

TABLES DES MATIERES

Avant-Propos	4
Le Congo Belge de 1920 à 1945	
Une Colonie à organiser	6
Un représentant du Congo au Parlement belge	8
Les périples royaux	10
Les grandes réformes administratives	17
Les particularités du bassin congolais	18
La richesse toute relative des produits coloniaux	19
La Crise	21
La lutte contre la crise s'organise	21
L'or rouge katangais : le cuivre	24
Emportée par la crise, la "voiture couvent"	25
Le transport dans la crise	29
Le Fonds de crise	30
La Loterie Coloniale	31
La Deuxième Guerre mondiale	32
L'engagement de la Force Publique, la Campagne d'Abyssinie	33
Du Congo Belge à la Birmanie	35
L'Effort de Guerre	37
De Shinkolobwe à Hiroshima	38
Conséquences sociales	39
Organisation et modernisation des transports après la Première Guerre mondiale	
Rendre les transports performants	40
Boma et la fin mystérieuse de son tram	46
Nécessaires évolutions, prolongements et créations nouvelles de réseaux ferrés	47
La navigation intérieure	50
L'Unatra	51
La route	54
Les transports urbains	64
Anvers-Matadi, la ligne phare de la marine belge	66
Ainsi naquit la Sabena	70
Edmond Thieffry	71
Les liaisons régulières Europe-Afrique centrale	73
Le développement des télécommunications	76
Des Compagnies à Charte au quasi-monopole des transports, l'Otraco	
Une évolution historique	78
De Boma à Stanleyville, l'Otraco	79
Evolution et standardisation des chemins de fer	
Exploitation et signalisation	82
Le dispatching	85
Les gares	85
Circulation des trains et horaires	86
Les trains de voyageurs	87
Les trains de marchandises	88
Virage des locomotives	88
Standardisation des chemins de fer	89
A chaque réseau ses caractéristiques propres	89
La normalisation sur de bonnes voies	91
Evolution des principaux réseaux et création de lignes nouvelles	
Le chemin de Fer du Congo devient le Chemin de Fer Matadi-Léopoldville	
Quatre cents kilomètres de chemin de fer indispensables à la vie du Congo Belge	94
Importance et manque d'efficacité d'un petit chemin de fer	94
Voyage dans le Bas-Congo	96
Parer au plus pressé	97
Une nouvelle convention	101
Une ligne à repenser totalement	102
Missions d'études et principaux chantiers	105
La modification de la frontière	109
Vernissage royal	113
Un ingénieur raconte la progression des chantiers à travers la correspondance à sa mère	118

Le changement d'écartement	126
Voies et gares nouvelles	130
Le matériel roulant	133
La reprise par l'Otraco	138
Le trafic	139
Le port de Matadi	140
Ango-Ango, port et raccordement pétrolier	145
Léopoldville, gare et port nouveau	148
Projets de l'électrification de la ligne	152
Retombées sociales	154
Science et tourisme le long de la ligne nouvelle	155
Durant les travaux de modernisation, récit d'un voyage en 1929	158
 Le Chemin de Fer du Mayumbe	
Un désenclavement inachevé	162
La Révima	166
Le port de Boma	170
L'ère Otraco	172
Le matériel roulant	174
Les locomotives	174
Wagons à marchandises	175
Voitures à voyageurs	175
Voyage au paradis	176
 Le Chemin de Fer au Kivu	
Le Kivu	180
La Première Guerre mondiale	181
Le Comité National du Kivu	183
Le Colонат	184
Les moyens de communication	185
La construction du chemin de fer au Kivu	185
Aspects techniques	192
A défaut de chemin de fer, la route	194
Le réseau lacustre	195
Voyage sur le Céfaki	197
 Le Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga	
Un imbroglio certain	200
La Compagnie de Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga	201
Le choix d'Ilebo	204
La construction	205
Odon Jadot	208
Comment un pionnier du rail conquiert le titre de Baron de Bukaka	213
Le pont de Bukama	216
Les ponts Vierendeel	219
Progression de la division sud du chantier	221
Luluabourg, ville nouvelle	226
Courbes et contre-courbes	228
La Compagnie des Chemins de Fer Léopoldville-Katanga-Dilolo	
Une création administrative et financière	230
Une royale inauguration	234
Croire en l'avenir du rail	238
Elisabethville, Grand Hôtel	239
Port-Francqui était-il le bon choix ?	244
Le Chemin de Fer du Katanga	
Lendemain de guerre	256
Achèvement et amélioration du tronçon Elisabethville-Bukama	260
Ponts, variantes et rectifications	261
Les ateliers d'Elisabethville	271
Le trafic	275
La liaison Tenke-Dilolo	
Les diverses missions d'études	276
Les premiers chantiers sur un fond de problèmes économiques	278
La progression des chantiers	281
Une inauguration en pleine crise mondiale	284
Le matériel roulant au Katanga	
Un marquage fort varié	289
Les locomotives de ligne	291
Les locomotives de manœuvres	295
Les wagons à marchandises	296
Les voitures à voyageurs et fourgons	299
Les automotrices	302
Les véhicules de service	303
Les draisines	304

La Compagnie du Chemin de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (le C.F.L.)	
L'Entre-Deux-Guerres	
L'héritage de la Première Guerre mondiale	308
La remise-reprise du réseau par la Compagnie des Grands Lacs	
Un réseau défaillant	311
Un procès-verbal ambigu	313
La convention de 1921	316
Mesures financières	317
Organisation du réseau par la Compagnie (1923-1930)	
Organisation administrative	317
Parachèvement et amélioration du réseau	320
Le service mouvement et trafic	329
Le raccordement de Kibombo et l'exploitation du Bief intermédiaire	330
Evolution du matériel roulant et de la flotte	332
Les années trente et la crise	
La crise économique	339
Le matériel	340
Aménagement des ports de la section Nord	342
Voies et travaux	344
La jonction Kongolo-Kabalo	344
Les ponts sur le Lualaba et la Lukuga	345
L'exploitation forestière du km 25	356
Entretien et sécurité de la voie	359
Le chemin de fer Congo-Nil	359
Gestion des ports et des voies navigables	360
Le charbon de Greinerville	361
La Seconde Guerre mondiale	362
Les leçons d'une époque	
Le royal récit d'un voyage aux Grands Lacs	365
De Stanleyville au Lac Tanganika en 1924	373
Les Chemins de Fer Vicinaux du Congo	387
Eloignement et richesses	382
La Cominière	385
Des idées pour un chemin de fer	387
Le rail vers l'Uele	389
Liénart et Paulis	392
Un matériel disparate	396
Caractéristiques des chemins de fer de campagne de l'armée allemande de la Première Guerre mondiale importé au Congo Belge	397
Le matériel de traction, le matériel remorqué, le matériel de voie	399
Le trafic portuaire	401
Les transports routiers	401
Hôtels et gîtes d'étapes	404
Les Troupes de Chemin de Fer de la Force Publique	
Les Troupes de Chemin de Fer	406
Les Compagnies de Troupes de Chemin de Fer de la Force Publique (T.C.F.)	407
Missions et moyens des troupes de chemin de fer	408
Organisation	410
Fiches techniques des diverses compagnies	
Le Chemin de Fer Matadi-Léopoldville	412
Le Chemin de Fer du Mayumbe	414
Les Chemins de Fer au Kivu	415
Le Chemin de Fer du Katanga	416
Les Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs africains	420
Les Chemins de Fer Vicinaux du Congo	422
Petite chronologie	424
Origines du crédit photographique	425
Bibliographie	426
Table des matières	430