

ANNEXE VII

TRANSPORTS

CHEMIN DE FER VICINAL BUTA-BAMBILI

(Pour la carte voir la fin du volume)

1^o **Mémemorandum (clôturé le 24 août 1922) des décisions prises avec le Ministre au cours du séjour du Gouverneur Général en Belgique au printemps 1922.**

« Le Ministre est d'accord pour demander l'avis du
» Gouverneur Général pour toutes les questions con-
» cernant les concessions et conventions qui engagent
» la Colonie. Il admet que celles-ci ne peuvent pas être
» conclues sans avoir entendu le Gouverneur General. »
(Page 13).

» Nécessité de faire étudier l'Itimbiri sur sa naviga-
» bilité (crédit extraordinaire pour grands travaux).
» Le chemin de fer ne partira pas de Bumba. Il peut
» partir d'Aketi. — Aketi est en voie d'être reliée
» à Buta par une route en construction. «

« Amphibies. Pas même à envisager avant de con-
» naître régime de la rivière et résultat expériences
» sur rivière à torrent. »

« Le Ministre déclare qu'il n'est pas question de com-
» mencer à s'occuper du chemin de fer Buta-Bambili
» avant que l'on n'ait fait les travaux préliminaires de
» levée de terrain et d'étude de la rivière. Il est saisi d'une
» proposition de création d'une société coloniale de
» chemin de fer vicinaux dont le projet m'a été soumis.
» Je suis d'accord dans les grandes lignes. » (Page 36).

« Pour le surplus, le Ministre déclare être d'accord
» avec le Mémemorandum qu'il ne peut cependant consi-
» dérer comme étant un rapport dont il accepte tous
» les termes ; mais qu'il le considère comme étant
» un aide-mémoire exact des échanges de vues sur
» les questions examinées. » (Page 3 dernier para-
» graphe), de l'annexe du mémorandum.

2^o **Télégramme du 5 septembre 1922 du Gouverneur Général au Ministre, envoyé du S.S. « Anversville » au large de Casablanca.**

« Résultat des conférences, avis nettement

» défavorable à chemin de fer, écartement 0,60 m.
» et offre nous céder tout matériel de ce type. »

LIPPENS.

3^o Note du 8 Septembre du G. G. au Ministre du
S. S. « Anversville ».

Monsieur le Ministre,

« Je crois utile de vous signaler que de l'avis unanime
» de S. E. M. le Ministre Blanc, le Directeur des Finan-
» ces, le Directeur des Travaux Publics, le Directeur des
» Affaires Economiques et le Directeur de l'Agricul-
» ture, les chemins de fer à écartement de 0,60 m. sont
» absolument à déconseiller. L'avis de ces Messieurs
» est extrêmement catégorique et tous, en me décon-
» seillant de laisser établir des voies semblables dans
» la Colonie, m'ont déclaré que dans le cas où nous
» voudrions établir des voies de ce type, ils seraient
» heureux de nous céder tout le matériel dont ils ne
» demandent qu'à se défaire pour remplacer, chez eux,
» cette voie par l'écartement normal de 1m.40. —
» Tous cependant sont d'avis que si l'écartement de
» 1m.40 s'impose pour le Maroc de façon à permettre
» la jonction du réseau marocain avec celui de l'Algérie,
» l'écartement de 1 m. ou mieux, celui de 1m.06 est
» cependant très suffisant. »

« Je tiens à vous signaler ces avis qui confirment
» ceux que m'a donnés le Colonel O'Brien de la « Lon-
» don and Western Railway » que j'ai rencontré
» récemment en Suisse. Cet officier supérieur, ingénieur
» d'une des grandes compagnies de chemins de fer
» anglais, a dirigé les transports pour le ravitaille-
» ment de l'armée anglaise, en France, jusqu'après
» l'armistice; il dirigeait un réseau de plus d'un millier
» de kilomètres à voies de 60 centimètres. »

« Ces avis sont en opposition avec certaines notes
» du Département que j'ai eu l'occasion de voir et je
» crois qu'il serait extrêmement utile de faire étudier
» sur place le problème du Maroc. »

« M^{rs} X..... et Y..... m'ont parlé de voies de 60 cm.

