes) ouvrirent la voie aux vapeurs de 50 tonnes, qui comptèrent la série des Ville de ... et la série des Princesse ..., dont certains sont encore en service. Pendant longtemps et jusqu'à l'achèvement du chemin de fer de Matadi à Léopoldville, il ne fut pas possible de dépasser ce tonnage. Mais dès 1899 deux importants vapeurs nouveaux : le Brabant et le Hainaut, chacun de 250 tonnes, arborèrent sur les eaux brunes du fleuve et de ses grands affluents le drapeau bleu étoilé d'or de l'État Indépendant du Congo.

En 1900, la flottille de l'État se composait sur le Haut-Fleuve de 23 vapeurs; celle des sociétés commerciales et des missions comptait 22 vapeurs, soit 11 belges, 6 hollandais, 4 anglais et 1 français. Ces sociétés étaient la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie, la Société belge du Haut-Congo, l'Abir et la Nederlandsche Handel Maatschappij voor Afrika. Quant aux missions elles comprenaient deux missions protestantes anglaises, la mission belge des Pères de Scheut et la mission française des Pères du Saint-Esprit.

Les vapeurs employés appartenaient à trois types bien définis : le vapeur de 15 tonnes à hélice ou même à deux hélices, le vapeur de 50 tonnes mû par une roue à aubes placée à l'arrière; le vapeur de 250 tonnes également à roue d'arrière. Le premier type était utilisé par l'État pour la police des cours d'eau et par les missions

et les sociétés pour le service de leurs établissements. Les deuxième et troisième types servaient à assurer les transports sur le fleuve et

ses grands tributaires.

Dès le 1er juillet 1896, le gouvernement fut en mesure d'organiser, de Léopoldville à Stanleyville, un service régulier deux fois par mois. La durée du voyage, aller et retour, escales comprises, était d'environ cinquante jours. Plus tard un autre service régulier fonctionna une fois par mois, à l'époque des hautes eaux, de Léopoldville à Lusambo, sur le Sankuru. Le voyage s'effectuait à la montée en dix-huit à vingt jours, à la descente en dix ou douze jours. Plus tard encore, les vapeurs desservirent l'Ubangi. En complément de ces services, furent organisés des transports en baleinières d'acier ou en pirogues indigènes sur le Lualaba, sur le Lomami et sur le Haut-Ubangi. Ces embarcations étaient manœuvrées par des indigènes qui acquittaient ainsi l'impôt dont était redevable leur tribu.

En 1901, se constitua la « Compagnie Industrielle des Transports au Stanley-Pool » qui s'occupa du transit à Kinshasa et de l'exploitation. Cette société connut une rapide extension et, après avoir augmenté ses moyens d'action, prit le nom de « CITAS ». D'autre part, les services de la Marine du Haut Congo s'étaient industrialisés et se formèrent, en 1919, en une société coopérative sous le nom de Société nationale des Transports Fluviaux au Congo (Sonatra). Quelques années plus tard, la nécessité d'assurer une extension méthodique des transports sur le fleuve et sur ses affluents, en présence du développement rapide qui s'était manifesté dans la Colonie au cours de la période ayant suivi immédiatement la guerre, provoqua la fusion des flottilles de la Sonatra et de la Citas. De cette fusion est issue l'Union Nationale des Transports Fluviaux (Unatra), créée le 30 mars 1925 et approuvée

par arrêté royal du 16 avril 1925.

Dès sa constitution, le nouvel organisme s'occupa d'améliorer son matériel fluvial. Nombre d'unités dont l'entretien avait été forcément négligé pendant la période de guerre, subirent une revision complète dans les chantiers de la société. Des travaux de transformation importants furent effectués à bord des bateauxcourriers; ils permirent d'augmenter sensiblement la capacité de transport de ceux-ci et le confort offert aux passagers. Et comme il importait, pour faire face aux demandes croissantes de transport, de renforcer le matériel en service, un programme de construction fut élaboré qui s'inspirait des vœux émis en 1924 par la Commission des Transports, relativement à l'organisation des transports fluviaux dans la Colonie. Au moment de la constitution de l'Unatra, la société nouvelle disposait d'un tonnage global de 15.000 tonnes; en cinq ans, la réalisation du programme arrêté a eu pour résultat de tripler ce tonnage, car l'achèvement prochain des constructions neuves le portera à près de 50.000 tonnes. Cette augmentation considérable a permis à l'Unatra, de faire face, en tous temps, aux exigences du développement croissant du trafic. Le chiffres suivants le montrent de toute évidence : le cargo transporté qui, pendant l'exercice 1925, avait été de 137.726 tonnes, s'est élevé à 203.172 tonnes pour l'exercice 1929. Le tonnage kilométrique effectué est passé de 108.673.857 tonnes kilométriques en 1925 à 163.900.098 tonnes kilométriques en 1929.

Il y a lieu de remarquer que cette augmentation du tonnage ne s'est pas faite en multipliant simplement le nombre des unités, selon le type — presque exclusivement utilisé jusque-là — du sternwheeler, à la fois porteur et automoteur. En effet, l'augmentation graduelle du tonnage présenté au transport, tant à la montée qu'à la descente, la nécessité de réduire le coût des frets, afin de les adapter à des produits plus pauvres, ont conduit la Sonatra d'abord, l'Unatra ensuite, à introduire et à généraliser, dans la Colonie, la pratique du remorquage en flèche. Déjà, du reste, pendant la guerre, sous l'empire des nécessités de l'heure, on avait augmenté la capacité utile des steamers existants, en les flanquant de deux barges amarrées de part et d'autre du bateau-tracteur : c'est ce que l'on a appelé le remorquage en couple. Ce procédé, tout en ayant rendu de grands services pendant et après la guerre, n'était cependant qu'un expédient, car les lourds ensembles ainsi constitués sont difficiles à manier et de rendement médiocre. De plus, ils n'ont pas, au point de vue de l'exploitation, la souplesse du remorquage en flèche, qui permet d'introduire et de retirer rapidement et avec facilité des traînes l'une ou l'autre des barges, ce qui donne au remorqueur son maximum d'utilisation, ce qui aussi rend possibles les chargements et déchargements dans les meilleures conditions.

Toutefois, pour pratiquer le remorquage en flèche, il fallait à la fois du matériel et du personnel appropriés. Les efforts successifs de la *Sonatra* et de l'*Unatra* ont créé ce matériel et formé ce personnel. Actuellement il existe au Congo belge toute une flotte de remorqueurs et de barges aussi perfectionnée, à tous les points de vue, que les flottes des grands fleuves européens tels le Rhin et le Rhône. On a même été conduit à renoncer au type « sternwheeler » qui était imposé jadis par les nécessités de naviguer dans des eaux inconnues, non balisées et d'aborder partout à la rive telle qu'elle se présentait. Ce type de bateau est du reste de construction délicate et de rendement médiocre; de plus, il ne se prête guère aux puissances élevées, de l'ordre de 1.000 chevaux, dont on doit pouvoir disposer à présent.

L'Unatra a donc adopté, pour ses derniers remorqueurs construits

ou en projet, le type à roues latérales, employé partout en Europe du reste. Dans ce même domaine technique, il y a lieu de signaler également que cette Société vient de mettre en service six bateaux à moteurs de types divers, en vue d'étudier pratiquement les possibilités de supprimer les machines à vapeur et de remplacer ainsi le bois de chauffage par d'autres combustibles, tel le gasoil.

Enfin, d'autres progrès techniques, comme la liaison en cours de route, par T. S. F., des bateaux avec la Direction générale à Léopoldville, sont également en voie de réalisation. Il en résultera une exploitation de plus en plus rationnelle et économique des transports par eau au Congo et, comme l'importance de ces transports y est primordiale, le rendement de la Colonie ne pourra qu'en être favorablement influencé.



En ce qui concerne l'exploitation, l'Unatra dessert le bief de Léopoldville-Stanleyville, en correspondance avec les horaires de la C. M. B. (Lloyd Royal), du Chemin de fer du Congo et des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains. Les services pour passagers du Kasaï établissent également la soudure entre les horaires de la C. M. B. (Lloyd Royal), du Chemin de fer du Congo et du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, pour les passagers se rendant au Katanga via Port-Francqui et Bukama.

En ce qui concerne les très importants services de transport du cargo, ils se divisent en services directs et services auxiliaires.

Les unités affectées aux services directs ont comme base Léopoldville et desservent les lignes suivantes :

Léopoldville-Stanleyville 1.716	km.
Léopoldville-Port-Francqui 814))
Léopoldville-Lac Léopold II (Inongo) 535))
Léopoldville-Kwilu (Bulungu) 581))
Léopoldville-Basankusu 939))
Léopoldville-Lusambo-Pania-Mutombo 1.409))
Léopoldville-Aketi 1.545))
Léopoldville-Bangui 1.379))

Quant aux services auxiliaires, ils assurent l'évacuation des marchandises à destination ou en provenance des localités situées sur les affluents non desservis par les services directs, et ce au moyen d'unités de petit tonnage ayant comme port d'attache un poste visité par un service direct, poste où s'effectue le transbordement.

Pour la facilité de l'exploitation ces services auxiliaires ont été répartis en trois groupes (ou secteurs) à la tête de chacun desquels se trouve un chef de secteur.

