

TABLE DES MATIÈRES

Avant Propos	04
Le Congo Belge de 1945 à 1960	
Lendemains de guerre	06
Le Plan décennal de 1949	09
Le boom économique	11
L'immigration européenne	15
Tata Raphaël	17
La réorganisation administrative	20
L'œuvre médicale au Congo Belge	22
Les périples royaux	26
Le Prince Charles, Régent du Royaume	26
Le roi Baudouin 1 ^{er} au Congo Belge	28
Visite du roi Léopold III et de la Princesse Lilian de Réthy	31
La Reine Elisabeth au monument Albert 1 ^{er} à Albertville	32
Les commissions sénatoriales	32
Le développement du tourisme	33
Les parcs nationaux	33
Les voyages transafricains	34
Anvers-Boma-Goma, bateau-train-voiture, surprises et découvertes!	37
Les organismes de tourisme	38
Les voyageurs venus du ciel	38
L'Exposition Universelle de Bruxelles de 1958	40
La Force Publique après 1945	41
Une armée "moderne"	41
Le "Decauville" du camp militaire de Goma	43
Les bases belges métropolitaines en Afrique	44
Kamina, base terrestre et aérienne	44
Le raccordement ferroviaire de la Base de Kamina	46
Kitona et Banana	47
En aval de Boma	49
Un second Plan décennal	50
La Marche vers l'Indépendance	50
Une Communauté Belgo-Congolaise	50
C'était écrit dans l'histoire	51
Voyage du roi Baudouin au Congo Belge en décembre 1959	53
La Table Ronde Belgo-Congolaise	54
Des lendemains qui ne chanteront guère	55
Organisation des transports après la Deuxième Guerre mondiale	
Un réseau de communications à compléter	56
Relier les réseaux ferrés entre eux	56
Waterways versus railways	57
Des projets pour Banana et les Ueles	60
Les documents de transport	61
Les billets "Passe-Partout" ou "Week-End"	61
Le connaissance direct "aller"	61
Le connaissance direct "retour"	62
Le développement de la navigation intérieure	63
Sous l'égide de l'Otraco	63
Petites compagnies et autres rives	64
Navigation et chemins de fer en Oubangui-Chari	64
De nouvelles routes	66
Grands axes et premiers asphaltages	66
Les messageries automobiles du Sankuru, œuvre d'un colon entreprenant	67
Améliorer le réseau routier	68
Les ponts Bailey	70
Les liaisons routières internationales	72
Les transports urbains	72
A Léopoldville les premiers vrais réseaux de transport en commun	72
Une expérience helvético-congolaise : le gyrobus	73
Ailleurs au Congo	74
Anvers-Matadi, la Compagnie Maritime Belge	75
Palettes et containers	77
La Sabena, la Sobelair et les autres	78
La guerre, facteur de développement de la Sabena	78
Le voyage aérien entre dans les mœurs	79
Une expérience "low cost" qui fit long feu	80
L'intérêt des compagnies de chemin de fer congolaises pour l'aviation	81
Quand la Sabena eut mangé tous ses concurrents	81
Nouveaux services et nouveaux aéroports	83
La Poste et les comptes chèques postaux	85
La chaîne du Froid	86
L'utilisation du froid	86
Les wagons réfrigérants	88
La voie fluviale et les airs	88
La chaîne des carburants	89

Les grandes concessions

L' "Otraco", un monopole des transports	96
A l'ouest du Congo Belge, l'Otraco	96
Loin de Léopoldville, au Kivu	97
L'Otraco, service public	97
De Banana à Stanleyville : les ports	99
Le chantier naval de Léopoldville	100
L'Otraco bâtisseur	100
La Compagnie Internationale des Wagons-Lits au Congo Belge	102
De l'Europe à l'Afrique	102
Au chemin de fer de Matadi à Léopoldville	104
Au chemin de fer du Bas-Congo au Katanga	105
Les services hôteliers et fluviaux	106

Evolution des modes de traction.

Besoins ferroviaires nouveaux	108
La traction diesel	110
La diésélisation	110
Les premières locomotives diesel de ligne	110
La traction électrique	111
Un peu d'histoire	111
Les centrales électriques	113
Les études	113
Les premières locomotives électriques de ligne	115
Les essais et premiers résultats d'exploitation	115
Une première mondiale	116
Les retombées de cette avancée technique pour les A.C.E.C.	117
Après l'Indépendance, encore une innovation belge	117
Le choix final des réseaux	117

Evolution des principaux réseaux

Le Chemin de fer Matadi-Léopoldville

De Matadi à Léopoldville, à trafic croissant, techniques nouvelles	118
Matadi sans tunnel et nouveau triage à Limete	119
La voie	120
La signalisation	122
Le matériel roulant	124
Les locomotives à vapeur	124
Les locomotives de manœuvre, premières diesels du Congo Belge	126
Les locomotives diesel de ligne	127
Les locomotives ALCO-GE, Beaume et Marpant	127
Les locomotives Cockerill et Baldwin	128
Beaucoup de wagons, peu de voitures	129
Les autorails	131
Tonnages transportés	132
Côtés voyageurs	133

