

## SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 12 FÉVRIER 1931

### Rapport de la Commission des Colonies, chargée de l'examen du Budget des recettes et dépenses extraordinaires du Congo Belge pour l'exercice 1931.

(Voir les n<sup>os</sup> 50 et 70 du Sénat.)

Présents : MM. VOLCKAERT, président; AERBEYDT, BECKERS, le vicomte BERRYER, le comte DE KERCHOVE DE DENTERGHEM, GOFFIN, HULIN, JANSSENS, Edouard, LEYNIERS, MAERTENS, le baron MEYERS, SCHOTSMANS, THIENPONT et VAN OVERBERGH, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le projet de budget extraordinaire pour 1931 présente un déficit de 83 millions.

Les recettes extraordinaires s'élèvent à 106,997,425 francs; les dépenses à 190,267,248 francs.

A part le crédit de 1,500,000 francs pour la Force publique, les dépenses sont productives.

Les crédits antérieurement votés et non encore dépensés, et ceux de 1931, s'élèvent à 1 milliard environ.

Trois objets dominent le budget de 1931 :

Le portefeuille de la Colonie, le crédit agricole et les travaux publics.

\* \*

#### I. — LE PORTEFEUILLE DE LA COLONIE.

Crédit demandé pour 1931 : 8 millions 736,668 francs.

Trois postes : 500,000 francs pour libérer deux parts du Comité national

du Kivu; 7 millions pour des souscriptions, appels de fonds, achats de titres, et 1,236,663 francs pour subvention récupérable au Ruanda-Urundi. (Voir le rapport sur ce budget.)

A une question sur la signification de la libération des parts Kivu, le Gouvernement a répondu : « La prévision au budget extraordinaire de 1931 du crédit nécessaire à la libération des deux parts Kivu se trouvant dans le portefeuille de la Colonie, n'est pas nécessairement une indication de la libération effective de ces parts en 1931, les crédits ouverts au budget extraordinaire pouvant être utilisés pendant cinq ans.

Dans les 7 millions sont compris deux crédits : le premier, de 2 millions, est la prévision habituelle en vue des souscriptions, des appels de fonds, etc.; le second, de 5 millions, est destiné à la souscription éventuelle d'une augmentation de capital de la « Société de la distribution d'eau de Léopoldville ».

A propos de ce crédit de 5 millions, un membre de la Commission, après avoir relevé certains déboires de la Société de Léopoldville, a demandé la

mise à l'étude de l'établissement au Congo, soit d'une Société nationale de distribution d'eau, dont la compétence technique s'étendrait à toute la Colonie, soit d'une régie. « La question des eaux alimentaires au Congo, comme celle des habitations pour noirs dans les centres d'occupation européenne, disait récemment un de nos bons Gouverneurs, doit être étudiée dans toute l'ampleur des problèmes qu'elle pose, car il ne faut pas qu'à propos de chaque application nouvelle, l'ensemble de ces problèmes soit chaque fois repris et discuté. Les enseignements de l'expérience et les hommes spécialisés doivent constituer au bénéfice de toute la Colonie, un fonds commun, auquel toute nouvelle entreprise doit pouvoir recourir pour réaliser au mieux et au meilleur prix une distribution locale. »

La Commission signale cette suggestion à l'attention du Gouvernement.

## II. — L'AIDE A L'AGRICULTURE.

Pour parer à certaines conséquences de la crise économique, qui frappe particulièrement au Congo les entreprises agricoles, le Gouvernement a créé deux Fonds agricoles :

*Le Fonds d'assistance temporaire de l'agriculture*, né en 1930 et doté de 5 millions; le budget de 1931 lui accorde encore 5 millions. Ce Fonds est destiné à prêter aux colons belges les sommes nécessaires « au desherbage et à l'entretien des plantations encore en rapport. »

A la date du 13 février 1931, on n'avait encore rien accordé ni aux colons du Congo-Kasaï ni à ceux du Ruanda-Urundi; 140,800 francs avaient été fournis aux planteurs de l'Equateur; 236,910 francs à ceux de la Province Orientale; 364,650 francs à ceux du Kivu; 72,000 francs à ceux du Katanga. Au total, 814,360 francs sur les 5 millions de 1930. Les interventions varient de 2,500 à 72,000 fr.