Ce sont : 1º Le secteur de la Province Orientale qui comprend :

- a) La ligne de l'Itimbiri, de Bumba à Aketi, où en période de crue de cet affluent, le trafic est assuré par de grands trains de remorques naviguant entre Léopoldville et Aketi, sans rupture de charge, alors qu'aux basses eaux, le service est fait par des stern-wheelers de 20 tonnes remorquant des barges de 70 à 100 tonnes;
 - b) La ligne du Rubi, de Djamba à Buta et
- c) La ligne de la Likati, de Djamba à Likati, toutes deux exploitées par les Chemins de fer vicinaux du Congo pour compte de l'Unatra. La navigation y est interrompue pendant la saison sèche, habituellement de janvier à mars;
- d) La ligne du Lomami, où les transports étant assurés par des tiers, la société n'a pas créé de service régulier;
- e) La ligne de l'Aruwimi, de Basoko à Yambuya, desservie suivant les nécessités du trafic.
 - 2º Le secteur de la Province de l'Équateur qui groupe :
 - a) La ligne du Lopori, de Basankusu à Lukolenge et
- b) La ligne de la Maringa, de Basankusu à Befori, lignes où la production des régions desservies est concentrée à Basankusu à l'aide de petits bateaux, pour être évacuée de là en droiture sur Léopoldville;
 - c) La ligne de la Lomela, de Boende à Bokwankusu;
 - d) La ligne de la Salonga, de Boende à Wahi-Kengo;
 - e) La ligne de l'Ikelemba;
 - f) La ligne de la Busira-Tshuapa;
 - g) La ligne de la Tumba;
 - h) La ligne de la Momboyo-Luilaka;
- i) La ligne de la Mongala, tous affluents desservis par des unités ayant Coquilhatville comme tête de ligne;
- j) La ligne de l'Oubangui, de Coquilhatville à Zongo, sur laquelle, aux hautes eaux, le cargo de la région de l'Oubangui est acheminé en droiture à Léopoldville.
 - 3º Le secteur du Congo-Kasai qui exploite :
- a) La ligne du Kwilu, de Bandundu, à Kikwit, sur laquelle, en période de crue, les unités assurant le service direct Léopoldville-Bulungu remontent jusqu'à Kikwit;
 - b) La ligne du Sankuru, de Port-Francqui à Pania Mutombo;
- c) La ligne du Haut-Kasaï et de la Lulua, de Port-Francqui à Charlesville et Luebo;
- d) La ligne de la Lukenie, de Kutu à Dekese ou à Kole aux hautes eaux;
 - e) La ligne du Kwango, de Bandundu à Popokabaka;

Le matériel fluvial en usage sur ces différents biefs comprend :

- 1º Des remorqueurs dont les trois plus puissants sont le Kalina (900 C. V.), le Wangata et le Galiema (chacun de 750 C. V.);
 - 2º Des bateaux-cargo de 30 à 800 tonnes;
 - 3º Des allèges de 40 à 800 tonnes;
- 4º Des bateaux rapides spéciaux pour le transport des passagers qui est assuré, dans les meilleures conditions de confort et d'hygiène, par les bateaux suivants :

Kigoma		•		102	couchettes	6	appart.	de	grand luxe.
Micheline.))	3			luxe.
Tabora))	4))))	grand luxe.
Luxembour))	4))))	»
Eendracht.))	1	cabine	de	luxe.
Berwine .))	4	appart.	de	grand luxe.
Gileppe))	6))))	»
Brabant.))	4))))))
Général St))	1	cabine	de	luxe.

Bateaux à passagers d'affluents : 87 couchettes.

Le parcours du service rapide pour passagers de Léopoldville à Stanleyville s'effectue en douze jours et demi à la montée et en neuf jours à la descente; sur le Kasaï, la durée du parcours de Léopoldville à Port-Francqui est de dix jours à la montée et de six jours à la descente. Cinq barges ont été spécialement aménagées pour le transport des indigènes; trois de ces barges prennent chacune 237 noirs, les deux autres chacune 126. Le transport des noirs est en outre assuré d'autre façon, notamment par quatre cargos de 800 tonnes qui peuvent embarquer chacun 72 noirs. Tous les bateaux pour indigènes comprennent des dortoirs, des cuisines, des installations sanitaires, des pharmacies et un poste-hôpital répondant aux exigences de l'hygiène la plus rigoureuse.

Pour le montage, la réparation et l'entretien de cette importante flottille, la société dispose au Congo de deux chantiers : celui de Léopoldville, chantier de petites réparations qui assure l'entretien des unités ayant Léopoldville comme port d'attache; celui de Coquilhatville-Boyera, qui assure les réparations des unités des secteurs de l'Équateur et de la Province Orientale; enfin la C¹e du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga assure à Port-Francqui, les réparations des unités du secteur du Kasaï. Les grands travaux de montage et les réparations importantes se font dans les ateliers et chantiers de la société « Chantiers Naval et Industriel du Congo

(Chanic) », à laquelle l'Unatra a fait apport du matériel et de l'outillage de ses ateliers et chantiers de Léopoldville-Ouest.

* *

La Direction générale des services est établie à Léopoldville. Le nombre des agents au service de la société en Afrique s'élève à 280 environ, ils sont répartis dans trois secteurs; celui de la Province Orientale, dont le siège est à Bumba; celui de l'Équateur, dont le siège est à Coquilhatville, et celui du Kasaï, dont le siège est à Port-Francqui.

Chacun de ces secteurs comprend différents postes où la société est représentée par un agent. Ces agences sont : Léopoldville, Kwamouth, Bolobo, Lukolela, Coquilhatville, Libenge, Boende, Basankusu, Lisala, Bumba, Aketi, Basoko, Stanleyville, Kutu, Bandundu, Bena-Dibele, Lusambo, Pania Mutombo, Luebo, Bena-Bendi et Port-Francqui.

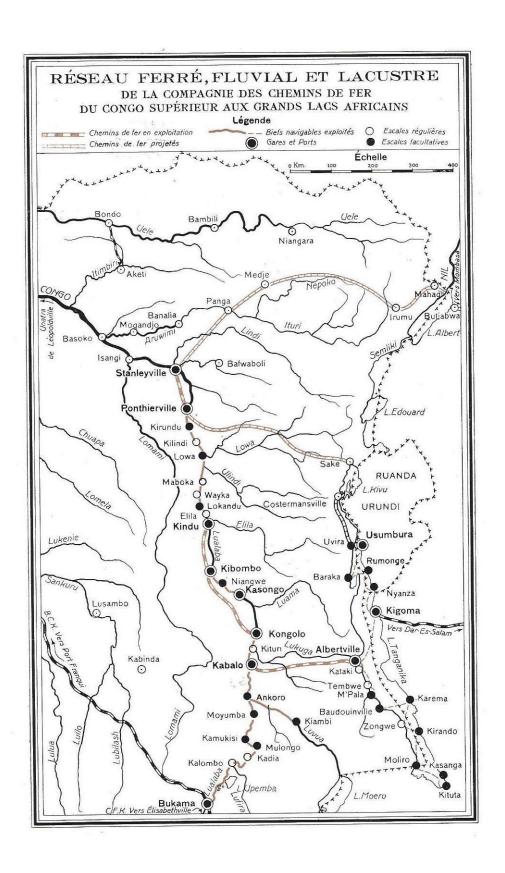
Outre son personnel européen, la société emploie, dans les différentes localités où s'exerce son activité, un nombre global d'environ 4.300 travailleurs indigènes.

Le service médical fonctionne sous la direction de deux médecins spécialement attachés à la société et aidé d'assistants médicaux et d'infirmiers indigènes diplômés. Des soins médicaux sont donnés aux travailleurs indigènes ainsi qu'à leur famille, au dispensaire que la société a fait ériger à Léopoldville.

Afin d'améliorer les conditions d'hygiène des logements des travailleurs à son service, la société poursuit un programme de construction de camps (notamment à Léopoldville, Lukolela et Coquilhatville) destinés à loger la main-d'œuvre qu'elle y utilise.

Pour taciliter la formation des artisans indigènes travaillant dans ses chantiers, une école d'apprentissage a été créée en 1928 par la société. La durée de la formation professionnelle varie de deux à trois ans, suivant la catégorie de l'artisan formé. Les résultats atteints jusqu'à présent permettent d'augurer très favorablement de cette initiative.





VI. LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU CONGO SUPÉRIEUR AUX GRANDS LACS AFRICAINS (C. F. L.)



NE jonction rapide de Matadi à la région du Nil semblant devenir nécessaire en 1899, par suite de l'occupation récente des parties périphériques du Nord-Est de la Colonie, on entreprit la reconnaissance d'un tracé de voie ferrée de Stanleyville à Mahagi. En 1902, cette reconnaissance étant faite, une convention accorda à la Compagnie C. F. L., spécialement formée, la concession pour nonante-neuf ans de deux chemins

de fer réunissant le fleuve d'un côté au Nil, de l'autre au lac Tanganika. La convention de 1902 attribuait à la Compagnie quatre millions d'hectares par vingt-cinq millions de capital souscrit avec exploitation par l'État en compte à demi, le droit de recherches minières dans ces terres et une garantie d'intérêt de 4 p.c. aux actions de capital de la Compagnie, ainsi que leur amortissement en nonante-neuf ans. Sur ces bases, le capital fut dans la suite porté à 50 millions, puis à 75 millions. Mais à partir de ce chiffre, les attributions territoriales furent supprimées et remplacées par la remise à la Compagnie de 75 p. c. des bénéfices de l'exploitation des huit millions d'hectares déjà concédés, en vertu de la concession de 1902. Toutefois il resta entendu que le droit de recherche minière s'étendrait néanmoins sur douze millions d'hectares. Depuis la Compagnie a constitué, pour la mise en valeur de ses droits miniers, la Compagnie Minière des Grands Lacs Africains, à laquelle elle a abandonné tous droits de recherche de gisements miniers, d'études et d'exécution des travaux d'exploitation minière résultant des droits qu'elle possédait elle-même. Cette compagnie filiale a, entre autres produits miniers, extrait en 1929 de ses gisements environ 1.040 kilos d'or.