Le Chemin de Fer du Mayumbe

Moderniser ou disparaître	134
Les locomotives diesel de ligne de construction américaine	135
La locomotive diesel B'oB'o de fabrication belge	136
La suspension "Ateliers Métallurgiques" essayée au Mayumbe	137
Le trafic voyageurs	138
Le parc de wagons à marchandises	140
Boma, port bananier	140
De nouveaux ateliers	143
Le transfert du trafic voyageurs à la route	144
Le petit tram de Lukula	145

Le Chemin de Fer au Kivu

Un réseau inachevé	146
L'ère Otraco	147
Le service routier	150
Le service lacustre	152

Les Chemins de Fer Katanga-Dilolo-Léopoldville

Orienté vers le transport de pondéreux	154
Nouvelle Convention	154
L'électrification	155
L'infrastructure	156
La ligne aérienne	157
Le matériel roulant au B.C.K.	158
Les locomotives électriques	158
Les premières locomotives électriques de ligne : la série 2100	158
La série 2201 à 2210	159
La série 2301 à 2311	163
La série 2401 à 2402	162
Les locomotives électriques de manœuvre série 2000	163
Les locomotives à vapeur	163
La série 700	163
La première série 900	164
La série 1700	164
Africaines par excellence, la seconde série 900, les Garratt	164
Herbert William Garratt, les locomotives articulées et l'industrie ferroviaire belge	165

Les locomotives diesel de ligne	167
Les locomotives à vapeur et diesel de manœuvre	167
Le parc tracté	168
Les wagons à marchandises	168
Les voitures à voyageurs et fourgons	169
Les véhicules de service	172
Les autorails	173
De nombreux ateliers	175
Horaires et temps de parcours	175
Dilolo, gare frontière, un bout du monde au quotidien	177
Une réalisation attendue : relier les deux plus grands réseaux. La jonction Kamina-Kabalo	
Projets ferroviaires et "Plan décennal"	182
Avec les brigades d'études du C.F.L.	184
La construction de la section Kabalo-Kabongo par le C.F.L.	188
Le pont rail-route de Zofu et autres ouvrages d'art	196
La construction de la section Kamina-Kabongo par le B.C.K.	201
L'achèvement des travaux	205
L'inauguration	207
L'exploitation de la jonction	211
La Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs africains (Le C.F.L.)	
Les métamorphoses de la Compagnie des Grands Lacs.	214
Une entreprise en pleine croissance	214
Une industrialisation accélérée	216
Exploitation et trafics annuels	216
Evolution du matériel roulant	219
L'apparition du Diesel	221
Le matériel tracté	222
La navigation	225
Amélioration du réseau	227
Usumbura, son port et son Decauville	232
Les centrales électriques	234
La Compagnie Foncière des Grands Lacs	235
Le Jubilé de la Compagnie (1902-1952)	236
Les festivités	236
En parcourant le réseau de la Compagnie des Grands Lacs	237
Le changement d'écartement	253
Les préparatifs	253
Le ripage du rail	254
L'adaptation du matériel roulant	256
Souvenirs d'un fils d'ingénieur cheminot au Congo Belge	262
Papa au Congo	262
A l'école	265
A Stanleyville	268
Des grandes vacances sur le réseau des Grands Lacs	272
L'accident de la Niamba	274
Les Chemins de Fer Vicinaux du Congo	
Après un bel effort de guerre	280
Le renouveau du rail	281
La voie	282
Les nouvelles locomotives	282
Voitures et wagons neufs	285
Le matériel et les transports routiers	287
Aketi-Bumba, un pari sur l'avenir	290
Aketi-Paulus-Mungbere en voyage d'inspection	292
Les réseaux industriels	
Dans les plantations, les mines et les forêts	296
Decauville	297
Du Mayumbe au Grand Bief du Congo	299
L'exploitation forestière de Lukolela	300
L'Agrifor	301
La Safricas	301
La scierie au km 25 du C.F.L.	301
Les réseaux industriels de l'Union Minière du Haut-Katanga	302
Un géant industriel	306
Les locomotives à vapeur	306
Les locomotives électriques et diesel	306
Le matériel roulant	308
Le rail à la Forminière	310
Le chemin de fer de la Compagnie Sucrière Congolaise	313
Le réseau de la Géomines	316
Les charbonnages de la Géomines, Luena et Grainerville	318
A l'ombre des palmiers à huile	320
Aux mines d'or de Kilo-Moto	324

