

RENSEIGNEMENTS DIVERS

1. L'inauguration du Chemin de fer Congo-Océan.

A l'occasion de l'inauguration de la ligne Congo-Océan, il paraît intéressant de rappeler le but de ce Chemin de fer et de résumer les principaux travaux auxquels il a donné lieu.

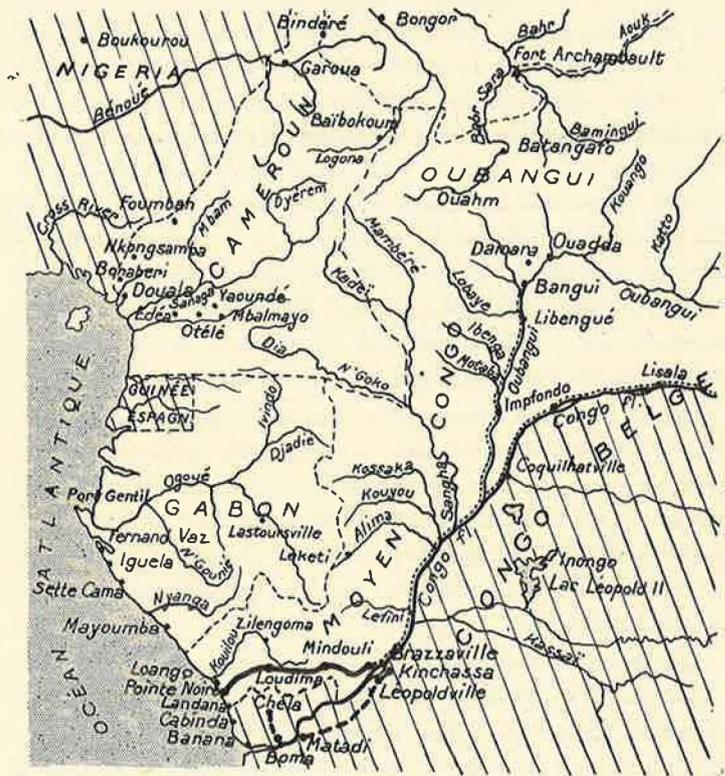
Le Chemin de fer du Congo-Océan, inauguré le mois dernier, représente une œuvre considérable, de longue haleine, que notre Pays peut légitimement se féliciter d'avoir menée à bien, car elle va donner, à l'Afrique Equatoriale Française, la dernière venue de nos possessions africaines, les débouchés qui lui manquaient sur l'Océan et faute desquels son essor fut longtemps paralysé.

En effet, si l'intérieur de la partie française du Pays dispose d'un remarquable réseau naturel de communications (Fig. 1) avec les 5 300 km de voies navigables offertes par le fleuve Congo et ses affluents, il n'en est pas de même lorsqu'on se tourne vers l'Océan : la chaîne montagneuse de Mayumbé, parallèle à la côte, constitue une barrière s'opposant à l'essor du Pays et contre laquelle vient se heurter le réseau navigable, à 400 km de l'Océan : Au large cul-de-sac du Stanley-Pool succèdent en effet, à travers la montagne, 280 km environ de rapides et de chutes jusqu'au port belge de Matadi, où commence l'estuaire navigable du Congo, à 120 km de l'Océan.

On comprend ainsi que l'idée d'un chemin de fer ait pu s'imposer avec force dès les premières explorations et que Stanley ait dit : « sans chemin de fer, le bassin du Congo ne vaut pas un penny ! »

Notons qu'une solution avait déjà été apportée, bien avant la guerre, par nos voisins de colonie, les Belges, avec leur chemin de fer de Matadi à Kinchassa (long de 390 km) assurant les transports sur cette partie non navigable du Congo. Ce chemin de fer a rendu d'immenses services à la colonie belge ainsi qu'à la nôtre, mais il ne pouvait constituer qu'une solution d'attente, dont l'imperfection est devenue d'année en année plus flagrante, à mesure que le trafic s'amplifiait. De notre point de vue

Fig. 1.



français, il convenait donc d'assurer à notre colonie un système de transports tablant sur une organisation entièrement française et susceptible de répondre à toutes les exigences de l'avenir. C'est chose faite aujourd'hui et les quelques lignes qui suivent vont montrer l'importance du travail qu'il a fallu accomplir pour venir à bout de l'obstacle du Mayumbé et de ses contreforts.