Après 1902, une remarquable série d'explorations et de prospections ayant montré toute l'importance du Katanga, il fut décidé de relier d'abord cette région au restant de la Colonie. Pour ce faire, deux séries de cataractes interrompant le cours du Lualaba en amont des Falls, on se résolut à imiter ce qui s'était accompli dans le Bas-Congo et à les contourner par des voies ferrées. Aussi, le 22 juin 1903, une convention concéda-t-elle à la Compagnie deux voies ferrées, l'une de Stanleyville à Ponthierville, l'autre de Kindu à Kongolo. La même convention l'autorisa à établir un service de navigation sur chacun des biefs de Ponthierville à Kindu et de Kongolo à Bukama, de manière à réunir entre eux les divers tronçons.

Les travaux débutèrent en 1903, à Stanleyville, par la construction de la voie ferrée, longue de 125 kilomètres et à l'écartement d'un

mètre, allant à Ponthierville. Traversant une région de forêts très denses, le rail part de la cote 428, s'élève jusqu'à 540 mètres, et rejoint le fleuve à Ponthierville, à la cote 470. Ce tronçon fut achevé en 1906. Pendant sa construction s'effectuèrent les premiers travaux d'aménagement et d'outillage du Bief Moyen du fleuve, de Ponthierville à Kindu, long de 320 kilomètres, et encombré, par suite de la nature rocheuse de son lit, d'obstacles considérables à la navigation. Vers la fin de 1906, l'avancement de l'aménagement était déjà tel que tout le matériel nécessaire à la construction du second tronçon ferré put commencer à transiter par le Bief Moyen.

Ce second tronçon, long de 355 kilomètres et qui est également à l'écartement d'un mètre, fut commencé en octobre 1906 et achevé à la fin de 1910. Le tracé partant de Kindu, à la cote 500, remonte la vallée du fleuve vers l'arête orientale du plateau délimitant la dépression fluviale à l'ouest, puis atteint l'altitude 770 mètres au kilomètre 298, pour redescendre ensuite vers le Lualaba qu'il rejoint à Kongolo, à la cote 585. Pendant toute la construction de ce deuxième tronçon, fut étudié le bief Kongolo-Bukama. Dans le lac Kisale furent exécutés d'énormes travaux pour y créer et maintenir une passe navigable dans la masse immense des papyrus dont il est encombré. En mai 1911, ce bief, long de 640 kilomètres, était ouvert à la navigation et mettait le Katanga en communications directes avec l'océan Atlantique, par Stanley-ville et Matadi.

La jonction avec le Katanga, si énergiquement poursuivie, étant réalisée, on s'occupa, sans perdre de temps, de relier le Lualaba au lac Tanganika, par une ligne longue de 273 kilomètres, à l'écartement d'un mètre. Les études, commencées à Kabalo en mai 1911, furent achevées en novembre 1912 et les premiers travaux furent entamés en 1913. Fiévreusement conduits à partir de la fin de 1914, dans le but d'assurer le plus promptement possible aux troupes belges opérant contre les Allemands, dans l'Est Africain, une bonne ligne de communications avec l'intérieur de la Colonie, ils permirent au rail d'atteindre le lac Tanganika à Albertville dès 1915. Pendant la construction, 125 agents européens et de 6.000 à 7.000 travailleurs furent groupés sur les chantiers. De considérables difficultés de toute nature furent surmontées, notamment celles relatives au recrutement de la main d'œuvre indigène, extraordinairement raréfiée par les portages nécessités pour ravitailler les colonnes en marche vers l'Est Africain.

Partant de Kabalo à l'altitude de 593 mètres, la ligne atteint son point culminant au bord du plateau formant l'arête de la vallée de la Niemba et aboutit à Albertville à la cote 774.

Outre les tronçons ferrés de Stanleyville à Ponthierville, de Kindu à Kongolo et de Kabalo à Albertville, la Compagnie exploite d'importants services de navigation sur le Lualaba, de Ponthierville à Kindu et de Kongolo à Bukama, ainsi que 800 kilomètres de parcours, sur le lac Tanganika, d'Albertville à Kigoma et Uvira en direction nord, d'Albertville à Moliro en direction sud. Le matériel fluvial employé a un tonnage total dépassant 13.500 tonnes; il comporte de magnifiques vapeurs spéciaux pour passagers, pourvus de tout le confort souhaitable sous les tropiques (Prince Léopold, sur le Bief Supérieur; Prince Charles, sur le Bief Moyen; Baron Dhanis et X..., vapeur long de 100 mètres, à deux cheminées, en construction, pour le service du lac Tanganika), ainsi que des vapeurs-courriers mixtes, des remorqueurs pour le remorquage en flèche, des barges d'un type spécial, à manutention mécanique, d'une capacité de $200\,$ à 750 tonnes et des bateaux (dont une drague suceuse et des barges à clapets) pour le service hydrographique.

D'importantes installations de ports pourvues de grues à vapeur ont été créées par la Compagnie, notamment à Stanleyville où existent des quais en eau profonde, à Kongolo où une estacade et trois plans inclinés à gradins sont aménagés sur 320 mètres; à Kabalo où des quais à gradins en béton armé ont été substitués à la rive primitive; à Albertville où ont été construits un appontement et une jetée, celle-ci longue de 350 mètres, délimitant un port en eau profonde; à Kigoma, où dans la concession belge a été édifiée une estacade longue de plus de 200 mètres supportant des grues puissantes, dont une de 25 tonnes; à Uvira,

Usumbura, etc.

Les caractéristiques des voies ferrées sont les suivantes : rail de 24 kg. 400 du type Vignole, traverses métalliques de 30 kg. 500, pentes et rampes maximum 25 p. m. rayon minimum 150 mètres. La voie pèse 91 kg. 600 le mètre courant. Les ponts sont composés de travées de portées types à traverses à âmes pleines ou à treillis, rivées sur place par un groupe compresseur monté sur wagon. On a pu ainsi, par la combinaison des travées, établir des ponts de 7, 13, 30 et de 50 mètres. Il a été utilisé en tout 128 travées montées sur culées et piles, soit en maçonnerie de pierres ou de béton, soit sur pieux métalliques.

Le matériel roulant est des plus modernes, à bogies, attelages automatiques, freins à vide; il comprend des locomotives de 90 tonnes avec tender, type Mikado, avec phare électrique pour les trajets de nuit, des voitures à voyageurs du type de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (voitures-lits de première et deuxième classes, voitures-restaurants) ainsi que des voitures pour Asiatiques et indigènes; quant aux wagons à marchandises, de types divers,

d'une capacité par unité de 25 à 30 tonnes, ils ont une capacité totale de 6.160 tonnes.

Il existe 62 gares, haltes et escales de bateaux ouvertes au trafic, Les gares terminus sont Stanleyville, Ponthierville, Kindu, Kongolo. Kabalo, Bukama, Albertville et Kigoma. Des ateliers fonctionnent à Stanleyville, à Kongolo, à Kindu et à Albertville; une importante scierie se trouve au kilomètre 25 du premier tronçon; il y a en outre une briqueterie mécanique, etc.

En 1928, les résultats d'exploitation ont donné les chiffres suivants: unités marchandises 148.068; voyageurs kilomètres 29 millions 941.618; tonnage kilométrique, 68.919.506. Total des unités kilométriques : 98.861.124. Les recettes d'exploitation qui en 1923 (année où la Compagnie a repris son réseau des mains de l'administration de la Colonie qui en assurait la régie) étaient d'un peu plus de 6 millions de francs, ont passé en 1928 à près de 48 millions.

Les trains de voyageurs circulant entre Stanleyville et Ponthierville, assurent, dans les deux sens, une correspondance directe pour le trajet de Léopoldville-Élisabethville ou vice versa, via Stanleyville et Bukama, en liaison parfaite avec les horaires de la C. M. B. (Lloyd Royal), du C. F. C. et de l'Unatra. A Ponthierville un bateaucourrier transporte les voyageurs à Kindu, d'où la correspondance est assurée par voie ferrée avec Kongolo. De ce point un autre bateau-courrier gagne Kabalo, puis Bukama, sur la voie ferrée du Chemin de fer du B. C. K., en liaison avec les trains-courriers.