Le second Fonds, dénommé *Fonds*

*de crédit temporaire à l'agriculture*, est doté de 15 millions pour le budget de 1931. Il servira, par des prêts à long terme (10 ans) et à l'intérêt de 5 p. c., moyennant garantie hypothécaire ou autre, à aider les colons et les petites sociétés à développer et à équiper leurs plantations.

Pendant la période de grande illusion, les colons et les sociétés trouvaient facilement des capitaux et des crédits en banque. Cette facilité fut la cause des dépenses exagérées et improductives, des directions techniques parfois incompetentes, des constitutions d'entreprises hasardeuses. Ces fautes furent punies par la crise. Il s'en suivit des liquidations et des faillites. Mais la chute des prix atteignit cruellement aussi les entreprises agricoles bien conçues et bien conduites, qui avaient légitimement compté sur des crédits bancaires pour terminer l'équipement ou la plantation de leurs concessions; à peine de les voir disparaître dans la tourmente du crédit qui sévit en 1930, il fallut les aider par un crédit agricole officiel. Le Département, cependant, n'intervint qu'à la fin de l'année, quand l'assainissement des entreprises fut assez avancé pour que l'institution des crédits agricoles à long terme et à faible intérêt put avoir une utilité réelle et sauver les entreprises sérieuses présentant un avenir certain.

Aux dernières nouvelles, la Province Orientale a déjà introduit de nombreuses demandes.

La voie du crédit agricole, dans laquelle le Gouvernement vient d'entrer, à propos de la crise, sera féconde si l'Administration est prudente et sage. Cette mesure tend à prouver que le Gouvernement veut accorder à l'agriculture coloniale la place qui lui revient.

Certains membres de la Commission ne sont guère partisans de l'organisation directe du crédit agricole par l'État; ils suggèrent l'institution d'une institution spéciale.

D'autres membres espèrent que bien-

tôt le crédit pourra être étendu aux indigènes.

\* \* \*

### III. — LES TRAVAUX PUBLICS.

La politique des travaux publics, adoptée par le Gouvernement en 1931, tient en quelques directives : achever les constructions en cours, en déterminer le coût *réel* ; inventorier les travaux réalisés, mettre à profit ce moment de répit pour étudier de nouveaux programmes, en recherchant aussi les moyens financiers nécessaires à leur réalisation.

Après le gigantesque effort de ces dernières années, il est, en effet, opportun de se recueillir et de réfléchir aux possibilités financières des équipements économiques de l'avenir.

Afin de permettre au Sénat de se rendre compte de l'état actuel des grands travaux, nous groupons ci-après et aussi sommairement que possible, les renseignements principaux qui se rapportent aux routes, aux chemins de fer, au service hydraulique et aux ports (y compris l'affaire d'Ango-Ango).

#### A. — LE RÉSEAU ROUTIER.

L'importance progressive de crédits affectés à la réalisation du programme routier, de 1921 à 1931, démontre la grandeur de l'effort.

En 1921, 5 millions de francs; 1922, 2,5 million; 1923, 4 millions; 1924, 3,3 millions; 1925, 2,4 millions; 1926, 9,3 millions; 1927, 17 millions; 1928, 18,9 millions; 1929, 28 millions; 1930, 22 millions et pour parachèvement en 1931 encore 20 millions.

Soit au total, 133,568,000 francs.

A une question de la Commission, le Gouvernement répond qu'il n'est pas possible de spécifier, par année, le coût réel des réseaux routiers parce que les crédits prévus aux budgets extraordinaires peuvent être employés pendant une durée de cinq ans et selon l'ordre d'exécution des travaux.

Bruxelles ignore donc les dispositions arrêtées par les autorités d'Afrique quant à la marche des travaux; de plus, Bruxelles ne possède pas les éléments de comptabilité nécessaires.

Le budget de 1931 ne comporte aucun crédit nouveau pour la continuation du réseau routier. Comme il a été observé plus haut, l'Administration use du répit de la crise pour achever les constructions en cours et *en déterminer le coût réel*. Après, on verra.

La Commission insiste sur la nécessité de connaître le coût réel de ces travaux, dont l'exécution a été critiquée en plusieurs circonstances.

Au 31 décembre 1929, il y avait :

Au Congo-Kasaï : 8,164 kilomètres de routes achevées, 1,825 kilomètres en construction;

Dans l'Équateur : 2,247 kilomètres achevés;

Dans la Province Orientale : 11,169 kilomètres achevés et 3,093 kilomètres en construction;

Au Katanga : 5,270 kilomètres achevés et 2,091 kilomètres en construction.