Les liaisons transfrontalières	
Les projets léopoldiens	326
Désenclaver le Katanga	326
Un certain Robert Williams	327
Le Cap, Beira ou Lobito	329
Pointe-Noire	329
Dar es-Salam et Mombasa	330
Statistiques économiques	330
De Beira au Katanga	331
La Compagnie de Chemin de Fer de Beira au Zambèze. Une idée belge	331
L'incontournable puissance britannique	332
A travers le Mozambique et les Rhodésies	332
Une voie nouvelle pour le Katanga	334
Beira, "Belle Epoque"	335
La Beira Anglo Belgian Company	337
Beira, un port de plus en plus mozambicain	338
Un matériel roulant très disparate	338
Le Chemin de Fer de Benguela	341
Le débouché maritime le plus proche	341
A l'assaut du plateau angolais	343
Le service automobile Angola-Katanga	348
Vers la frontière congolaise	348
Equipée ferroviaire aux années 1930	350
Le matériel de traction	351
Répartition du parc de traction	353
La chauffe à l'Eucalyptus globulus	354
Le matériel tracté	354
La Deuxième Guerre mondiale	355
Le boom économique	356
Grands travaux et variantes	357
Du Tanganika à l'Océan Indien	358
L'Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft	358
Les Tanganyika Railways	360
L'Agence Belge de l'Est Africain ou "Belbase"	361
Le Chemin de Fer Congo-Océan	364
Le Congo Français, décor et pans d'histoire "pré-ferroviaire"	364
Un premier chemin de fer	367
Le lent démarrage d'un chantier difficile	369
Un chantier maudit	371
Voie française, matériel belge	375
Deux voies concurrentes ?	379
Dans la tourmente de la Deuxième Guerre mondiale	380
Modernisation de la voie, du matériel et de l'infrastructure	380
Nouveau matériel de traction	381
Le matériel remorqué	381
Les services assurés	383
La voie ferrée de la Comilog	383
Grands projets et le temps qui passe	
Cinquante ans de projets de liaisons ferroviaires	384
Un projet enlisé dans les zones marécageuses du Lualaba	384
Orienter la région des lacs vers l'ouest	385
L'électrification du Chemin de Fer du Congo	386
Une seconde chance pour le Chemin de Fer du Mayumbe ?	388
Un projet de liaison interlacustre	388
Relier le Katanga à Léopoldville	389
Matadi, Boma ou Banana ?	391
Le Transafricain	393
L'ultime projet de liaison Katanga - Bas-Congo, dit du "6° Parallèle"	396
Projet de métro léger à Léopoldville	399
Relier Léopoldville à Brazzaville par un pont	399
Projets réalisés	399
Les retombées sociales	
Du rôle des voies de communications	400
Le Congo, pays à abondante main-d'œuvre peu rémunérée	400
L'exemple du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga	403
L'exemple du C.F.L.	405
Le géant des transports, l'Otraco	407
Paternalisme et pragmatisme au menu de la colonisation belge	408
La législation du travail	409
Le syndicalisme au Congo Belge	410
En guise de conclusion : Un bilan social	411
Fiches techniques et récapitulatives des divers réseaux	412
Bibliographie	424
Tables des matières	428
Liste toponymique	432

Liste toponymique

Anciens et nouveaux noms des principales villes citées dans cet ouvrage qui acquirent une nouvelle dénomination ou retrouvèrent leur nom original après l'indépendance du Congo.

Congo Belge	République Démocratique du Congo
ALBERTVILLE	KALEMIE
BAKWANGA	MBUJI-MAYI
BANNINGVILLE	BANDUNDU
BANZYVILLE	MOBAYI-MBONGO
BAUDOUINVILLE (Port et territoire)	MOBA
BAUDOUINVILLE (Ville)	VIRUNGU
BRABANTA	MAPANGU
CHARLESVILLE	DJOKU-PUNDA
ÇOQUILATHVILLE	MBANDAKA
ÉLISABETHA	LUKUTU
ÉLISABETHVILLE	LUBUMBASHI
GREINERVILLE	MOLULA
JADOTVILLE	LIKASI
KINDU-PORT EMPAIN	KINDU
LA NOUVELLE ANVERS	MAKANZA
LÉOPOLDVILLE	KINSHASA
LEVERVILLE	LUSANGA
LIÉNART	ANDOMA
LULUABOURG	KANANGA
MOANDA	MUANDA
MOERBEKE-KWILU	KWILU-NGONGO
PAULIS	ISIRO
PONTHIERVILLE	UBUNDU
PORT FRANCOU	LEBO
STANLEYVILLE	KISANGANI
THYSVILLE	MBANZA-NGUNGU
VISTA	NSIAM-FUMU

Noms des gares du Chemin de fer Matadi – Léopoldville qui changèrent de dénomination après l'indépendance du Congo.

BAILLEUX (gare)	KINDAMBA
BLOC 10 (gare)	MINKELO
BLOC 100 (gare)	KIALOWA
BOUSIN (gare)	PALABALA
CATTEBEEKE (gare)	N'GOMBO
CATTIER (gare)	LUFU-TOTO
CIPPELO (gare)	MANZONZI
	KIALOWA (nouvelle gare)
DETHIEU (gare)	MWEKE
FORNASARI (gare)	NDUIZI
FRANQUET (gare)	KINGATOKO
HARDY (gare)	LOMA
MARCHAL (gare)	MUALA-KINSENDE
MOERBEKE-KWILU (gare)	KWILU-N'GUNGU
MONOLITHE (gare)	TADI-BIMOSI
RIFFLART (gare)	LEMBA
THYSVILLE (gare)	M'BANZA N'GUNGU
VINDEVOGHEL (gare)	KINSEMBO
WOLTER (gare)	LUILA