Quant à la correspondance par Dar-es-Salam, port d'accès de la côte orientale de l'Afrique vers le Ruanda, l'Urundi, le Kivu, le Maniema et le nord du Katanga, elle est assurée en liaison avec certaines lignes de navigation, l'une française, l'autre italienne la troisième allemande, et le Tanganyika Railway, entre Dar-es-Salam et Kigoma. De ce dernier port, la Compagnie transporte en correspondance les voyageurs et le courrier soit à Albertville, soit vers le nord du Tanganyika, soit vers le sud du lac. A Albertville, la correspondance se poursuit sur Kabalo et de là vers Kongolo et Stanleyville ou Bukama et le Katanga.

De Stanleyville à Ponthierville (125 kilomètres) les trains effectuent le trajet en six heures. Le repas de midi est servi au kilomètre 65 de la ligne, dans un chalet-restaurant fort bien aménagé. De Kindu à Kongolo (355 kilomètres) le trajet s'effectue en seize heures environ; les trains comportent des voitures-lits et une voiture restaurant. De Kabalo à Albertville (273 kilomètres) circulent des trains de nuit (ceux-ci avec voitures-lits) et des trains de jour; le trajet s'effectue en douze heures environ. Un repas est servi à la Niunzu (123 kilomètres) dans un chalet-restaurant.

De Ponthierville à Kindu (320 kilomètres), le trajet s'effectue en

trois jours de navigation, dans des conditions très confortables. L'entretien des voyageurs à bord, ainsi que l'usage des cabines avec la literie nécessaire, est assuré par la Compagnie aux conditions fixées par les tarifs. Il en est de même pour le trajet en bateau de Kongolo à Bukama (640 kilomètres), qui s'effectue en cinq jours et pour les trajets sur le lac Tanganika, par le service hebdomadaire de vapeurs qu'y entretient la Compagnie.

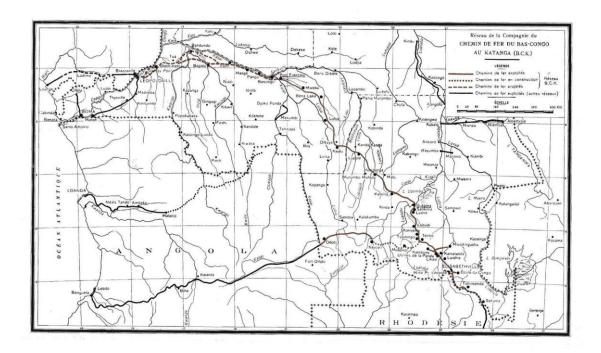


Le réseau de la Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains forme, entre Stanleyville et Bukama, partie de l'ensemble des voies de communications pourvues de transports mécaniques publics qui, depuis la fin de 1925, unit Port Saïd ou Alexandrie d'Égypte, sur la Méditerranée, à Capetown à l'extrémité de l'immense continent africain. Cet ensemble se décompose comme suit : de Port Saïd au Caire et à Assuan (Shellal) par chemin de fer; de Shellal à Wadi-Halfa par vapeur; de Wadi-Halfa à Khartoum (ou Kosti) par chemin de fer; de Khartoum (ou Kosti) à Rejaf par vapeur; de Rejaf à Aba, Faradje, Wamba, Stanleyville par autocar; de Stanleyville à Ponthierville par chemin de fer; de Ponthierville à Kindu par vapeur; de Kindu à Kongolo par chemin de fer; de Kongolo à Bukama par vapeur; de Bukama à Élisabethville, Bulawayo, Kimberley et Capetown par chemin de fer.

La durée totale du trajet peut, dans les circonstances les plus favorables, être réduite à trente-quatre jours. Habituellement elle est de trente-six à quarante jours, mais à la condition que la navigation puisse se faire sans encombres sur le Nil et sur le Lualaba.

Tout au long de cet immense parcours, les trajets s'effectuent suivant des horaires réguliers et des tarifs fixés; partout le logement et la nourriture sont assurés par les transporteurs, de telle sorte que ce voyage de la Méditerranée au Cap de Bonne-Espérance, à travers le Continent Noir, qui, il y a quelques années encore, apparaissait comme si mystérieux, est devenu des plus aisés, au point de ne plus être qu'une longue excursion pleine d'intérêt.





VII. LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU BAS-CONGO AU KATANGA (B. C. K.)



UL, en Belgique n'ignore la signification de ces lettres : B. C. K., depuis qu'en 1928, les Souverains ont inauguré la ligne Port-Francqui-Bukama.

La Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (B. C. K.), a été constituée en 1906. Originairement, elle a eu pour objet de procéder aux études, à la construction et à l'exploitation, pour compte de l'État Indépendant du Congo, d'un chemin de fer

reliant le Katanga au Bas-Congo et d'un chemin de fer unissant cette même province au Benguella Railway. D'autre part, en participation avec la Compagnie du Chemin de fer du Katanga (C. F. K.), elle devait étudier, construire et exploiter la ligne Bukama-Sakania. Depuis, la Société des Chemins de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo (L. K. D.) s'est substituée au Gouvernement (successeur de l'État Indépendant du Congo), pour ce qui concerne les deux premiers chemins de fer et il en résulte qu'actuellement le B. C. K., agissant pour compte de la Société L. K. D., exploite la ligne Port-Francqui-Bukama, construit la ligne Tshilongo-Dilolo (frontière angolaise), étudie la ligne de Léopoldville-Port-Francqui, et pour compte de la Compagnie C. F. K., exploite la ligne de Bukama-Sakania.

* *

A. Ligne Bukama-Sakania (C. F. K.). Les travaux ont été commencés à la frontière de la Rhodésie du Nord en décembre 1909. L'achèvement de la section Frontière-Élisabethville s'est fait en novembre 1910; celui de la section Élisabethville-Kambove en 1913; la section Kambove-Tshilongo a été mise en service en 1915, enfin la section Tshilongo-Bukama a été terminée en 1918.

Les caractéristiques de la ligne sont : longueur 713 kilomètres, longueur des embranchements : 89 kilomètres. Les rampes présentent une déclivité maximum de 12,5 millimètres par mètre, sauf dans la région des Bianos, où elles atteignent 20 millimètres par mètre. Le rayon minimum des courbes est de 200 mètres.

Le matériel de voie comporte des rails de 10 mètres pesant 29 kg. 300 par mètre courant, fixés par clavettes à des traverses métalliques de $1^{m}750$.

Le matériel roulant comprend 107 locomotives, 37 voitures et 1.472 wagons. Le poids maximum par essieu est de 15 tonnes.

L'équipement de la ligne comporte un atelier de réparation du matériel roulant, 4 dépôts de locomotives et 3 postes de visite. Il y a 66 gares ou garages dont 23 avec prises d'eau.

Partant de Sakania où elle se soude au réseau rhodésien, la ligne du C. F. K. suit la ligne de faîte Congo-Zambèze, descend dans le bassin du Congo, non loin d'Élisabethville, coupe quelques affluents du Lualaba, escalade le massif des Bianos et descend rapidement dans la vallée du Lualaba où elle se joint, à Bukama, avec la ligne vers Port-Francqui et avec le service de navigation des C. F. L.

Parmi les principaux centres desservis, il faut signaler Sakania (km. 13); Tshinsenda (km. 126); Élisabethville (km. 255, siège de la direction, ateliers, raccordements vers Ruashi et Lubumbashi); Kamatanda (km. 391, raccordements vers Kambove et Panda-Likasi); Luambo (km. 409, raccordement vers Mwadingusha); Lubudi (km. 600, cimenteries); Luena (km. 678, charbonnages) et Bukama-Port (km. 713).

La région traversée est celle de la zone du cuivre exploitée par l'Union Minière du Haut-Katanga, qui y possède nombre de mines et deux usines très importantes pour le traitement des minerais à Lubumbashi et à Panda.

B. Ligne Port Francqui-Bukama. Les travaux ont été attaqués simultanément aux deux extrémités, en avril 1923. L'achèvement de la plate-forme a été réalisé en septembre 1927; la jonction des rails (au kilomètre 763 de Bukama), le 13 février 1928.

Les caractéristiques de la ligne sont les suivantes : longueur 1.123 kilomètres; écartement des rails 1^m067; déclivité dans le sens du trafic lourd (Bukama-Port Francqui) 12,5 millimètres par mètre; rayon minimum des courbes 200 mètres.

La largeur moyenne défrichée est de 40 mètres et la surface totale d'environ 4.500 hectares. Le cube des terrassements (remblais et déblais) s'est élevé à 12 millions de mètres cubes. Les ouvrages d'art comprennent 33 ponts de plus de 5 mètres, dont 31 ponts métalliques et 2 ponts voûtés. La longueur totale des tabliers métalliques est de 990 mètres et le tonnage total mis en œuvre atteint 2.350 tonnes.

Le matériel de voie comporte des rails d'une longueur de 10 mètres pesant 29 kg 300 par mètre. Le poids de la traverse métallique est de 42 kilogrammes et sa longueur de 2 mètres; la fixation du rail est faite par agrafes et boulons. Le nombre de traverses au kilomètre est de 1.300 (1.500 dans les régions difficiles). Le poids total de la voie au kilomètre est, dans le cas de pose sur 1.300 traverses, de 120 tonnes, et dans celui de pose sur 1.500 traverses, de 130 tonnes. Le poids total du matériel de voie mis en œuvre a été de 140.000 tonnes.

