L'OTRACO

L'Office d'exploitation des Transports Coloniaux (Otraco) est né en 1935 de la fusion de réseaux préexistants : le Port de Matadi, le Chemin de Fer Matadi-Léopoldville, l'Unatra (Union Nationale des Transports Fluviaux), le Port de Boma et le Chemin de Fer du Mayumbe. Plus tard, on y ajoutera le réseau du Kivu avec le Port de Kalundu, le Chemin de Fer Kalundu-Kamaniyola, une exploitation routière Kamanola-Costermansville et la navigation sur le Lac Kivu.

Toutes ces entités avaient été créées de façon dispersée par des régies et des sociétés privées au fur et à mesure que le Congo s'ouvrait vers l'économie mondiale.
La guerre 1914-1918, suivie de la grande crise des années 30, avait fait apparaître la nécessité de coordonner les moyens de transport au Congo.

Le Port de Matadi comportait en fait trois composantes : un port pétrolier géré par Pétrocongo, alimentant un pipe-line qui le reliait à Léopoldville, un port maritime où dix navires de haute mer pouvaient accoster simultanément et un port fluvial, point de départ de vedettes rapides, de remorqueurs de rade et de chalands qui assuraient les liaisons avec le Port de Boma et le Mayumbe. Le Port de Matadi était la principale voie d'entrée et de sortie du Congo Belge. Y transitait environ la moitié de son commerce extérieur.

A cette fin, il était équipé de grues de grande portée de 3 à 6 tonnes à relevage rapide, de chariots élévateurs et de trains de remorque assurant la liaison avec les entrepôts. Ceux-ci étaient répartis en deux lignes : une ligne à quai pour le transfert rapide des marchandises et des produits et une seconde ligne d'entreposage pour les magasinages à plus long terme. La règle était de conserver le moins de temps possible les marchandises et produits à Matadi, Léopoldville devant constituer son arrière-port pour les entreposages de masse.

Le Port de Boma lui-même pouvait aussi accueillir des navires de haute mer, mais son hinterland était limité au Mayumbe auquel il était relié par un chemin de fer vicinal. Son originalité consistait en son équipement pour l'exportation des bananes, type de produit qui devait être embarqué rapidement à un stade précis de prématurité, la maturité complète intervenant durant le transport en mer. Le Port de Boma était

Port de Matadi : quai amont (1957)

Train de voyageurs remorqué par locomotive Decapod

Chemin de fer du Mayumbé : train de marchandises remorqué par locomotive Garrat

Conducteur de locomotive

Quai flottant à Boma

Mécanicien moteur diesel

Chemin de Fer Matadi-Léopoldville. Inauguration du pont sur le Kwilu (1895)

Elève pilote de bateau

Vedette rapide "Rutshuru" sur le lac Kivu

Remorqueur de 1.000 CV poussant un convoi de 4.500 T

Remorqueur de 1.000 CV avec barges poussées

aussi équipé plus spécialement pour la manutention de grumes de bois précieux, de sciages, de contreplaqués.

Le Chemin de Fer Matadi-Léopoldville à l'écartement métrique colonial de 1,067 m. était celui-là même qui avait fait l'objet de la légende héroïque du Colonel Thys durant le règne de Léopold II, mais il avait subi une première modernisation qui en avait supprimé beaucoup de sinuosités et d'escarpements par un nouveau tracé en plaine.
L'Otraco allait poursuivre ce travail par le remplacement du rail léger préexistant par des barres lourdes soudées entre elles, par l'élargissement de nombreuses courbes et l'équipement en dernier lieu de la commande centralisée de la circulation (CCC) qui était en cours au moment de l'Indépendance.
Le trafic prééminent était bien entendu l'import-export puisque la moitié de tout ce que le Congo recevait et envoyait dans le monde entier passait sur son tracé. Mais il comportait aussi un trafic local et un trafic de voyageurs (le légendaire Train Blanc) très important. Faire passer tout cela sur une voie unique constituait un défi journalier. Aussi l'Otraco dut-il très rapidement moderniser la traction. Bien avant l'Europe, on passa à la traction électrique au moyen de locomotives diesel électriques couplées deux par deux qui permettaient la constitution de trains lourds de 1.000 tonnes.

De même, sur le réseau fluvial hérité de l'Unatra, l'Otraco mit en œuvre, aussi bien avant l'Europe, la navigation en poussée et le guidage par radar. Deux sortes de convois y circulaient principalement : les ITB (Integrate tow boats) transportant voyageurs et marchandises par unité d'environ 1000 tonnes et les grands convois de marchandises de 4000 tonnes associant un pousseur de 1000 chevaux à 4 barges de 1000 tonnes.
Telle était l'ossature des transports fluviaux sur le fleuve et le Kasai auxquels se raccordaient une bonne dizaine d'affluents desservis par des unités plus petites adaptées à chaque cours d'eau. Les plus typiques étaient les unités destinées à la navigation sur l'Itimbiri qui ne pouvaient dépasser un tirant d'eau de 40 cm.

Le réseau du Kivu se distinguait par sa complexité puisqu'il associait un port lacustre (Kalundu), un chemin de fer à voie étroite, une section de transport routier lourd, un second port lacustre à Costermansville et la navigation sur le Lac Kivu. Son exploitation devait être étroitement coordonnée avec celle des chemins de Fer des Grands Lacs.

Tel fut le legs que les Belges ont remis lors de l'Indépendance à leurs successeurs de l'Office d'Exploitation des Transports au Congo devenu plus tard l'Onatra, au service du nouvel Etat souverain qui naîtra en 1960. Ce transfert n'engendra aucune interruption de trafic, les écoles professionnelles de l'Otraco ayant assuré la formation du personnel à tous les métiers du rail et de la navigation.
Remarquable était aussi le service médical qui comptait un hôpital général au point le plus salubre du réseau, un centre médical spécialisé doté de tous les moyens techniques de diagnostic et de traitement existant à l'époque et des centres médico-sociaux dans toutes les cités de travailleurs puisque l'Otraco logeait lui-même tout son personnel dans des cités modèles.

Ajoutons que la coordination avec les autres organismes de transport, le BCK (Chemin de Fer du Katanga), le CFL (Chemin de Fer des Grands Lacs) et Vicicongo (Chemins de Fer vicinaux du Congo) était assurée par un organisme commun : le Comité Permanent de Coordination des Transports au Congo.

■ Oscar Libotte
octobre 2010

Remorqueur Kimpoko