» qui donneraient parfaitement satisfaction dans le
» Calvados. »

« Au moment de prendre une décision sur le type
» de voie à admettre — car il faudra bien, je crois,
» prendre un type standard pour toute la Colonie —
» on ne peut suffisamment s'inspirer de l'expérience
» faite ailleurs. Les autorités que j'ai consultées au
» Maroc considèrent que si un trafic naissant ne peut
» assurer la rentabilité d'un capital important investi
» dans l'établissement d'une voie ferrée, le problème —
» qui se réduit à une question de chiffres — se résume à
» calculer l'avantage qu'il y a à subsidier momentanément
» des moyens de transport même onéreux, de
» façon à créer le trafic ou à l'amplifier, plutôt que de
» perdre pendant X années les sommes considérables
» que représenterait la charge du capital très élevé et
» le déficit d'exploitation d'une entreprise de chemins
» de fer. »

« Je partage entièrement cet avis. Il faut cependant
» considérer que dès que le trafic est en sérieux accrois-
» sement, la solution du chemin de fer s'impose, mais
» dans ce cas, il faut établir la voie de façon définitive
» et notre expérience a été trop coûteuse dans le
» Mayumbe et au chemin de fer du Bas Congo pour
» que nous n'en profitions et fassions les mêmes fautes. »

(signé) LIPPENS.

4^o Note du 9 novembre 1922 du Gouverneur Général
au Ministre.

Monsieur le Ministre,

« J'ai appris fortuitement que la Sonatra avait été
» avisée qu'elle aurait à transporter 12.000 T. de rails
» pour Uele. N'ayant reçu aucune communication
» quelconque au sujet d'un projet quelconque de con-
» struction d'une voie ferrée dans la Colonie en dehors
» du B.C.K. et du chemin de fer de Matadi, je suppose
» qu'il s'agit d'une erreur. — Incidemment permettez-
» moi de vous signaler que l'on m'affirme que la
» Communière de M. Paulis va reprendre le Chemin de

» fer du Mayumbe. Y a-t-il quelque chose de fondé
» dans cette rumeur?

(signé) LIPPENS.

5^o Lettre du Cabinet du Ministre du 31 octobre 1922, n^o 63.

Monsieur le Gouverneur Général,

« J'ai donné l'autorisation au groupe qui s'intéresse
» à la création de chemins de fer vicinaux, d'acheter
» 10.000 Tonnes de matériel, rails, locomotives, wagons
» de récupération à l'état neuf et dans des conditions
» extrêmement favorables. Le contrat établi sur les
» bases que vous connaissez serait à bref délai soumis
» au Conseil Colonial. — Je vous remets, sous ce pli,
» une copie du projet que j'ai envoyé aux intéressés.
» Vous remarquerez qu'il n'y a pas de monopole et
» *que nous ne sommes liés, en ce moment, que pour la*
» *route Buta-Bambili.* L'avis des ingénieurs que j'ai
» envoyés dans le Calvados et qui ont, à Paris, conféré
» avec le service technique marocain, est que pour
» un trafic réduit comme celui que nous avons en vue
» à Buta-Bambili, et dans l'impossibilité où nous nous
» trouvons de construire un vrai chemin de fer, il y
» a lieu de faire l'expérience alors surtout que nous
» avons le bénéfice de très bas prix d'acquisition pour
» le matériel.

Le Ministre,
(signé) FRANCK.

**6^o Télégramme du 12 décembre 1922 du Gouverneur
Général au Ministre,**

« Proteste contre décision chemin de fer Buta-Bam-
» bili prise au mépris memorandum pages, 13 et 36 stop.
» Attendrai projet décret approbation avant donner
» avis justifié conformément article premier arrêté
» royal 6 juillet dernier — stop — Dès maintenant
» je décline toute responsabilité dans entreprise en-
» gagée avant études indispensables malgré mes aver-
» tissements — stop — Proteste aussi que public être
» avisé par Sonatra avant moi et autorités contraire-
» ment vos promesses — stop — Urgence pas justifiée.

» Primo transport matériel impossible faute de bateaux.
» Secundo service automobile suffit. Tertio Conclusion
» rapports techniques défavorable. Quarto Caractéris-
» tiques nécessaires inconnues. Buta point de départ
» impossible. Bondo-Likati beaucoup plus important
» — stop — Précipitation dans cette affaire incom-
» préhensible comparée à B.C.K. décrété depuis 1906
» et à l'étude depuis lors. »

LIPPENS.