Le matériel roulant comprend 35 locomotives, 19 voitures et 476 wagons. Le poids total du matériel expédié (matériel

de voie, matériel roulant et divers) a été de 170.000 tonnes. L'équipement de la ligne comporte 1 atelier, 4 dépôts de locomotives et 1 poste de visite. Il y a 71 gares ou garages, dont 37 avec prises d'eau. La distance moyenne entre gares est de 16 kilomètres et celle entre prises d'eau, de 30 kilomètres.

Un hôpital pour Européens a été créé, ainsi que 4 hôpitaux et dispensaires pour le personnel indigène. Le personnel du service médical est composé de 1 médecin-chef, 3 médecins, 4 sœurs infirmières, 2 infirmiers européens et de nombreux infirmiers noirs.

Le personnel européen en régie a compté, pendant la construction, en moyenne 300 agents; celui prévu pour le début de l'exploitation est de 180 agents (non compris le personnel des travaux neufs et de parachèvement). Pendant la construction, la main-d'œuvre indigène en régie a compté en moyenne 10.000 travailleurs et il a été prévu pour le début de l'exploitation 4.000 travailleurs, non compris les travailleurs employés aux travaux neufs et aux parachèvements.

A Port-Francqui il a été construit un mur de quai de 500 mètres de longueur, en palplanches métalliques. L'équipement fixe du port comprend 2 magasins de 100×20 mètres et 3 magasins de 50×10 mètres. L'équipement en engins de levage, se compose de 2 grues portiques de 3 tonnes, de 3 grues locomotives de 5 tonnes, de 1 grue de 12 tonnes et de 1 bigue de 20 tonnes.

Un hôtel de la Compagnie, avec tout le confort moderne, est en voie d'achèvement à Port-Francqui.

La distribution d'énergie électrique comprend une centrale de 100 kilowatts. Une distribution d'eau potable est en construction.

Outre Port-Francqui, les principaux points de la ligne sont : Mweka (km. 173 de Port-Francqui); Lu'lua-gare (km. 423); Kaulu (km. 558), point central de la ligne, siège prévu de la Direction; Luputa (km. 707); Kimpanga (km. 844); Kamina (km. 978), altitude 1.115, point le plus élevé de la ligne, siège provisoire de la direction et Bukama (km. 1.123), terminus de la ligne Port Francqui-Bukama, point de jonction avecles réseaux C. F. K. et C. F. L.

La ligne emprunte pratiquement la ligne de faîte Kasaï-Sankuru jusqu'à Kaulu, traverse la région de Kanda-Kanda, riche en vivres, dessert Luputa, centre agricole et d'élevage, traverse le Lubilash (Haut-Sankuru) puis le Lomani et atteint Kamina, d'où elle redescend par le versant ouest de la vallée du Lualaba vers Bukama où elle franchit le fleuve Congo (Lualaba).

Les ouvrages d'art principaux sont le pont sur le Lualaba à Bukama, dont la longueur totale est de 250 mètres en 4 travées de 62 mètres. Ces travées sont du type « Vierendeel », leur poids est de 210 tonnes par travée, soit au total 840 tonnes. Le cube total des

maçonneries de béton est de 3.000 mètres cubes. Cet ouvrage est le plus grand pont construit à ce jour au Congo. Les travaux commencés au début de 1924 ont été achevés le 20 mai 1926. Puis vient le pont du Lubilash (km. 750), dont la longueur totale est de 120 mètres en 3 travées Vierendeel de 40 mètres pesant chacune 90 tonnes. Le cube total des maçonneries de béton est de 700 mètres cubes. Les travaux de ce pont commencés fin juin 1926 ont été achevés le ler février 1927. Sont encore à signaler le pont sur la Luilu (km. 692), d'une longueur totale de 80 mètres en 2 travées Vierendeel de 40 mètres et 90 tonnes par travée, le cube total des maçonneries de béton étant de 470 mètres cubes et le pont sur la Bushimaïe (km. 636) long de 70 mètres en une seule travée Vierendeel de 254 tonnes, le cube total des maçonneries de béton étant de 560 mètres cubes.

C. Ligne Tshilongo-Dilolo (frontière angolaise). Cette ligne en construction, longue d'environ 520 kilomètres, se reliera au Chemin de fer du Katanga et mettra Lobito, sur la côte de l'Atlantique, à 2.110 kilomètres d'Élisabethville, alors que Beira, port actuellement le plus proche des centres miniers du Katanga, en est éloigné de 2.600 kilomètres. L'achèvement de la ligne est prévu pour juin 1931.

D. Ligne Port-Francqui-Léopoldville. Cette ligne est à l'étude. Son tracé général suivra, à quelque distance, la rive gauche du Kasaï qu'elle franchira en amont de Port-Francqui; sa longueur sera de 700 à 800 kilomètres. Ardemment désirée par l'opinion publique, tant à la Colonie qu'en Belgique, elle concourra puissamment à rattacher économiquement le Katanga au port maritime congolais : Matadi. Des tarifs combinés par transports nationaux, d'Anvers à Élisabethville, semblent pouvoir être établis plus avantageusement, par cette voie, que par Beïra et même par Lobito. Après sa construction, il sera possible d'effectuer, sans changement de voiture, l'immense parcours de Matadi à Capetown en passant par Léopoldville, Port-Francqui, Bukama, Élisabethville, Bulawayo et Kimberley.

*.

Le B. C. K. met en circulation, entre Port-Francqui et Élisabethville, des trains de voyageurs qui sont en correspondance avec les paquebots de la Compagnie Maritime belge (Lloyd Royal) de la ligne postale rapide Anvers-Matadi, le Chemin de fer du Congo et les vapeurs courriers de l'Unatra.

Le trajet de Port-Francqui à Élisabethville s'effectue en quatre jours, sans changement de voiture; les trains circulent nuit et jour; ils comportent des voitures-lits ainsi qu'une voiture-restaurant. La Compagnie met à la disposition des voyageurs la literie nécessaire

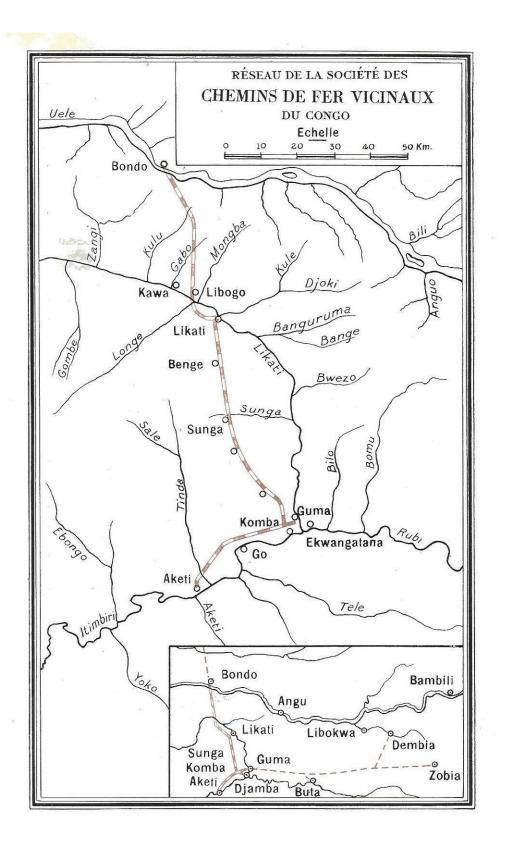
moyennant le paiement d'une taxe fixe par nuit et par couchette. Le matériel employé est très confortable et même luxueux.

La Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga a été, par la rapidité de ses décisions et par sa promptitude d'exécution, un des grands facteurs du prodigieux développement du Katanga. Ainsi, à la fin de 1907, la décision fut prise de relier le Katanga à la voie du Sud : deux ans plus tard, 476 kilomètres de ligne étaient construits de Broken Hill à Élisabethville et à l'Étoile du Congo. L'arrivée du rail à Élisabethville le 1er octobre 1910 et à l'Étoile le 1er novembre 1910, permit alors d'amener le matériel nécessaire à l'installation des fonderies de la Lubumbashi, près d'Élisabethville, qu'alimentèrent aussitôt les minerais de l'Étoile. En 1911 la production du cuivre commençait et 1.000 tonnes purent être expédiées en Europe par Beira. Mais il fallait sans retard atteindre les riches gisements de Panda et de Kambove. Les efforts redoublèrent. Le 15 juin 1913, le tronçon Élisabethville-Kambove était mis en exploitation; grâce à la facilité des transports, la production de cuivre augmenta rapidement. Le tronçon Kambove-Bukama qui allait relier le Katanga au reste de la Colonie par le Lualaba et le réseau des C. F. L. fut attaqué des deux côtés. En juillet 1915 le rail arrivait à Tshilongo; le 22 mai 1918 la voie était achevée à 713 kilomètres de Sakania et touchait le fleuve.

Après la guerre, la prospérité du Katanga croissant encore dans de considérables proportions, la nécessité de relier par un chemin de fer cette riche province au reste de la Colonie et à son port : Matadi, apparut aux yeux de tous. En avril 1923 les premiers travaux de la ligne Bukama-Port Francqui furent entrepris et le 13 février 1928 les 1.123 kilomètres de cette ligne étaient terminés.

Le magnifique outil que forment les lignes Sakania-Bukama et Bukama-Port Francqui bientôt prolongées jusqu'à Léopold-ville a, aux yeux des Belges, un rôle plus élevé à jouer que celui d'être un simple débouché pour les richesses minières du Katanga. Il doit constituer selon leurs vues la voie économique par excellence, le lien politique puissant qui leur permettra d'assurer, d'une manière parfaite, l'unité d'action dans le développement qu'ils comptent donner progressivement à leur immense domaine colonial.





