

**CAMUS (Célestin-Paul)**, Ingénieur civil et administrateur du C.F.L., membre de l'Académie (Molenbeek St-Jean, 27.3.1884 - Bruxelles, 16.4.1968). Fils de Charles et de Goeyens, Florence.

Célestin-Paul Camus passa sa jeunesse dans l'agglomération bruxelloise; il conquit le 27 juillet 1907 le diplôme d'ingénieur civil des constructions à l'Université libre de Bruxelles et, l'année suivante, le diplôme d'ingénieur civil électricien à l'Institut Montefiore, à Liège. Nanti d'une solide formation, il entamait une prestigieuse carrière orientée vers l'Afrique.

La nature de son caractère le portait à rechercher l'action. L'ampleur de la tâche et la noblesse de la mission civilisatrice entreprise par la Belgique en Afrique centrale avaient de quoi soulever l'enthousiasme du jeune ingénieur. C'est avec générosité qu'il répondit à l'appel du Souverain, indifférent aux attaques injustes de la « Congo reform association ». Dès 1909, il part en qualité de fonctionnaire du Ministère des Colonies et il est envoyé dans la région du Lualaba où il est adjoint à l'équipe de l'ingénieur Auguste Adam.

Ce dernier avait été chargé par Léopold II en 1899 d'étudier une liaison ferrée de Stanleyville au lac Albert et au Nil, d'une part, et au lac Edouard d'autre part. En 1902, le Roi constituait la Régie des chemins de fer des Grands Lacs qui obtenait la concession du chemin de fer de Stanleyville au Nil et des voies ferrées destinées à relier les tronçons navigables du Lualaba, avec une jonction vers le lac Tanganika.

Un premier tracé est levé et piqué de Stanleyville vers Irumu et Mahagi, sur le lac Albert, puis vers le lac Edouard. Cependant, étant donné l'importance des découvertes minières dans le Katanga, priorité fut donnée à la construction des tronçons de voies ferrées contournant les rapides du Lualaba.

C'était au Ministère des Colonies qu'incombait la construction du chemin de fer. En 1905, la liaison Stanleyville-Ponthierville (125 km) est achevée; en 1906, on entame le tronçon ferré Kindu-Kongolo (330 km).

Ces portions de voies ferrées étaient destinées, pour l'avenir, à faire partie de la liaison projetée à travers le Continent noir du Cap, en Afrique du Sud, au Caire, en Egypte.

Dès son arrivée, Célestin Camus travailla comme chef de section à la réalisation de ce projet.

En 1911, le tronçon Kindu-Kabalo est inauguré. Célestin Camus rentre en Europe fatigué par deux ans de dur labeur. Sa santé est altérée au point que, le 20 mai 1912, il doit donner sa démission du personnel d'Afrique, tout en restant attaché à l'administration d'Europe du Ministère des Colonies.

Lorsque la guerre éclata en 1914, il s'engagea comme volontaire et fut versé dans les troupes du Génie. Il participa aux premiers combats et fut blessé à Waelhem, ce qui lui valut plus tard la Croix de Guerre 1914-1918 et la Croix du feu, avec chevron de blessure.

Mais sa vocation l'appelait en Afrique et, en 1915, de retour au Congo, il exerça, pendant un peu plus d'un an, les fonctions de directeur du chemin de fer du Mayumbe. Une fois de plus, il doit mettre fin prématurément à son terme, à la suite d'ennuis de santé.

Lorsqu'il est rétabli, il revient au Congo par la voie du Cap et, le 17 décembre 1916, il prend la direction de la Régie des chemins de fer des Grands Lacs. Cette région connais-

sait alors un trafic intense. En effet, le troisième tronçon du chemin de fer, Kabalo-Albertville, avait dû être achevé de toute urgence, afin d'assurer l'approvisionnement des troupes coloniales belges engagées dans les opérations en Afrique Orientale allemande. Le 31 juillet 1916, par d'audacieux mouvements de troupes, Olsen s'était emparé de Kigoma, sur la rive orientale du lac Tanganika. La poursuite des Allemands, qui conduisit à la chute de Tabora le 19 septembre 1916, avait exigé l'acheminement d'un nombreux matériel de guerre et de transport, *via* le réseau du chemin de fer des Grands Lacs.

Camus participa à l'organisation des transports qui revêtaient une importance considérable au moment où les troupes alliées eurent à faire face à la contre-offensive du *hauptmann* Wintgens, en 1917. Alors qu'une partie des troupes coloniales belges avait été rapatriée, il fallut à nouveau les acheminer avec armes et bagages vers le terrain des opérations et préparer l'offensive du colonel Huyghé, qui fut couronnée par la prise de Mahenge.

Pendant cette période difficile, Camus agit non seulement en ingénieur, mais également comme officier. En effet, à Albertville, il assura le service des étapes des troupes en campagne.