7^o Lettre du Gouverneur Général du 12 décembre, datée de Buta.

« Monsieur le Ministre,

« Je me permets de vous confirmer mon télégramme
» et de vous exprimer la pénible surprise que votre
» lettre du 31 octobre Cabinet N^o 63, m'a réservée.
» Au cours de nos nombreuses conversations vous
» m'aviez formellement promis qu'aucun décret ou
» convention intéressant la Colonie n'aurait été pris
» sans demander mon avis. Spécialement pour ce qui
» concerne la question de l'Itimbiri, vous m'aviez
» formellement promis que rien n'aurait été fait sans
» une étude approfondie devant le manque de ren-
» seignements que possèdent le Gouvernement et
» les financiers. Et voilà qu'à peine ai-je quitté la
» Belgique, vous m'annoncez que vous êtes lié, con-
» trairement à tout ce qui avait été entendu, et j'ap-
» prends les décisions que vous avez prises et les arran-
» gements que vous avez faits, par des employés de la
» Sonatra — aucune autorité de la Colonie n'ayant
» été avisée de quoi que ce soit ! »

« Je ne sais comment interpréter cette attitude
» vis-à-vis de moi que je trouve profondément bles-
» sante autant qu'elle marque un mépris absolu des
» autorités locales. Je ne puis m'empêcher de rappor-
» cher ceci de la convention intervenue avec le chemin
» de fer du Congo : pour cette convention vous m'aviez
» fait l'honneur — puisqu'il semble bien que c'est une

» condescendance et non pas un devoir — de me consul-
» ter, mais vous n'avez pas attendu de recevoir cet avis
» pour engager la Colonie. Il est vrai qu'on se trouvait
» à la veille des élections et qu'il s'agissait de pren-
» dre une décision avant qu'il put y avoir une modifi-
» cation au Ministère et dans ce cas-ci c'est précisé-
» ment avant la réunion de la Chambre, alors que rien
» ne justifie l'urgence... que rapidement, — au mépris
» des engagements pris et ignorant délibérément les
» anciens avis du Gouverneur général, des services
» techniques de la Colonie, du Gouverneur de la Pro-
» vince et de l'autorité locale, — vous me mettez
» devant le fait accompli. »

« Je me plains amèrement de ces procédés — voici
» depuis mon retour, Monsieur le Ministre, qu'à plu-
» sieurs reprises déjà des décisions prises de commun
» accord entre vous et moi sont systématiquement
» remises en question. Je vous rappelle ce que je vous
» ai écrit à propos du projet de décret sur les pensions,
» à propos de l'arrêté royal concernant le service mé-
» dical, pour la question de l'hydrographie et dans des
» questions de moindre importance que je ne désire
» pas relever ici. »

« Cette dernière affaire du chemin de fer de l'Uele
» est pour moi tout à fait incompréhensible et je tiens à
» vous exprimer les pénibles sentiments que cette
» façon d'agir m'inspire.

Le Gouverneur Général,
(signé) LIPPENS.

**8^o Télégramme du 20 décembre. Le Ministre au Gouver-
neur Général.**

« Suite votre télégramme N^o 798 mes lettres 31
» octobre, 14 novembre, vous confirme rapport techni-
» que favorable chemin de fer Buta-Bambili. stop —
» Projet avoir été approuvé par vous avant départ
» sous réserve seul point de vue technique, avoir
» dû prendre décision immédiatement nécessitée par

» occasion achat matériel très avantageux — stop —
» Programme définitif convention vous sera soumis
» avant signature stop. Choix ligne Buta justifié par
» considérations économiques facilités et bon marché
» construire sur route existante — stop — Transport
» auto beaucoup trop onéreux stop — Ma lettre 164 du
» 1^{er} décembre indique bateaux commandés Sonatra
» qui transporteront facilement matériel — stop —
» Voir ma lettre du 15 décembre stop — Conseil
» Cabinet et opinion coloniale ici entièrement favo-
» rables.

FRANCK.

9^o Télégramme du 2 janvier 1923. Le Ministre au Gouverneur Général.

« Suite mon télégramme N^o 12 du 20 décembre
» Liénard, ingénieur embarqué via Boma 16 décembre
» pour étude chemin de fer Buta-Bambili.

FRANCK.