VIII. LA SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER VICINAUX DU CONGO (VICICONGO)



E triangle formé par les axes principaux de transport : Léopoldville-Port-Francqui-Bukama, Léopoldville-Stanleyville, Stanleyville-Bukama avec ses rameaux à la fois exutoires et nourriciers qui le relient d'une part à l'Atlantique, de l'autre à l'océan Indien et enfin au sud de l'Afrique, ce triangle forme, pour l'unité du Congo belge, une ossature très solide sans doute, mais certainement insuffisante pour assurer

le développement de son immense territoire.

Force est donc de greffer des axes auxiliaires sur les axes principaux qui le constituent. Ces axes auxiliaires se divisent tout naturellement en deux groupes par rapport au triangle : le groupe intérieur et le groupe extérieur.

Le groupe intérieur est formé par le réseau des tributaires navigables de gauche du fleuve Congo, en amont de Kwamouth. Il suffit, pour l'organiser complètement, d'aménager des cours d'eau et de créer des routes carrossables, reliant notamment entre eux les points terminus de la navigation. Cette tâche est en voie de réalisation.

Mais tout différent est le groupe extérieur, dont l'importance économique et politique est grande. Ce groupe comprend les voies de transport existant ou à créer dans la partie du territoire s'étendant sur la rive droite du fleuve Congo, d'une part, en amont d'Aketi sur l'Itimbiri et de Yambuya sur l'Aruwimi; d'autre part, au nordest et au sud-est de Stanleyville. Dans cette région, que limitent les frontières de l'Afrique Équatoriale Française, du Soudan et de l'Uganda, sauf l'Ubangi jusqu'à Zongo, et les bas cours de quelques tributaires de droite du Congo, sauf aussi le lac Albert, le lac Édouard, le lac Kivu et la partie septentrionale du lac Tanganika, il n'existe guère d'artères navigables. Il faut donc y créer un réseau de routes pour automobiles et là où le trafic est déjà suffisant, des chemins de fer à voie étroite, du type de 0^m60, chemins de fer à la fois de pénétration, de prospection économique et de mise en valeur.

Les voies de ce type de chemins de fer ont, malgré leur faiblesse apparente, une capacité de transport utile que l'on peut fixer à 70 tonnes par jour. Un train unique circulant trois cents jours par an transporte donc en ce temps 21.000 tonnes et, rien ne s'opposant à ce que plusieurs trains circulent par jour, la capacité de transport des voies étroites peut, on le voit, faire face à un trafic considérable.

Le Maroc a été mis en valeur de cette façon, ainsi que l'ancienne colonie allemande du Sud-Ouest; il en a été de même du Cameroun et des Indes Néerlandaises. La preuve étant faite, on a donc constitué en juin 1924 la Société des Chemins de fer Vicinaux du Congo pour l'étude, la construction et l'exploitation de lignes vicinales au Congo.

La première ligne envisagée et entreprise par la Société a été la voie ferrée de l'Uele, longue de 158 kilomètres, qui relie Aketi sur l'Itimbiri à Bondo sur l'Uele.

L'exposé des motifs du projet de décret approuvant la convention du 4 juin 1923 pour la création d'une Société nationale de Chemins de fer vicinaux du Congo contenait la phrase suivante : « A côté de nos voies principales de transport au Congo, constituées par les chemins de fer à grande section et les voies navigables, il est de bonne politique économique de favoriser le développement de voies secondaires destinées à alimenter ces réseaux, de favoriser le développement des régions qu'il n'est pas encore possible de munir de chemins de fer à grande section et d'intensifier ainsi l'industrialisation de la Colonie. » Ces quelques mots constituaient le programme que les promoteurs du chemin de fer vicinal de l'Uele se traçaient et qui fut largement réalisé, car ce chemin de fer, commencé en 1925 et mis en exploitation au fur et à mesure de son avancement, facilita la mise en valeur rapide des régions de l'Uele et rendit possible, en collaboration avec les Messageries Automobiles du Congo, l'évacuation de ses produits naturels. Il est permis de déclarer que c'est grâce à ces deux organismes de transport que la culture cotonnière a pu prendre son extraordinaire développement.

L'exploitation a commencé le 1er juillet 1926 sur un premier tronçon de quelques kilomètres; puis, au cours de l'année 1927, la ligne Aketi-Bondo a pu être utilisée sur 116 kilomètres, par sections successives, au fur et à mesure de l'achèvement des travaux. L'embranchement Komba-Guma mettant en communication Aketi avec l'important réseau routier de la Province Orientale a, cette même année, pu être mis en service sur toute son étendue. Enfin le 15 mai 1928, tout le réseau concédé, soit 158 kilomètres, était en

exploitation normale.

Le tonnage transporté au cours de l'année 1929 a atteint 22,073 tonnes de marchandises et produits, dont 6.000 tonnes de coton l'annealle marchandises et produits, dont 6.000 tonnes de

coton; l'ensemble représente 1.388.204 tonnes kilométres.

La direction est installée à Aketi, tête de ligne sur l'Itimbiri, où la Société a créé un mur de quai en palplanches métalliques et où, grâce à un outillage moderne bien compris, elle assure le transit des marchandises amenées ou évacuées par les bateaux de l'Unatra et de la Société Commerciale et Minière du Congo. A Aketi sont installés également les services administratifs, la direction des Services techniques (Voies et Travaux, Traction), la direction des

services d'exploitation (Mouvement, Transit), et la direction de l'hôpital de la Société.

Les caractéristiques du chemin de fer vicinal de l'Uele sont les suivantes: écartement de 0^m60, rail de 9 kg. 500, 10 traverses par section de 5 mètres, rampes maxima 30 p. m., rayon de courbure minimum 50 mètres. Ces caractéristiques permettent le transport utile de 70 tonnes par train.

Le matériel utilisé comprend : 20 locomotives de 10 tonnes, 10 tenders, 55 wagons à haussettes, 80 wagons fermés, 2 wagons crocodiles, 6 wagons forestiers, 2 voitures automotrices, 2 voitures de première classe, 4 voitures de troisième classe et 1 fourgon à

bagages.

Le personnel européen groupe 42 agents dont 2 à la direction, 5 à la comptabilité, 11 au service des Voies et Travaux, 14 au service de la Traction, 7 à celui du Mouvement, 2 au Transit, et 3 aux Magasins.

Le personnel indigène est composé de 1.280 employés et travailleurs dont 4 à la direction, 581 aux Voies et Travaux, 270 à la Traction, 204 au Mouvement et au Transit, 221 aux Magasins.

Le service sanitaire est dirigé par un médecin. Un vaste hôpital a été érigé à Aketi, où soixante noirs et quinze blancs peuvent être

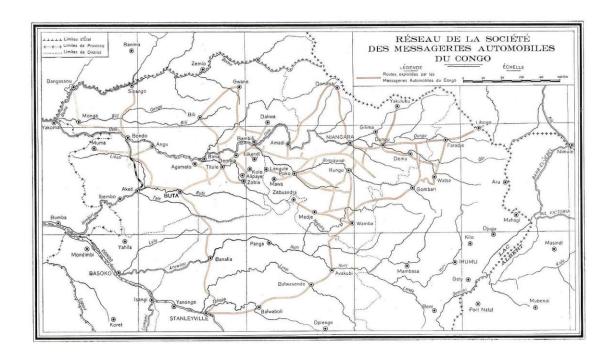
hospitalisés.

La ligne Aketi-Bondo franchit sur ponts métalliques Algrain deux rivières importantes : la Likati et la Tinda. Les têtes de ligne sont : au sud, Aketi, sur l'Itimbiri; au nord, Bondo, sur l'Uele; à l'est, Guma, sur la Likati.

La construction d'une nouvelle ligne de 300 kilomètres environ, se dirigeant vers l'est, a été entamée en fin de 1929. Cette ligne partira de Guma où elle franchira la Likati, atteindra Buta, puis bifurquera vers Zobia et Dembia. Une autre ligne partant de Bondo vers le M'Bomu sera mise à l'étude sous peu.

Ainsi pourra prendre son plein développement cette riche région de l'Uele, car le chemin de fer vicinal assurera une évacuation régulière et rapide de ses produits qui, d'année en année, deviennent plus importants.





IX. LA SOCIÉTÉ DES MESSAGERIES AUTOMOBILES DU CONGO (MACO)



ui dit transports automobiles dit routes. La première route dont la construction fut entamée dans la Province Orientale, où opère la Société des Messageries Automobiles du Congo, est celle de Buta à Bambili, commencée en 1897. Le but était de relier l'Itimbiri à l'Uele, de façon à faciliter les transports vers Lado. En 1912, la plate-forme arrivait au kilomètre 90. De là la route bifurquait sur la Bima, à Libokwa,

d'où la navigation reprenait jusqu'à Bambili. Dès 1911, on fit l'essai de camions à vapeur, mais sans succès; puis on utilisa des mulets du Poitou et des voitures Lefèvre; en quelques mois les mulets moururent, faute de soins. En 1913 on substitua des automobiles

aux mulets; puis la guerre survint.