Quelques mots, tout d'abord, sur l'histoire de cette ligne du Congo-Océan, à voie de 1,067 m dont la longueur totale est de 512 km — soit exactement la distance Paris-Lyon — et qui représente une mise de fonds supérieure à un milliard de francs, le prix de revient du km construit s'établissant à environ 2 millions de francs.

C'est de 1887 que datent les premières études d'un Chemin de fer français au Congo. En 1907 étaient déposées des conclusions formelles sur la nécessité de la voie ferrée Congo-Océan, et Pointe-Noire était désignée comme l'endroit le meilleur pour établir le futur port au terminus de la ligne projetée. Diverses missions pour les études du port de Pointe-Noire et du tracé de la ligne entre ce port et Brazzaville eurent lieu et, en exécution d'une loi du 14 Juillet 1914, les premiers travaux allaient être inaugurés, lorsque survint la guerre.

Ce ne fut ainsi qu'en 1921 que les travaux de construction purent être commencés, en partant de Brazzaville. Puis au début de 1923 s'ouvraient les premiers chantiers à l'autre extrémité (Pointe-Noire). Il a fallu, on le voit, plus de 12 années pour arriver à joindre les deux sections, c'est-à-dire pour achever complètement la ligne.

Quelles ont donc été les difficultés de cette construction et quelles sont les caractéristiques du chemin de fer établi ?

Au départ de Pointe-Noire, la ligne traverse pendant une cinquantaine de km une région de savanes peu accidentées, puis elle pénètre dans la forêt où désormais elle ne trouve passage qu'au prix d'un profil plus tourmenté. La traversée du massif du Mayumbé n'est obtenue qu'à l'aide d'ouvrages d'art importants ; des tranchées profondes et de très hauts remblais ont dû être établis en vue de conserver à la ligne des caractéristiques satisfaisantes de profil. Le chemin de fer emprunte les vallées profondes de diverses rivières en pleine forêt équatoriale ; après une longue rampe il franchit, entre les km 141 et 143, le sommet du massif, le mont Bamba, par un souterrain de 1 690 m — le plus long des souterrains d'Afrique. On sort ensuite de la forêt, pour descendre dans la vallée du Niari, dont les affluents importants sont traversés sur de grands ponts en béton armé à large ouverture (de 50 à 92 m). Après avoir franchi la zone minière de Mindouli et le col de Missafo, on aborde enfin la vallée du Congo, en suivant les rives de plusieurs de ses affluents : la Loualou, la Madzia et la rivière Djoué, qui vient se jeter dans le fleuve un peu en aval de Brazzaville.

Comme on peut le penser, la tâche la plus difficile a été le percement du souterrain du mont Bamba. C'est à l'accomplissement tout récent de cette tâche qu'était subordonné l'achèvement de la ligne, presque entièrement terminée par ailleurs. Ce percement a demandé plus de 4 ans de persévérants efforts et la galerie du côté Pointe-Noire (commencée en Mars 1929) put, le 8 Septembre 1933, rencontrer la galerie du côté Brazzaville (commencée en Août 1931) ; la rencontre se fit à 1 225 m de l'origine en partant du côté Pointe-Noire, les deux galeries se raccordant exactement, à moins de 10 cm près en profil et en plan.

Les dispositions adoptées pour l'établissement du Congo-Océan vont permettre de faire face à un important développement du trafic. Dans le sens des plus fortes charges (vers l'Océan) les rampes ne dépassent pas 15 mm ; dans l'autre sens (Pointe-Noire — Brazzaville) elles atteignent 20 mm. Le rayon minimum des courbes est de 100 m et l'alignement droit minimum entre deux courbes de sens contraire est de 80 m. Les stations sont espacées l'une de l'autre de 18 km en moyenne et chaque station comporte 300 m de voies de dégagement. La voie comme on l'a dit plus haut est à écartement de 1,067 m, pour permettre d'y faire circuler sans rompre charge le matériel du Congo Belge et de l'Afrique du Sud.