10^o Télégramme du 6 janvier 1923. Le Gouverneur Général au Ministre.

« Buta signale premier arrivage matériel chemin de
» fer et démarches directeur Communière en vue tra-
« vaux — stop — sans réponse à mes télégrammes et
» sans nouvelles cette affaire vous prie me télégraphier
« via Redjaf à Watsa où je serai jusqu'au 15 courant
» stop. Je comprends décret approbation concession
» ne pouvoir être soumis Conseil colonial sans être
» accompagné ma note avis expédiée Bambili 25 décem-
» bre stop — Tous renseignements complémentaires
» seront fournis verbalement par de Meulemeester
» et Landeghem connaissant mieux que quiconque
» besoins région et émettant avis nettement défavora-
» ble. Ils seront en Belgique dans deux mois — stop —
» Sans réponse satisfaisante et ne voulant assumer
» aucune parcelle responsabilité dans cette aventure

» financière devant atteindre crédit Colonial m'embar-
» querai Redjaf steamer 19 courant pour Bruxelles
» où défendrai moi-même ce que estime intérêt colonie
» — stop — En attendant j'interdis travaux sur route
» avant octroi concession — stop — Ne les autoriserai
» que si ingénieur délégué par moi conclure favora-
» blement — stop — Ce serait crime abimer route qui
» ne être qu'un chaînon de admirable route Congo
» Nil presque achevée et que j'ai parcourue en auto
» sur plus de 500 Kilom. jusqu'à présent — stop —
» Je fais organiser dès maintenant service auto cour-
» rier et voyageurs entre Bambili et Aba en correspon-
» dance avec service Buta afin ne pas perdre un in-
» stant dans extension vers Est influence économique
» belge qui s'arrête nettement à Bambili malgré tant
» d'années occupation.

LIPPENS.

**11^o Lettre du 9 janvier 1923 du Gouverneur Général au
Ministre.**

Faradje, le 9/1.

« Monsieur le Ministre,

« Comme suite à mes lettres et télégrammes anté-
» rieurs, je vous remets sous ce pli copie d'une lettre
» que j'adresse au Gouverneur de la Province Orientale,
» à la suite de la communication qu'il m'a faite d'une
» lettre du Commissaire général Landeghem, en date
» du 26 décembre dernier et dont ci-joint également
» copie. — J'ai protesté déjà contre ce procédé insolite
» d'une société en instance de concession, qui prévient
» les compagnies de transports et son directeur en
» Afrique, de matériaux qu'elle expédie pour l'exécu-
» tion d'une concession qu'elle n'a pas encore obtenue.»

« Je n'insiste pas davantage sur le caractère vexant
» de démarches faites auprès des autorités en vue d'une
» affaire qu'elles ignorent complètement et au sujet
» de laquelle elles n'ont pas même été consultées. »

« Il me semble cependant que sans parler du Gouverneur Général de la Colonie envers lequel vous avez pris l'engagement formel de le consulter, le Gouverneur de la Province Orientale et le Commissaire du district de l'Uele doivent avoir leur mot à dire dans une entreprise de cette importance à établir dans leur ressort. Il me semble aussi qu'ils connaissent la situation et les besoins de la région un peu mieux que les promoteurs de l'affaire dont les arguments vous ont convaincu. Il me paraît enfin que leur longue carrière de services rendus, leur dévouement inaltérable aux intérêts de leur province ou district et les résultats tout à fait remarquables de leur administration méritent mieux que le dédain avec lequel on les traite lorsqu'on ne daigne même pas demander leur avis. Ils sont au surplus dans leur ressort respectif les seuls représentants légaux du Gouvernement Colonial, c'est-à-dire les seuls aptes à fournir la documentation officielle sur laquelle le Gouvernement doit s'appuyer pour engager les finances de la Colonie. Si après avoir reçu leur avis, le Gouvernement n'avait pas sa religion faite, il lui appartient toujours d'envoyer sur place un délégué compétent pour vérifier leurs avis et propositions. Admettre contrairement à leur opinion, les arguments d'hommes intéressés, surtout lorsqu'ils ne sont pas venus sur place dans le but d'étudier le problème exactement posé, c'est leur faire un affront tout en s'exposant à commettre une erreur qui coûtera cher au Trésor. »

« Je vous déclare à nouveau que je ne pourrai pas continuer à gouverner la Colonie si le Ministre des Colonies persiste dans des errements qui pourraient peut-être s'expliquer par le passé, mais qui ne s'expliquent plus aujourd'hui et que, en tout cas, je n'admets pas. Je ne le pourrai pas parce qu'il a été formellement entendu que je serais consulté sur toutes les affaires qui concernent la Colonie et parce que, reportant moi-même sur mes subordonnés la confiance

» que je dois avoir du Gouvernement, je ne puis ad-
» mettre qu'ils soient traités avec le même dédain

(signé)

Le Gouverneur Général

LIPPENS.