En 1918, les Anglais ayant poussé une route venant de Redjaf sur le Nil jusque près d'Aba, à la frontière, le gouvernement belge leur demanda d'amener deux camions avec remorque à Niangara, par la route des Caravanes qui avait été améliorée et pourvue de ponts de circonstance. L'expérience réussit pleinement et le trajet Aba-Niangara se fit en quatre jours. A la même époque, on commença la route de Kasenyi à Kilo et celle d'Aba à Faradje et à Watsa, qu'on put inaugurer en 1921. En 1919 furent entrepris les premiers travaux de la route de Bambili à Bomokandi, le long de la ligne de faîte.

A partir de ce moment, les transports automobiles ayant fait leurs preuves, on multiplia les routes, à la fois pour supprimer le portage et pour mettre le pays en valeur, notamment par la culture du coton.

Quand la Société des Messageries Automobiles du Congo (Maco) fut créée, en janvier 1927, à l'initiative de la Société Commerciale et Minière du Congo, elle succéda aux Messageries Automobiles de la Province Orientale (M. A. P. O.) et se donna pour but d'assurer les transports des voyageurs, des marchandises et des produits dans la région de l'Uele non encore desservie par le chemin de fer vicinal.

Un accord avec le gouvernement de la Colonie lui ayant, dès sa fondation, cédé par voie de rachat le matériel et les installations du service des Messageries Automobiles de la Province Orientale, elle exerça immédiatement son activité dans l'Uele. Par la suite, un accord conclu avec l'Unatra lui confia l'exploitation, pour son compte, du service fluvial du Rubi, entre Guma et Buta.

Le service public de transports par automobiles fut assuré, dès l'année de sa fondation, par la Maco, sur la route royale Congo-Nil, entre Guma et Faradje, ainsi que sur les principales transversales de cette route. En même temps fut amorcée l'exploitation du réseau

routier qui s'étend au nord de Bondo, vers la frontière de l'Oubanghi-Chari, et fut entamée l'exécution d'un programme d'organisation et de développement des services, des ateliers et des dépôts.

La direction de la Maco est établie à Buta; des ateliers de réparations existent à Dingba et à Buta. Le réseau est divisé en trois sections : celle de Buta, celle de Dingba et celle de Bondo, chaque section étant dirigée par un chef de section. Dès à présent, les routes exploitées par les camions et les diligences postales pour voyageurs de la Maco couvrent de leur réseau serré, dont le développement atteint 4.500 kilomètres, les Ueles, du méridien de Guma à celui de Faradje et du parallèle de Wamba à la frontière septentrionale de l'Uele, avec au sud deux jonctions vers Stanleyville : celles des services Buta-Stanleyville et Wamba-Stanleyville. Les camions automobiles affectés au transport des marchandises atteignent les localités les plus éloignées et permettent l'évacuation aisée de tous produits. Quant au transport des personnes, il est assuré dans des conditions inégalées jusqu'ici dans toute la Colonie, car de nombreuses hôtelleries installées le long de la route Royale Congo-Nil dispensent les voyageurs d'emporter du matériel de campement et de couchage, des colis de ravitaillement, des cantines, etc., et même de se faire accompagner par des serviteurs. Les hôtelleries principales sont celles de Titule, Bambili, Gabu, Dingba, Dungu, Bondo et Faradje. Un hôtel important existe à Buta.

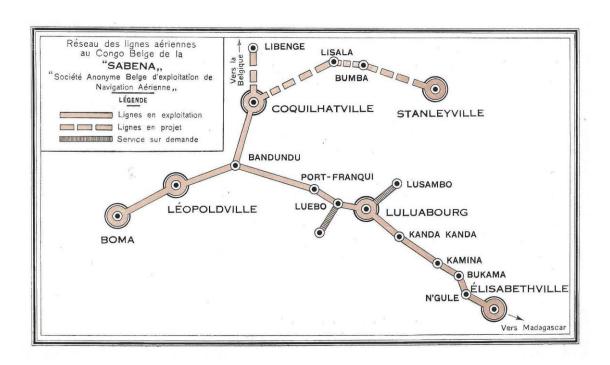
En 1928, le nombre de voyageurs-kilomètres transporté a été de 3.338.841, celui des tonnes-kilomètres transportées de 2.409.939. Le matériel utilisé comprend 25 voitures et camionnettes Ford; 5 voitures de 12 C.V. Minerva; 41 camions de 4 tonnes; 35 camions de 3 tonnes; 2 camions de 2 tonnes; 2 tracteurs, tous auto-traction Minerva; 6 diligences pour voyageurs européens, noirs et bagages; enfin 2 dépanneuses. Le personnel européen se compose de 40 agents: 3 à la direction, 5 à la comptabilité, 3 chefs de section, 29 mécaniciens et divers. Quant au personnel noir, il groupe 985 employés et travailleurs, soit 10 clercs, 99 chauffeurs, 65 aideschauffeurs, 66 mécaniciens et 745 artisans divers. Vu l'extension du réseau, il n'a pas été possible d'organiser un service médical propre à la Société; mais des accords ont été conclus.

Routes exploitées par les Messageries Automobiles du Congo.

Nos d Route		Distances en Kilomètres.
1	Route royale-Congo-Nil: Guma-Buta-Titule-Bambili- Dili-Dingba-Dungu-Faradje-Libogo	877
. 2	Route Bondo-Monga-Bangassou	197
. 3	Route Bondo-Lebo	110

Nºs des Routes.	DÉSIGNATIONS DES ROUTES	Distances en Kilomètres.
4	Route de Likati à Bondo et à Muma	76
5	Route Likati-Gatanga	31
6	Route royale-Ekwangatana	2,7
7	Route Buta-Stanleyville	336
8	Route Stanleyville-Bafwaboli-Bafwasende-Avakubi .	330
9	Route Kumu-Agameto	26
10	Route Titule-Zobia	68
11	Route Titule-Bili.	119
12	Route royale-Angodia	2,5
13	Route royale-Likandi	42
14	Route Bambili-Dakwa	60,5
15	Route Bambili-Dakwa à Ango	22
16	Route Dili-Amadi-Doruma	268
17	Route royale entre Dili et Gabu à Gubeli	15
18	Route Gabu-Poko-Mawa	70
19	Route de Poko à Mawa-Lengule	43
20	Route royale. Route Isoro. Bifurcation Zebuandra	136
21	Route Guma-Madjombe à Madjombe	15
22	Route Tapili-Niangara	47
23	Route de Dingba-Rungu-Wamba-Avakubi	287
24	Route de Dingba à Avakubi-Denge	67
25	Route de Denge-Okodongwe-Elimba	37
26	Route de Dingha à route de Tely	42
27	Route Isoro bifurcation Zébuandra	71
28	Route Mont Mambunga-Pawa	
29	Route de Mont Mambunga à Pawa-Ibambi-Wamba .	65
30	Route de Bokuma-Betongwe-Gombari-Watsa	275
31	Route royale-Niangara-Bafuka-Likira-Doruma	183
32	Route de Dungu-Tora à la route de Faradie à Watsa	171
33	Route de Dungu-Gilima	38
34	Route Dungu-Yakuluku	120
35	Route Wando-Gangara da Nobia	7
36	Route royale-Tora	52
37	Route Faradje-Watsa	90
		-
	Total kilométrique	4.443,7





X. LA SOCIÉTÉ ANONYME BELGE D'EXPLOITATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (SABENA)

ES avantages les plus essentiels dans l'utilisation de l'aviation marchande au Congo belge sont :

1º De relier rapidement au port de mer — en l'espèce Boma — les provinces les plus éloignées de la Colonie et de les mettre, par là même, en relations directes et promptes avec la Belgique, sans utilisation de voies étrangères;

2º De permettre aisément, grâce à l'emploi conjugué de l'avion et de l'outillage photographique aérien, les levés cartographiques utiles à l'occupation des territoires, à la construc-

tion des routes et des chemins de fer;

3º De répondre à certaines missions spéciales telles que le transport rapide de médecins, de matériel sanitaire, de médicaments, etc., vers des régions menacées par des épidémies ou ravagées par elles.

Bien d'autres utilisations peuvent — bien entendu — être prévues; mais celles qui précèdent sont les plus importantes et les plus fréquentes.

Dès juin 1919, un Comité d'études pour la navigation aérienne au Congo (Cenac) fut créé et chargé d'établir une ligne aérienne pour passagers et transports postaux entre Léopoldville (Kinshasa) et Stanleyville. La Cenac chargea la Société Nationale pour l'étude des transports aériens (Sneta) de la réalisation et, dès le 9 février 1920,

un premier avion survolait le Stanley-Pool,

Entre-temps la ligne aérienne Roi Albert établie sur le parcours Léopoldville-Stanleyville était subdivisée en trois sections : la première allant de Léopoldville (Kinshasa) à Gombé, avec escale à Bolobo, soit 580 kilomètres; la deuxième allant de Gombé à Lisala, avec escales à Coquilhatville et Mobeka, soit 635 kilomètres; la troisième allant de Lisala à Stanleyville, avec escale à Basoko, soit 535 kilomètres. Au total 1.724 kilomètres.

