

Les Chemins de Fer au Congo Belge

Chacun sait qu'en matière d'économie coloniale, le problème des transports domine tous les autres : « Transporter, c'est coloniser ! »...

En attendant qu'on ait découvert un carburant local à bon marché, deux moyens de transport sont seuls recommandables au Congo : l'eau et le rail. Tous les autres : le camion, l'automobile, le charroi, l'avion sont d'un prix de revient tellement dispendieux qu'ils ne peuvent être organisés, ou sur de très courtes ou très longues distances, ou comme moyen local de raccordement au rail ou au cours d'eau.

Avant de parler des grandes lignes ferrées congolaises pénétrant rapidement au cœur même des régions économi-

Et ces moyens de transport mécaniques moins dispendieux, on peut les trouver dans l'utilisation des chemins de fer à voie étroite.

Certes, si l'on prévoit à brève échéance un tonnage considérable, permettant la répartition des frais de premier établissement sur un grand nombre de tonnes, il faut prévoir immédiatement la construction d'un chemin de fer à grande capacité. Mais si l'on n'espère arriver à ce fort tonnage que dans un avenir encore éloigné, mieux vaut construire d'emblée une voie de 0 m. 60.

Il ne s'agit donc d'utiliser les voies légères de pénétration que pour la mise en valeur des régions déterminées et limitées et non pour des chemins de fer d'intérêt politique, stratégique et économique dont nous parlerons une autre fois. Ces chemins de fer de grandes communications ont été établis immédiatement à écartement normal; ils constituent l'ossature de la Colonie et sont précisément alimentés par les voies vicinales, les voies secondaires.

Avec un rail de 9.5 kg. et 10 traverses par section de 5 mètres, des locomotives de 10 tonnes et des rampes de 12 p. m., le chemin de fer à voie de 0 m. 60 permet le transport de 70 tonnes utiles par train. Un train unique par jour, circulant 300 jours de l'année, transportera donc 300×70 , soit 21.000 tonnes par an. Rien ne s'opposant à ce que plusieurs trains circulent par jour, on peut donc avoir toute tranquillité, et pour longtemps, au sujet de la capacité de transport d'une ligne à voie étroite; il ne s'agit pas, bien entendu, de faire de la vitesse : 10 à 12 kilomètres à l'heure suffisent pour assurer l'évacuation, à bon marché, des produits.

Aux défenseurs du système de chemin de fer à voie étroite aux colonies, viennent s'opposer les partisans de l'auto de poids lourd. Nous avons dit ce que nous en pensons. Le prix moyen de la tonne-kilométrique est onéreux. Il n'y a pas de moyen de transport qui soit moins démocratique : il favorise les gros capitaux et handicape ainsi les petits; d'autre part, si c'est l'administration qui l'emploie, il fait payer l'usure de la route par l'ensemble des contribuables, ce qui peut paraître quelque peu arbitraire...

Les chemins de fer à voie étroite sont à préconiser aux colonies, mais à une condition : c'est qu'on les considère comme des instruments économiques et non comme des outils de fiscalité.

Certes, le chemin de fer doit couvrir ses frais et, pour les couvrir sûrement, fournir un léger bénéfice. Mais il faut que ce bénéfice reste léger et il faut surtout qu'il n'y ait, en aucun cas, de saute brusque de tarifs ! La hausse éventuelle doit s'accomplir par paliers successifs. Rien de tel pour tuer une industrie et décourager les initiatives que des ukases modifiant sans crier gare les conditions de transport d'un produit. Avant que les tarifs ne soient approuvés par le pouvoir central, ce dernier a le devoir d'indaguer par voie contentieuse et expéditive, aux fins de s'assurer si les dispositions arrêtées par l'exploitant ne sont pas préjudiciables aux intérêts des usagers.

C'est surtout en période de crise, comme celle traversée par la colonie du Congo Belge en ce moment, que la nécessité de ces transports économiques se fait sentir et que la formule de l'exploitation décrite ci-dessus trouve sa justification.

URSUS.



ques à desservir, disons un mot des chemins de fer à voie étroite.

Les entreprises particulières ont souvent avantage à se relier par un « Decauville » à une voie de communication principale.

Au Congo Belge, l'administration poursuit méthodiquement une politique routière. C'est fort bien. Mais il ne suffit pas de créer une route pour que les produits soient par là-même transportés ! Encore faut-il disposer ou d'un véhicule ou continuer à faire peser sur l'indigène la dure prestation du portage.

Envisageons l'utilisation de l'automobile, une fois la route bien établie. La Société des Mines d'or de Kilo-Moto a construit un admirable réseau routier dans l'Uelé et l'Ituri.

Des renseignements officiels que nous avons sous les yeux, il résulte qu'en 1922 la tonne-kilométrique par transport automobile revenait à fr. 6.16 (prix moyen), dans le Haut-Uelé et entre Redjaf et Aba (service anglais), à 10 fr. l...

Sans être adversaire radical de l'utilisation de l'automobile sur les routes coloniales, on peut dire que ce moyen ne peut être qu'un premier stade de l'occupation d'une région. Aux colonies, les routes devraient être établies avec l'idée préconçue qu'un jour, quand les possibilités économiques de la région seraient suffisamment connues et exploitables, elles servent à faire place à des transports mécaniques moins onéreux.