Le total atteignait 26,850 kilomètres de routes achevées et 7,009 kilomètres en construction ou à l'étude.

Total général : 33,859 kilomètres.

Qui dira le nombre de journées de portage que supprime annuellement cet immense et bienfaisant réseau routier?

#### B. — LES CHEMINS DE FER.

1° *Le chemin de fer du Bas-Congo, Matadi-Léo* : 301 kilomètres sont terminés sur 367. Les travaux sont entamés partout sur les sections non-achevées. On prévoit l'achèvement pour le début de 1932. Le coût de l'entreprise avec le nouvel équipement de la ligne, atteindra près de 800 millions. La diminution des frais d'exploitation compensera vraisemblablement l'importance des nouvelles charges financières. Au fur et à mesure de l'augmentation du trafic, on peut

espérer un abaissement sérieux des tarifs : Ce qui est une des conditions du développement de la Colonie.

2° *Le Leokadi*, de Bukama à Port-Franqui.

Le trafic sur cette ligne est insuffisant pour assurer la rémunération des capitaux ; il est probable que la Colonie qui garantit le premier intérêt fixe, devra intervenir pour une partie dans le paiement de cet intérêt : ce qui augmenterait le déficit du budget ordinaire.

Un crédit de 500,000 francs est demandé à l'extraordinaire pour l'établissement de passerelles sur certains points de la ligne Port-Franqui à Bukama.

Pour ce qui concerne le prolongement de la ligne Port-Franqui à Léopoldville, les études sont en voie d'achèvement. Ce prolongement comporterait 800 kilomètres. Ainsi Matadi serait relié par voie ferrée à Elisabethville et à Capetown.

3. *Le chemin de fer de Banane.*

Au kilomètre 80 de la ligne du Chemin de fer du Congo, le Gouvernement général a émis l'idée de construire un chemin de fer pour desservir le port créé éventuellement à Banane et, en même temps, mettre en valeur la région populeuse de l'Est du Mayumbe. Les études se poursuivent.

4. *Les vicinaux de l'Uele.*

La construction du tronçon de Goma à Buta avance dans de bonnes conditions. On espère que la ligne arrivera à Buta fin 1931, à Titula, fin 1932, et qu'elle sera terminée en 1933. Dès l'achèvement de cette ligne, on entamera les travaux de la ligne Bindo à Bangassu.

5. *Le Benguela-Katanga.*

Les travaux sont en bonne voie. La plate-forme est achevée et la voie

sera posée fin janvier 1931 sur la longueur totale de la ligne, 522 kilomètres. Ainsi la jonction serait faite.

6. *Le Tanganyika-Kivu.*

Après des contretemps sérieux, les travaux avancent. Le tracé du premier tronçon d'Uvira à Kamanyola est bien connu maintenant. La voie est posée sur 5 kilomètres et la plate-forme est achevée sur 40 kilomètres. Le rail arrivera à Kamanyola au début de 1932.

Le coût a été très élevé ; il atteindra de 120 à 130 millions de francs, soit 1,500,000 francs au kilomètre.

Et ce n'est, hélas, pas fini.

La vraie difficulté commencera à partir de Kamanyola et vers Costermansville. Des obstacles presque insurmontables se sont révélés à l'étude de ce tronçon. Jusqu'ici aucun tracé convenable n'a pu être trouvé.

Interrogée, l'Administration déclare maintenant que si aucune solution ne peut être découverte dont la réalisation soit économiquement possible, on devra arrêter les travaux à Kamanyola. Il faudrait, dans ce cas, se contenter du transport automobile, de Kamanyola à Costermansville.

Que l'échec possible, sinon probable, du Tanganyika-Kivu serve de leçon ! Le Gouvernement ne devrait envisager la réalisation de ces sortes de travaux que lorsque des études sérieuses auraient été produites ; surtout, il devrait refuser, dans des cas semblables à celui-ci, sa garantie d'intérêt et d'amortissement.

7. *Le Congo-Nil.*

Il a été décidé d'adopter définitivement le tracé Sud partant de Stanleyville et passant par Bafwaboli, Bafwasende et Avabuki.

Avant d'entamer la construction de cette nouvelle ligne, il sera exigé que des études complètes soient soumises : profil en long, profil en travers, métré,

ouvrages d'art, etc., afin que les travaux puissent être mis en adjudication. Il n'est pas probable que ces travaux pourront commencer avant trois ou quatre ans; il s'agit d'ailleurs d'une dépense de l'ordre d'un milliard et dont la garantie d'intérêt constituera une grosse charge pour la Colonie.