Le 1er juillet 1920, la première section fut mise en exploitation régulière, à raison de deux voyages par mois effectués dans chaque sens, en correspondance avec les malles postales du service Anvers-Matadi de la C. B. M. C. En mai 1921 la deuxième section était inaugurée et, en juillet de la même année, toute la ligne était exploitée. En juin 1922, après un an d'expériences concluantes, l'exploitation fut suspendue et on analysa les résultats obtenus que l'on peut résumer comme suit : en mille heures de vol, les avions de la ligne aérienne Roi Albert (Lara) avaient parcouru plus de 125.000 kilomètres et effectué 80 voyages.

Le moment était donc venu de passer des études aux réalisations,

la preuve étant faite de la possibilité d'une exploitation régulière. La Société anonyme belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (Sabena) fut constituée à Bruxelles par trois organismes fondateurs : l'État belge, la Colonie belge et la Sneta (Société Nationale pour l'Étude des Transports Aériens). Le capital social, fixé primitivement à 6 millions de francs, est actuellement de 20 millions de francs.

L'activité de la Sabena est divisée en deux départements bien distincts : d'une part, la Sabena-Europe, qui s'occupe du trafic aérien sur les lignes européennes et, d'autre part, la Sabena-Afrique, qui a dans ses attributions le développement des lignes aériennes au Congo belge et dans les territoires limitrophes.

Le but principal que s'est imposé la Sabena au Congo belge, immense territoire, est de suppléer à la pénurie des moyens de communication ainsi qu'à leur lenteur, par l'organisation de services de transports aériens réguliers, rapides, confortables et sûrs entre les principaux centres administratifs, industriels et commerciaux de la Colonie.

Une partie importante de ce programme est dès à présent réalisée, car le réseau en exploitation s'étend sur une longueur de 4.000 kilomètres. Il comporte deux lignes régulières: 1º la ligne «Roi Albert» (2.275 km.) reliant le Bas-Congo au Katanga par les sections Boma-Léopoldville (350 km.), Léopoldville-Luluabourg (990 km.) et Luluabourg-Élisabethville (935 km.); 2º la ligne de Léopoldville à Bandundu-Inongo (Lac Léopold II) et Coquilhatville (735 km.); et deux lignes à service sur demande: 1º la ligne de Luebo à Tshikapa (Forminière, 175 km.); 2º la ligne de Luluabourg à Lusambo (190 km.). Ces lignes survolent et desservent les provinces et districts du Bas-Congo, du Kwango, du Kasaï, du Sankuru, du Lomani, du Tanganika-Moëro, du Katanga, du Lac Léopold II et de l'Équateur.

L'intensité du trafic comporte un voyage complet dans chaque sens, en correspondance avec l'arrivée à Boma des malles de la C. M. B. (Lloyd Royal). Un ou plusieurs avions participent à chaque voyage, selon les nécessités.

De nouvelles lignes sont en voie de préparation, telles que : 1º la ligne de Coquilhatville à Libenge (sur l'Ubangi, 450 km.), en vue de la liaison aérienne régulière Belgique-Congo, que la Sabena compte inaugurer en 1930, en collaboration avec une société française; 2º la ligne de Coquilhatville à Kilo-Moto (Mines d'or), Kasenyi (Lac Albert) et Redjaf (sur le Nil).

La ligne aérienne Belgique-France-Congo, avec prolongement ultérieur vers Madagascar, suivra dans ses grandes lignes l'itinéraire : Anvers-Perpignan-Oran-Gao-Lac Tchad-Libenge-Léopoldville. Le trajet s'effectuera en cinq jours avec étapes à Oran, Gao, Lac Tchad

et Libenge.

Lors de l'ouverture de l'exploitation (prévue pour l'année 1931) des lignes en préparation dont il est question ci-dessus, le réseau aérien de la Sabena s'étendra sur plus de 6.000 kilomètres. A ce moment, tous les chefs-lieux de province et tous les grands centres de la Colonie seront reliés à Léopoldville, capitale du Congo belge.

Il est superflu d'insister sur les énormes avantages, tant au point de vue économique que politique, que retirent le Gouvernement et les entreprises coloniales de l'utilisation des transports aériens. Ces avantages découlent non seulement du fait de la rapidité des transports par avion, mais aussi de leur surprenante régularité. L'avion ne met en effet qu'un jour et demi de Boma à Coquilhat-ville (1.065 km.), deux jours et demi de Boma à Kongolo (2.025 km.) ou de Boma à Élisabethville (2.275 km.), etc. En empruntant la voie aérienne au départ de Boma, les voyageurs mettent au total dix-neuf jours pour se rendre d'Anvers à Élisabethville (dont seize jours pour la traversée maritime Anvers-Boma), alors qu'il leur faut au minimum vingt-cinq jours pour gagner Élisabethville via Southampton et Capetown par la voie ordinaire anglaise.

Afin de pouvoir exploiter ses lignes en toute sécurité, la Sabena les jalonne de nombreuses pistes d'atterrissage, distantes l'une de l'autre de 30 à 40 kilomètres. L'existence de ces terrains intermédiaires, dont le nombre dépasse actuellement 200, permet aux avions de naviguer en pleine sécurité à n'importe quel endroit des parcours. Chaque escale est pourvue des installations nécessaires pour le logement et le ravitaillement, tant des passagers que du matériel

volant et du personnel.

Le matériel volant utilisé par les services africains de la Sabena se compose en premier lieu de huit avions trimoteurs Handley-Page, chacun d'une capacité de chargement de 1 tonne ou 10 passagers; ces avions sont équipés d'un moteur Rolls-Royce central de 350 C. V. et de deux moteurs Siddeley-Puma latéraux de 230 C.V. chacun. Il y a en outre quatre avions monomoteurs De Havilland, moteur Siddeley-Puma de 250 C. V., d'une capacité commerciale de 350 kilogrammes ou 4 passagers.

Afin de répondre aux exigences de son trafic sans cesse croissant, la Sabena augmentera prochainement sa flotte marchande par l'acquisition d'avions monoplans trimoteurs type Fokker, construits en Belgique sur licence hollandaise. Ces avions seront du

nement.

L'effectif de la Sabena comprend, outre le personnel de direction et d'administration, des équipages de pilotes et mécaniciens par-

dernier confort et représenteront le summum du perfection-

faitement entraînés et une sélection d'artisans spécialistes pour l'entretien et la revision du matériel volant.

Les transports par avion au Congo, qui acquièrent naturellement une popularité de plus en plus grande, ont donné les résultats suivants : en 1925 (huit mois) : 18.377 tonnes kilométriques transportées et 315 passagers; en 1926 : 49.579 tonnes et 650 passagers; en 1927 : 82.431 tonnes et 735 passagers; en 1928 : 130.151 tonnes et 1.990 passagers; en 1929 : 116.386 tonnes et 1.296 passagers.

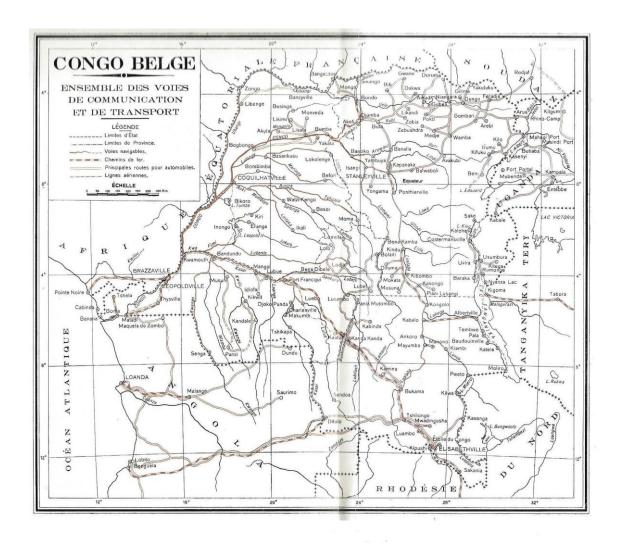
Une des branches de l'activité de la Sabena comporte la photographie aérienne; plusieurs missions de photographies documentaires ont déjà été réussies au bénéfice de la Colonie et actuellement des levés topographiques et hydrographiques très intéressants sont en voie d'exécution. La Sabena s'est entendue avec une autre société belge, dotée de tout le matériel de précision utile, pour l'exploitation des photographies aériennes, de manière à pouvoir, dès 1930, réaliser par échelons une carte du Congo belge au 1/10.000e avec courbes de niveau. Les services énormes qui seront rendus par pareille réalisation dans un temps relativement court, seront des plus appréciés par tous ceux qui s'intéressent à la Colonie.

* *

Si d'aussi brillants résultats ont été atteints c'est, en ordre principal, grâce à l'impulsion vigoureuse donnée par le roi Albert qui vit, dès l'origine, les énormes avantages à retirer d'un service de transports aériens dans la Colonie. Désirant donner une nouvelle preuve de leur confiance entière dans les transports par avion, LL. MM. le roi Albert et la reine Élisabeth ont utilisé pour une large part la voie aérienne au cours de leur voyage au Congo, en 1928, en parcourant par cette voie plus de 2.300 kilomètres.

Grâce à l'excellence de leur organisation, les services de la Sabena (qui ont couvert à ce jour en Afrique plus de un million de kilomètres sans le moindre accident) fonctionnent avec le maximum de régularité et sont cités en exemple dans l'aviation marchande mondiale.





TEXTE DE VICTOR SOYER

ILLUSTRATIONS DE T'VELDT

DES PRESSES DE
E. STOCKMANS & Co
Anvers