Après la victoire, l'occasion n'allait pas tarder de mêler Camus à un projet d'envergure où il put donner la mesure de ses talents.

La régie du C.F.L. avait assuré pendant la guerre la liaison vers le Tanganika, mais rien n'avait encore été entrepris pour relier Stanleyville au lac Albert. Au cours du terme accompli de 1920 à 1922, Célestin Camus fut chargé de l'étude et de la reconnaissance du « Congo-Nil ». Une équipe était occupée au parcours Mahagi-Avakubi, tandis que Camus dirigeait personnellement les travaux de la section Avakubi-Stanleyville. Cette reconnaissance fut menée à bien, mais elle ne fut pas suivie par la construction de la voie ferrée.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1923, une convention fut signée en vertu de laquelle le Ministère des Colonies remettait au groupe Empain le réseau du C.F.L. Camus devint ainsi le premier directeur de la Compagnie du chemin de Fer des Grands Lacs.

Dès le début de sa direction, il fit preuve de clairvoyance en demandant d'adapter la voie en vue de son raccordement éventuel avec celle d'autres réseaux. En effet, le Ministère avait fait construire la voie du C.F.L. avec un train de charges identique à celui des chemins de fer vicinaux belges: rails de 21 kg, locomotives de 22 t à 3 essieux, wagons de 10 t à 2 essieux et voitures à voyageurs à 2 essieux. Alors que tous les réseaux construits en Afrique par les Anglais étaient à l'écartement de 3 pieds 6 pouces (1,067 m), la voie du C.F.L. mesurait un mètre d'écartement. Il s'agissait d'une erreur fondamentale si le réseau du C.F.L. devait être incorporé un jour dans le chemin de fer Cap-Caire.

Aussi, avec acharnement et constance, Camus s'attacha à adapter le réseau à un train de charges beaucoup plus lourd: rails de 29,3 kg, locomotives Mikado de 55 t, wagons à bogies de 30 t de chargement, wagons-lits à bogies de 18 m de longueur. Tous les ponts durent être renforcés et, désormais, le matériel de voie d'échantillonnage identique à celui du B.C.K. fut approvisionné, de façon à préparer, progressivement et à longue échéance, le raccordement avec les autres réseaux. C'est ainsi que, dès 1923, il équipait la ligne Albertville-Kongolo au moyen de traverses convenant pour l'écartement métrique et pour celui de 3 pieds 6 pouces.

Il s'attaque ensuite à la construction de ports en béton à Kabalo, à Albertville et à Kalundu; dans le deuxième de ces ports transitait alors un important tonnage de cuivre de l'U.M.H.K. destiné à être exporté *via* Dar-es-Salam.

Lors de la crise économique qui affecta durement le Congo en 1932, il participa à l'élaboration des tarifs inter-réseaux qui eurent pour effet de ramener vers la voie nationale un important trafic qui s'écoulait autrefois vers l'est de l'Afrique.

Ceci eut pour effet de développer les transports sur l'axe Albertville-Kabalo-Stanleyville. Des ports en matériaux durables furent construits à Kindu, à Ponthierville et à Stanleyville de façon à faciliter la manutention des marchandises et à accélérer l'écoulement du trafic.

Après la crise, Camus s'attacha à un autre projet qui lui tenait à cœur depuis longtemps et qui avait dû être remis à plus tard. Lors de la construction du réseau du C.F.L., il avait fallu parer au plus pressé, en pleine guerre, pour assurer la liaison vers le lac Tanganika, afin d'approvisionner les troupes coloniales belges en campagne dans l'Est Africain allemand. La pénurie de matériel et de main-d'œuvre avait impérieusement limité la longueur de la voie au strict minimum. Entre Kongolo, terminus du 2<sup>e</sup> tronçon ferré, et Kabalo, tête de ligne du 3<sup>e</sup> tronçon, une distance de 80 km du cours du Lualaba était navigable dans d'assez médiocres conditions. Camus, qui avait connu toutes les difficultés des transports pendant la première guerre mondiale, voulait réunir ces deux tronçons de façon à éliminer deux transbordements et supprimer la navigation sur une section du Lualaba particulièrement difficile et dangereuse. Lorsqu'on connaît les retards, erreurs et avaries causés par un transbordement en Afrique centrale, cette liaison était de nature à réduire le coût de transport entre Kindu et Albertville, à accélérer l'acheminement des marchandises et à augmenter la capacité de la voie.

Lorsque la Compagnie du Chemin de fer du Congo adopta en 1932 la voie de 1,067 m au lieu de 0,800 m pour la ligne Matadi-Léopoldville, Camus voulut racheter à cette compagnie le troisième rail devenu disponible, afin de construire immédiatement la jonction Kabalo-Kongolo. Cependant, son conseil d'administration ne le suivit pas. Mais la ténacité et la volonté opiniâtre de Camus eurent finalement raison des réticences et il obtint gain de cause. La liaison Kongolo-Kabalo fut achevée en 1939.