Les ponts ont été calculés pour permettre la circulation de locomotives pesant 100 t. C'est en effet vers un matériel puissant qu'on s'est orienté, de façon à pouvoir remorquer dans l'avenir d'importants tonnages, malgré les profils difficiles de certaines sections. Le Congo-Océan dispose déjà de machines Mikado pesant 76,5 t et qui peuvent remorquer à 35 km/h des charges de 350 t sur les plus fortes rampes de la ligne.

Il emploiera sur la difficile section de Mayumbé une machine-tender Golwé 1.3.0 + 0.3.1 à châssis articulé, pesant 85 tonnes.

Les wagons de marchandises ont une capacité de 20 t ; ils sont munis de l'attelage automatique et du frein à air comprimé. Leur nombre permet d'envisager un trafic annuel d'environ un million de tonnes.

Le Gouvernement Général de l'Afrique Équatoriale Française se propose, d'autre part, de faire des expériences de traction Diesel-électrique. A l'instar de la Métropole et des Réseaux coloniaux plus anciens, il est entré dans la voie de l'utilisation des engins légers et deux Michelinés sont déjà en service sur le Congo-Océan.

Terminons en signalant que l'exploitation de cette ligne a été confiée à l'Administration des Chemins de fer de l'État, qui l'assurera pour le compte de l'A.E.F.

2. Grue soudée de 50 t à flèche très longue pour chemins de fer.

Les wagons-grues de grande force de levage, ordinairement employés à déblayer les voies après les accidents, peuvent être aussi utilisés pour certains travaux de construction à grande hauteur que l'on se trouve dans la nécessité d'exécuter en peu de temps.

Ci-dessous la description de wagons-grues de ce genre (1).

Les wagons-grues, susceptibles d'être attelés tout montés aux trains et amenés ainsi rapidement à pied-d'œuvre, sont capables de rendre des services particuliers dans l'exécution de certains

Fig. 2.

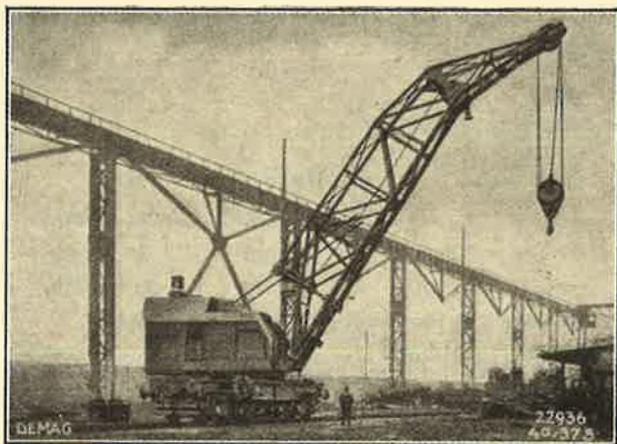
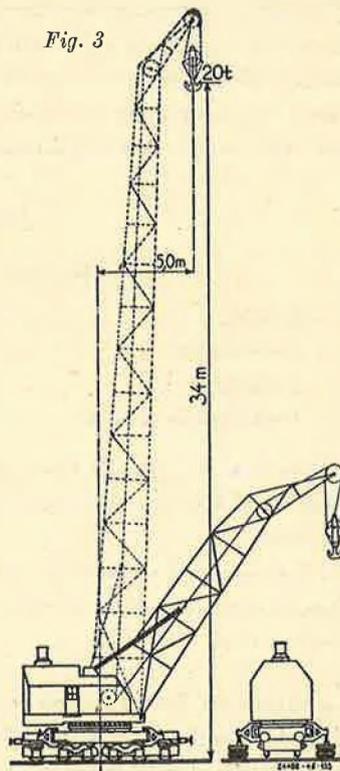


Fig. 3.



travaux urgents comportant des constructions à grande hauteur.

La grue se déplace par ses propres moyens sur le chantier et il suffit à cet effet de poser une voie provisoire. Le transport,

(1) D'après la *Revue Demag*, N° du 15 Février 1934.