Le Gouvernement est en pourparlers avec les Grands-Lacs au sujet de la constitution d'une nouvelle société qui reprendrait toutes les obligations des Grands-Lacs concernant ce chemin de fer, mais recevrait par contre toutes les concessions des Grands-Lacs dans le voisinage de la ligne.

Or, la constitution d'une nouvelle société soulève la question du taux de la garantie de l'intérêt. On sait que l'intérêt garanti au capital des Grands-Lacs n'est que de 4 p. c. Si une nouvelle société se formait, cet intérêt serait-il majoré?

Toutefois, aucune décision n'a encore été prise.

Les Anglais ont insisté pour la construction d'une ligne de Stanleyville à Kasendi, qui se raccorderait à cet endroit au chemin de fer de Mombasa prolongé jusqu'à Katwe.

Par suite de la crise économique, la situation des colons du Kenya est devenue difficile; c'est pourquoi les Anglais déclarent qu'il est urgent de prolonger le chemin de fer du Kenya jusqu'au Congo Belge. « Cette extension, disent-ils, nous ouvrira les régions minières du Congo et assurera la vente des produits du Kenya et de l'Uganda ».

Notre Gouvernement n'a évidemment pas pu donner l'assurance au Gouvernement anglais que nous pourrions entreprendre la construction de ce chemin de fer d'ici peu de temps. Il a cependant déclaré qu'il verrait arriver avec satisfaction le chemin de fer de Mombasa aux confins de notre Colonie; il a même promis de faire construire une route carrossable reliant la grande dorsale Inumu, Beni, Lubero,

Luofu au réseau ferré anglais à Kasendi.

La Commission a demandé quel était le nombre d'indigènes affectés à la construction des voies ferrées; leur salaire et les conditions de leur recrutement.

Voici la substance de la réponse :

1. Au Matadi-Léo, 9,550 noirs sont employés. 7,700 ont été recrutés par l'Office du travail. 1,200 proviennent de la région. Il y a aussi 650 prisonniers. Le salaire, payé en espèces, est de 3 francs par jour; n'y sont pas compris, les frais de nourriture, de logement, de recrutement, etc.

2. Au Benguela-Katanga, on emploie 3,100 noirs; tous proviennent de l'Angola et sont fournis par les autorités portugaises. Leur salaire est de fr. 2-50 par jour, non compris les frais de nourriture, de logement, de recrutement.

3. Au Tanganyika-Kivu, on utilise 1,800 noirs. Le recrutement se fait partie par le Syndicat d'études du travail indigène, partie par l'entreprise elle-même. Le salaire est de fr. 1-70 par jour, non compris les frais de nourriture, de logement, de recrutement.

4. Aux vicinaux de l'Uélé, on trouve 2,400 ouvriers noirs. Ils sont recrutés par les agents de la Société dans le Nepoko et sont amenés sur les chantiers en camions-automobiles. Le salaire est de fr. 2-03, non compris la nourriture et le logement.

#### C. — LE SERVICE HYDROGRAPHIQUE.

Pour l'amélioration de la navigation sur le fleuve Congo et ses affluents, plusieurs travaux importants sont en cours :

1. Une mission spéciale est occupée à relever la carte hydrographique du Kasai. A la suite de ces études, un

premier travail va commencer en vue de la suppression de la mauvaise passe de la Luchwadi, au sortir de Port-Franqui; pour régulariser le courant, on établira un épi à la rive. Plusieurs de ces épis sont prévus le long du Kasai. L'Administration assure qu'à l'achèvement de ces travaux, on peut avoir le ferme espoir que la navigation sera améliorée dans de notables proportions. On a envoyé, au surplus, une drague et plusieurs baliseurs sur le fleuve.

2. *Le service hydrographique* sur le bief Kindu-Ponthierville et Kongolo-Bukama est fait par le personnel de la Compagnie des Grands-Lacs. Un important matériel a été envoyé récemment, notamment une drague pour l'entretien des passes sur le dernier bief.

3. *Le service hydrographique du Bas-Congo.* — La Commission de techniciens, constituée l'année dernière, avait proposé d'oblitérer le faux bras de Mateba et de continuer, de l'amont à l'aval, l'amélioration des passes par la construction d'épis à la rive. Jusqu'ici, le Gouverneur général n'a pas donné suite aux suggestions de la Commission; il conserve des doutes sur l'efficacité des propositions; en outre, il se laisse arrêter par la forte dépense, de l'ordre de 100 millions.