Grâce à la clairvoyance de Camus, la capacité de transport entre Kindu et Albertville avait été augmentée à la veille de la deuxième guerre mondiale, ce qui permit d'éviter l'achat de matériel dans des conditions difficiles, au moment où le Congo devait fournir un effort de guerre particulier, pour participer de façon efficace à la victoire des armées alliées.

En fait, depuis que la gestion du réseau du C.F.L. avait été confiée au groupe Empain, Camus était directeur à l'Administration centrale à Bruxelles et effectuait de fréquents séjours d'inspection en Afrique. En mai 1940, lors de l'invasion de la Belgique par les Allemands, Camus gagna Bordeaux avec le personnel de l'administration centrale et il reçut mandat de son conseil d'administration de partir au Congo en qualité de directeur général. Pendant cette période tourmentée par la guerre, il parvint à obtenir des Etats-Unis la fourniture de locomotives et de wagons. Il réussit également à approvisionner des tôles d'acier et des profilés qui lui servirent à construire des

barges de 300 t, par les seuls moyens du chantier naval de Kongolo.

Mais là ne s'arrêta pas l'activité de cet homme dynamique. Il avait conservé un grand attachement à l'armée et, en 1932, il compta parmi les membres fondateurs de l'Union nationale des officiers de réserve. Écoutant son devoir patriotique, il reprend engagement à la Force Publique du Congo belge. Tout en assurant la direction générale du C.F.L., Camus dirigea le service des étapes à Albertville, de 1940 à 1945. C'est ainsi qu'il termina la guerre avec le grade de lieutenant-colonel de la Force Publique.

La guerre étant terminée, Camus revint à Bruxelles en qualité d'administrateur délégué, puis de vice-président du conseil d'administration du C.F.L., et il continua à jouer un rôle éminent dans le domaine des transports au Congo.

En effet, le Ministère des Colonies avait décidé la jonction des réseaux du C.F.L. et du B.C.K. pour la construction d'une voie ferrée entre Kamina et Kabalo. En 1952, la construction de la section Kabalo-Kabongo était confiée au C.F.L., pour compte du Ministère des Colonies, tandis que le B.C.K. recevait mission de relier Kabongo à Kamina.

La section confiée au C.F.L. était longue de 250 km et comportait la traversée du Luabala à Zofu, à 10 km en amont de Kabalo, par un pont métallique d'une longueur totale de 750 m permettant le passage des bateaux. Camus fut nommé président du Comité de construction chargé de prendre toutes les décisions qu'impliquait la bonne fin de cette nouvelle ligne. Le Comité comprenait six ingénieurs, trois du C.F.L., dont Camus, et trois représentants du Ministère. Les travaux furent menés rondement, si bien que la jonction était ouverte au trafic en avril 1956.

Mais cette liaison postulait un autre travail important que Camus dut diriger parallèlement. Le réseau du B.C.K., relié au chemin de fer du Benguela, en Angola, et à ceux de Rhodésie et d'Afrique du Sud, était en voie de 1,067 m, alors que celui du C.F.L. était toujours à l'écartement métrique. Pour faire passer le matériel d'un réseau à l'autre, il fallait absolument modifier l'écartement de la voie du C.F.L.

Camus, dès 1923, avait prévu l'éventualité du raccordement avec d'autres réseaux, ce qui facilita grandement l'opération qui avait été préparée à longue échéance. Ce travail mené de main maître était achevé en 1955, avant que la jonction avec le B.C.K. ne fût réalisée.

Camus intervint également pour faire améliorer le matériel fluvial desservant le Luabala et la flottille lacustre du Tanganika. Sous sa direction, pour compte du Ministère des Colonies, le C.F.L. procéda au dragage, au dérochement et au balisage du Luabala. Il y a lieu de citer tout particulièrement la lutte contre la boue et le papyrus au lac Kisale où l'on réussit à maintenir la voie de communication ouverte, dans des conditions vraiment pénibles.

Camus fut mis à la pension en 1957, mais il demeura vice-président du conseil d'administration du C.F.L. Très attaché à l'œuvre qu'il avait créée en Afrique, il suivit l'évolution du transport au Congo jusqu'à son dernier jour.

Camus avait été nommé associé de l'Académie le 9 mars 1938 et membre titulaire, le 2 août 1956; ses confrères l'avaient élu directeur de la Classe des Sciences techniques en 1957 et en 1968. C'est d'ailleurs en cette qualité qu'il décéda, peu de temps après qu'il eut exposé ses idées sur divers problèmes relatifs à l'assistance technique et à la coopération au

développement.