**12° Télégramme du 12 janvier 1923. Le Ministre au
Gouverneur Général.**

« Confirme télégramme N° 12 du 20 décembre et
» mon télégramme 15 du 2 janvier — stop — surplus
» votre télégramme du 6 janvier Redjaf moi pas d'ac-
» cord stop — Votre présence indispensable en Afrique
» stop — Projet constitution société vicinaux avoir été
» approuvé par conseil Ministres — stop — Concessions
» dépendent Pouvoir législatif avec qui Ministre seul
» être en rapport — stop — J'entendrai avec intérêt
» De Meulemeester et Landeghem.

FRANCK.

**13° Télégramme N° 55, du 21 janvier 1923. Le Gouverneur
Général au Ministre.**

« Vos télégrammes Buta-Bambili prouvent à nou-
» veau votre mépris engagements pris — stop —
» Memorandum vous interdit affirmer mon accord
» stop — Je proteste énergiquement contre procédé
» stop — Mon désir être légitime communiquer avis
» autorités locales Conseil Colonial car inutile prévoir
» cet avis dans arrêté si Ministre peut le jeter au panier.
» stop — Je déclare avoir perdu toute confiance en
» vous et sans accident me retenant chevet ma fille
» serais déjà embarqué Redjaf stop — Ai signalé situa-
» tion intolérable à Premier Ministre lui demandant
» pourvoir mon remplacement bref délai.

LIPPENS.

A la même date et à la même heure le Gouverneur général a adressé au Premier Ministre un télégramme par l'intermédiaire de Madame Lippens, à défaut de code chiffré avec le Président de Conseil. Ce télégramme est nécessairement parvenu à Bruxelles plus tard que le télégramme adressé au Ministre des Colonies mais quoi

qu'il fut annoncé dans celui adressé à M. Franck, il ne fut pas mis sous les yeux du Conseil des Ministres.

14° Télégramme du 21 janvier. Le Gouverneur Général au Premier Ministre par l'intermédiaire de M^{me} Lippens.

« Transmets urgence Theunis citation : Franck re-
» fusant communiquer conseil colonial avis autorités
» locales sur le projet de chemin de fer Buta-Bambili
» et déclarant faussement mon accord acquis contrai-
» rement à memorandum laissé à Bruxelles et à mes
» avis ultérieurs prie instamment premier Ministre
» prendre connaissance mes télégrammes N^{os} 798 du
» 13 décembre — 49 du 6 janvier — mes lettres 685 du
» 9 novembre 795 du 12 décembre, 825 du 25 décembre,
» N^o 6 du 9 janvier et 54 du 17 janvier stop — Estime
» devoir éclairer Gouvernement par confrontation
» documents officiels émanant seuls représentants
» légaux Gouvernement sur place avec documents
» fournis par financiers promoteurs — stop — Avis
» unanime autorités locales être que voie projetée in-
» tile actuellement et irréalisable dans conditions et
» prix proposés par promoteurs sans études sur place —
» stop — Si concession est octroyée imposer promoteurs
» sous caution réalisation conditions et prix convenus
» — stop — Franck s'obstinant mépriser engagements
» pris pendant mon séjour Bruxelles ma mission deve-
» nir intolérable et je vous prie de pourvoir mon rem-
» placement à bref délai. stop — Aussitôt ma fille
» hors danger poursuivrai mon inspection mais je
» bornerai mes rapports avec Franck à questions
» purement administratives puisque il sait et voit
» mieux que nous tous sur place.

LIPPENS.

15° Lettre du 20 janvier 1923 du Gouverneur Général au Ministre.