4. *Le service hydrographique* du Congo entre Léopoldville et Stanleyville. — Le balisage du fleuve est constamment amélioré par le personnel technique du service et la navigation ne donne pas lieu à critiques.

\* \* \*

#### D. — LES PORTS.

1. *Le port de Léo.* — Cette entreprise vient d'être terminée. Le port de Léopoldville est un véritable ouvrage d'art. Il a permis de diminuer considérablement le temps de chargement et de déchargement des navires.

L'entreprise, qui avait été soumissionnée pour 7 millions en 1923, aura coûté finalement 20 millions.

2. *Le port de Matadi.* — Le chemin de fer du Bas-Congo a entrepris la construction du nouveau port, sur pieux métalliques, à Fuka-Fuka, immédiatement en aval du pier existant. Les travaux avancent.

On a décidé de reconstruire entièrement, d'après les mêmes principes, tout le port de Matadi, de façon que les 1,100 mètres d'accostage soient reliés à la rive par un terre-plein en béton armé.

Le coût de l'ouvrage total est évalué à 100 millions. On escompte l'achèvement des 340 premiers mètres pour la fin de 1931 et l'achèvement complet pour la fin de 1933.

Cet ensemble de quais qui pourra faire face à un trafic d'un million de tonnes, suffira aux besoins de la Colonie pendant plusieurs années.

3. *Le port de Banane.* — Une Commission d'étude a été chargée de cette importante question.

Il est résulté des travaux d'une mission spéciale envoyée sur place que le port de Banane se présentait dans les meilleures conditions pour la construction d'un quai en eau profonde.

La Commission a conclu qu'il y avait lieu de construire ce port, avec le moins de dépenses possible.

Depuis, le Gouvernement Général a pris une ordonnance d'expropriation des terrains de Banane.

On cherche, en ce moment, une formule pour permettre de commencer les travaux. Peut-être celle-ci consistera-t-elle, selon le Gouvernement, dans la création d'un simple port d'escale, dont l'expérience fixera l'Administration sur l'avenir qui serait réservé à la construction d'un grand port à Banane.

4. *Le port de Boma.* — On a commencé la construction d'un port de plus de 240 mètres de long. Les tra-

vaux s'achèvent. La dépense atteindra de 25 à 30 millions.

5. *Le port de Coquilhatville.* — Les travaux ont été mis en adjudication. C'est le Chantier naval et industriel (Chanic) qui a emporté l'affaire. Les dépenses sont de l'ordre de 10 millions. On vient de commencer les travaux.

6. *Le port d'Aketi.* — Le port d'Aketi a été achevé par la Société Coloniale de Constructions. Il a coûté environ 2 millions. Les accostages donnent satisfaction.

7. *Le port de Stanleyville.* — Les études seront bientôt terminées. Avant peu, les travaux pourront être mis en adjudication.

8. *Les ports sur le réseau des Grands-Lacs.*

A Albertville : les Grands-Lacs ont construit 435 mètres d'accostage en béton armé, dont le coût atteindra de 12 à 15 millions.

A Usumbura, construction d'une jetée provisoire en bois de 145 mètres de long, qu'on remplacera ultérieurement par une jetée métallique.

A Uvira, 316 mètres d'accostage sont en construction. Coût probable 17 millions.

A Kabalo, 155 mètres d'accostage sont terminés. A Kongolo, 300 mètres. Le coût de ces travaux a été respectivement de 2 et 4 millions.

A Kigoma, 203 mètres d'accostage; coût 7 millions.

9. *Le Port Franqui* a été construit par le Leokadi et à ses frais. Il a exécuté un mur de quai de 500 mètres de long en palplanches métalliques.

10. A *Bukama*, la Compagnie des Chemins de fer du Katanga a construit, avec ses capitaux, un mur de quai en palplanches de 170 mètres de long.

11. Enfin, le *port d'Ango-Ango*, dont les aventures ont donné lieu à d'âpres polémiques de presse, a été l'objet d'une demande d'explications détaillées. Le Gouvernement a répondu à la Commission par l'exposé suivant

qu'à raison de son importance, la Commission a décidé de publier in-extenso.

### LE PORT D'ANGO-ANGO.

L'idée de la construction d'un port à Ango-Ango date de 1925.