Deux traits dominaient sa forte personnalité; la courtoisie et la bonté. Le sort des Congolais avait toujours retenu son attention et la différence de leur standing et de celui des Européens qui les côtoyaient heurtait ses sentiments de justice. Aussi était-il toujours favorable aux mesures de nature à améliorer les conditions d'existence des populations africaines.

En affaire, il était un adversaire redoutable pour ceux qui essayaient de contrecarrer ses projets; il avait l'art de désarmer les opposants par ses réparties spirituelles et courtoises qui lui permettaient de maintenir sa position avec opiniâtreté.

Camus était porteur des distinctions honorifiques suivantes: Grand-Officier de l'Ordre de Léopold, Commandeur de l'Ordre royal du Lion, Commandeur de l'Ordre de la Couronne, Grand-Officier de l'Ordre Equestre du Saint Sépulchre, Commandeur de l'Ordre de Saint Grégoire le Grand, Commandeur de l'Ordre de Saint Sylvestre, Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre, Croix du Feu et titulaire de diverses médailles civiles et militaires.

#### Publications:

A. Dans diverses revues. Une société secrète au Congo (*Revue Congo*, 1921, T. I, n° 5, p. 731-735). — Le Congo belge, la politique des chemins de fer (*La vie techn. industr., agr. et col.*, Paris, juin 1924, p. 142-143). — Le chemin de fer du Mayumbe (*La vie techn., industr., agr. et col.*, Paris, juin 1924, p. 144-146). — Chemin de fer du Congo supérieur aux Grands lacs africains (*La vie techn., industr., agr. et col.*, Paris, juin 1924, p. 147-148). — Les chemins de fer de la Province orientale (*Revue Congo*, 1927, T. I, n° 1, p. 121-130). — La situation économique de la Colonie (*Soc. belge des ing. et ind.*, 1935, n° 5, p. 451). — Les chemins de fer et l'activité économique aux colonies (*Soc. belge d'études et d'expansion*, Liège, 1936, n° 102, p. 318-324). — Le chemin de fer des grands lacs et ses travaux (*Le matériel colonial*, 1938, n° 3, p. 53-72). — Le problème des transports (*Le matériel colonial*, 1939, n° 1, p. 11-13).

— Le rôle des chemins de fer dans l'économie congolaise (*L'Armée, la Nation*, Bruxelles, 1953, n° 1, p. 41-43). — Le plan décennal et les transports (*Soc. belge d'études et d'expansion*, Liège, 1955, p. 262-280). — L'élargissement de la voie ferrée Kindu-P.E. — Albertville (*Industrie et travaux d'Outremer*, Paris, 1957, p. 13-19). — Chemin de fer au Congo belge et la liaison K.D.L./C.F.L. (*Soc. royale belge des ing. et ind.*, Bruxelles, 1957, n° 3, p. 101 à 110).

B. A l'I.R.C.B. (actuellement Académie royale des Sciences d'Outre-Mer): La compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux grands lacs africains (*Bull. des s. de l'I.R.C.B.*, 1938, p. 511-533). — Les combustibles en rapport avec les transports au Congo (*Bull. des s. de l'I.R.C.B.*, 1950, p. 513-538). — La jonction ferrée Kamina-Kabalo et le pont rail, route sur le Luabala, à Zofu (*Bull. des s. de l'I.R.C.B.*, 1954, p. 1 031-1 053). — Passage de la jauge métrique à la jauge anglaise du tronçon ferré Kindu, Albertville (*Bulletin des s. de l'A.R.S.C.*, 1955, p. 1 188-1 189). — Le problème du papyrus sur le bief supérieur du Luabala (*Bull. des s. de l'A.R.S.C.*, 1957, p. 1 164-1 185). — A propos de la récente destruction du pont de Kongolo sur le Luabala (*Bull. des s. de l'ARSONM*, 1962, p. 1 148-1 153). — Réseaux ferrés (*Livre blanc de l'ARSONM*, 1963, p. 1 007-1 018). — Le rôle des chemins de fer minéraliers dans la coopération économique internationale (*Bull. des s. de l'ARSONM*, 1963, p. 872-883). — L'utilisation des traverses de chemin de fer en bois en pays tropicaux (*Mémoires de l'ARSONM*, 1965, XV, 2, 63 p.). — Fluctuations du niveau du lac Tanganika (*Bull. des s. de l'ARSONM*, 1965, p. 1 242-1 256).

30 décembre 1969.

A. Lederer.

Bibliographie: Archives de l'ARSONM. — Archives du M.R.A.C. — Archives du C.F.L. — Archives de l'ex-Min. des Aff. Afr. — de Magnée, J.: Hommage à Célestin Camus et Odon Jadot (*Bull. des s. de l'ARSONM*, 1968, 2, p. 580-582). — Lederer, A.: Célestin-Paul Camus (*Bull. des s. de l'ARSONM*, 1969, 1, p. 101-111).