Dans sa lettre, du 12 juin 1925, le Gouverneur Général écrivait ce qui suit :

« La nécessité de construire à Ango-Ango les ouvrages d'accostage et de manutention est suffisamment établie par les constatations faites au cours de la dernière saison des hautes eaux. »

Cette lettre était appuyée d'un rapport du Service technique d'Afrique, qui affirmait la nécessité du port d'Ango pour permettre l'arrivée à Matadi des bateaux à marche lente, donc à fret économique, dont la puissance des machines ne permet pas le passage du Chaudron d'Enfer pendant la période des hautes eaux au Congo.

Le Département élabora un cahier des charges et des plans terriers, mais il devait cependant laisser aux entrepreneurs, dont il allait solliciter la soumission, le soin de proposer la solution technique du problème.

C'était, en somme, une *adjudication-concours*, qui allait décider du choix de l'entrepreneur pour Ango-Ango.

Il faut souligner que l'ouvrage à faire à Ango-Ango n'était pas facile. Il fallait obtenir une hauteur de mouillage de huit mètres; les crues représentent six mètres de dénivellation. Il y a quelques mètres de hauteur de sable sur la roche, hauteur variable d'un endroit à l'autre; de sorte que la hauteur totale de l'ouvrage assis sur le roc devait avoir au moins vingt mètres.

Le 29 juillet 1926, par lettre n° 778, la firme Van Velthem et Lindekens était déclarée adjudicataire pour le prix de fr. 45,597,278-70. Cette firme avait remis la soumission au prix global le plus bas; elle pouvait,

en outre, faire état de ce qu'elle était associée à une firme dont l'importance était mondialement reconnue, et qui avait un bureau technique réputé capable de résoudre les problèmes de la construction des ports; la firme Perry, en effet, avait fait ses preuves dans divers travaux coloniaux; elle avait construit notamment le fameux port de Port-Sunlight, en Angleterre.

L'ordre de commencer les travaux fut fixé au 1<sup>er</sup> octobre 1926, c'est-à-dire que dans les trois mois à partir de cette date, les délais d'exécution commençaient à courir.

Ces délais soumissionnés et admis furent de trente-neuf mois pour le port de Matadi et de vingt-sept mois pour Ango-Ango, les deux n'étant pas cumulatifs.

Il se passa cependant des mois pendant lesquels l'entrepreneur ne bougea pour ainsi dire pas. A plusieurs reprises, le Département rappela leurs devoirs aux entrepreneurs.

Nous étions sur le point de rompre avec notre adjudicataire, lorsque la firme *Lever Brothers*, très connue au Congo, se joignit, à ce moment, au premier consortium. Il y avait là un élément nouveau de confiance, parce qu'il ne pouvait être mis en doute que cette dernière firme apportait les capitaux nécessaires à la mise en train des travaux. Celle-ci fut effectuée et, dès le 9 septembre 1927, le Gouverneur Général pouvait écrire :

« Les relevés dénotent une sérieuse amélioration dans l'activité de l'entreprise. »

Sans doute, les rapports du mois d'octobre et du mois de novembre signalaient que les travaux du port proprement dit n'avaient pas encore commencé, mais les entrepreneurs ayant, à la connaissance de l'Administration, un matériel important en commande, il ne pouvait être, en ce moment, question de dénoncer le contrat.

Il faut signaler, en outre, que l'ar-

rivée du matériel fut contrariée par l'épidémie de fièvre jaune qui régnait à cette époque à Matadi, et qui nous obligea à fermer le port.

Enfin, vers la moitié de l'année 1928, les travaux proprement dits commencèrent et l'impression recueillie sur les chantiers s'affirma favorable.

C'est ainsi qu'un télégramme du 23 octobre 1928 du Gouverneur Général disait ce qui suit : « Activité chantier Ango-Ango satisfaisante. » Lorsque peu après, il apparut manifestement que la Société n'était pas capable de couler du béton à sec dans les tuyaux qu'elle avait envoyés à cet effet.

Devant cette constatation inattendue, le Département, après s'être informé, dénonça le contrat de Construcol.

Il s'agissait cependant de poursuivre les travaux sans retard. Le cahier des charges prévoyait deux modes de continuation des travaux : ou bien la Colonie continuait les travaux en régie, ou bien elle faisait une adjudication publique à la charge de Construcol.

Ce dernier mode présentait l'inconvénient d'une perte sérieuse de temps, et celui aussi que toute l'organisation aurait été perdue lors du recommencement des travaux. Enfin, on pouvait craindre que l'énorme matériel, envoyé par la firme Construcol pour son procédé, ne fut pas utilisable pour le procédé qu'adopterait le nouvel entrepreneur.

Une autre solution fut envisagée, qui était celle de remettre les travaux, sans recourir à une nouvelle adjudication, à l'entrepreneur dont le prix de soumission venait immédiatement après celui de Construcol. Mais, outre l'inconvénient de l'inutilité du matériel, il eût fallu s'entendre avec les entrepreneurs dont on ne put admettre les exigences : les entrepreneurs défailants demandaient, en effet, le paiement de toutes leurs dépenses, avec un bénéfice de 10 p. c.

Il ne restait donc plus que la solution de continuer les travaux en *régie*. Pour lui faciliter sa tâche, à celle-ci, l'autonomie financière lui fut accordée et elle fut autorisée à prendre comme conseiller, une firme allemande, la seule qu'on peut trouver comme étant spécialisée en construction de ports, dans le genre d'ouvrage qui avait été amorcé à Ango-Ango par la firme Construcol.

Les chantiers furent rapidement organisés en Afrique et le Service technique de la Colonie fit l'éloge de leur organisation et de leur outillage. Tout semblait marcher à souhait, jusqu'au moment où des nouvelles du Gouverneur Général firent connaître que les ingénieurs de la Colonie n'avaient qu'une confiance limitée dans la solidité des pieux bétonnés sous eau. En même temps, le Gouverneur Général demandait de n'employer le procédé d'Ango-Ango que sur 60 mètres de longueur; ce qui fut accepté; lorsque, peu de temps après, nous apprîmes que tous les pieux étaient de mauvaise qualité. Un télégramme fut envoyé alors en Afrique, prescrivant l'arrêt définitif des travaux.

La firme allemande est incontestablement responsable de cet échec; elle devait avoir et avait un ingénieur sur place au moment de la confection des pieux. *Le Département examine l'opportunité d'intenter un procès en dommages et intérêts* à son conseiller technique, la firme allemande en question. Quant à la responsabilité des fonctionnaires, *le Comité supérieur du Contrôle a été saisi de l'affaire*, et si des sanctions sont reconnues nécessaires, elles seront prises.

Pour ce qui concerne les pertes éprouvées par la Colonie? Comme il a été dit ci-dessus, un accord avec le premier entrepreneur, qui demandait le paiement de toutes ses dépenses, plus 10 p. c., avait été d'abord refusé.

Mais, par lettre n° 156 E. en date du 25 mars 1929, le Gouverneur Géné-

ral conseilla avec insistance une entente avec Construcol, dans le but d'éviter le contrôle de cette firme sur la gestion des chantiers de la Régie, « solution absolument inadmissible. »

Il fut proposé alors à l'entrepreneur une transaction comprenant le paiement des sommes encore dues, la valeur de reprise du matériel (estimation moyenne) et une somme forfaitaire de 1,500,000 francs pour liquidation de l'entreprise, au total 12,645,114 francs. Le Gouvernement avait déjà payé fr. 6,750,121-16 pour travaux exécutés en Afrique. Au total, un peu plus de 19 millions.

Cette transaction fut acceptée après maints pourparlers.

Quant à la Régie, ses dépenses s'élèvent, au 31 décembre 1930, à 27,500,000 francs environ.

Les travaux faits au port des inflammables, qui n'ont pas donné lieu à mécomptes, représentent environ un million de francs. Le matériel sur place a coûté environ 14 millions, dont la majeure partie pourra être récupérée.

Depuis lors, d'accord avec le Gouverneur Général, il a été décidé de faire à Ango une estacade de 120 mètres de longueur sur pieux métalliques, analogue à celle qui existe à Matadi et les travaux ont été confiés à l'entrepreneur chargé de la construction du nouveau quai de Matadi, c'est-à-dire la Compagnie du Chemin de fer du Congo. Ces travaux sont estimés à un peu plus de 5 millions de francs.

\* \*

La Commission, à l'unanimité de ses membres, approuve le rapport.

Elle propose au Sénat l'adoption du budget extraordinaire de la Colonie, par 11 voix contre 3.

*Le Président,*  
V. VOLCKAERT.

*Le Rapporteur,*  
CYR. VAN OVERBERGH.