Monsieur le Ministre,

« C'est avec stupéfaction que j'ai reçu ici votre télé-
» gramme N^o 12 disant : « Projet avoir été approuvé

» par vous avant départ sous réserve seul point de
» vue technique » — affirmation qui est formellement
» démentie par le texte de mon mémorandum que
» nous avons revu la dernière fois ensemble le 24 août,
» quelques jours avant mon départ. Je suis véritable-
» ment indigné de cette affirmation. »

« Vous dites aussi que le rapport technique fait dans
» les bureaux par des personnes qui n'ont jamais vu le
» tracé, est favorable : singulière conclusion lorsque
» les caractéristiques de la route Buta-Bambili ne
» répondent absolument pas à celles que la voie étroite
» réclame.

« Vous dites que la ligne Buta-Bambili est justifiée
» par des considérations économiques. Aucune enquête,
» aucune étude des conditions économiques de la
» région, n'ont été faites ou n'ont été réclamées aux
» autorités. »

« Je ne puis admettre votre argument qu'il s'agit
» ici d'une expérience quand nous avons celle du
» Mayumbe et quand le rapport sur lequel vous vous
» basez estime qu'il ne faut pas, pour une voie étroite
» dépasser une exploitation d'une centaine de kilo-
» mètres et que vous commencez par la concéder sur
» 225 Km ! »

« Les conclusions de tous ceux qui se servent de
» chemin de fer à voie étroite sont défavorables même
» d'après votre rapport technique et le seul argu-
» ment que vous invoquez, c'est le bon marché d'un
» matériel d'occasion. »

« En Belgique, vous même, comme moi, vous avez
» estimé qu'il ne pouvait être question d'établir un
» réseau de chemins de fer vicinaux au Congo en adop-
» tant pour ces lignes des types de voie, tous différents.
» (Nous avons déjà des voies de 1,06 m., 1 m. et 0.75 m.
» + 0.60) et vous étiez d'accord avec moi pour stan-
» dardiser. »

« Je vous envoie encore sous ce pli un rapport que
» m'envoie le Gouverneur de l'ancienne Afrique Occi-
» dentale Allemande qui donnera des renseignements
» intéressants à votre service technique et vous y

» verrez que là aussi les autorités administratives et
» techniques estiment que la première règle qu'il faut
» respecter c'est la standardisation des voies. »

« Comme dans le rapport que vous me communi-
» quez, là aussi on considère que la voie de 60 centi-
» mètres ne peut être considérée qu'à titre provisoire
» et que son établissement, pour sauvegarder, les inté-
» rêts de la Colonie, impose l'obligation d'établir
» immédiatement l'assiette de la voie en prévision
» d'un écartement plus large, tant au point de vue
» côtes, qu'au point de vue courbes. »

« Tout ce que je vous ai déjà écrit et tout ce que je
» vous dis ici prouve encore la légèreté avec laquelle on
» jette le pays dans une aventure que je déplore. Je
» voudrais que l'avis des autorités locales soit connu du
» Conseil Colonial et du Conseil des Ministres dont la
» bonne foi a été évidemment surprise. L'arrivée
» prochaine de Messieurs de Meulemeester et Lande-
» ghem permettra de donner tous les renseignements
» nécessaires et il faut que les responsabilités soient
» nettement établies.

« Je n'ai pas reçu réponse encore aujourd'hui 17 jan-
» vier au télégramme que je vous ai adressé. J'ignore
» donc si j'arriverai à Bruxelles en même temps que
» cette lettre — de toute façon, je la remettrai moi-
» même au courrier à Redjaf. »

« Si le Conseil Colonial et le Parlement décident,
» contrairement aux avis des autorités locales, à persé-
» vérer dans la voie que votre laconique lettre du 31
» octobre m'annonce, je n'ai qu'à m'incliner. Mais il
» serait inouï que pour une entreprise comme celle-ci,
» on engage le pays sans la moindre enquête, sans
» la moindre étude sur place, alors que pour les moïn-
» dres travaux, l'État, à raison, ouvre des enquêtes
» de commodo et incommodo. »

« Je ne puis pas ne pas signaler aussi tout ce que
» cette affaire présente d'insolite : le matériel a déjà
» été envoyé par la Communière au Congo pendant
» mon séjour en Belgique. J'ai vu au début novembre
» des locomotives sur le terrain de la Sonatra à Léo ! »

« Il est assez étrange alors d'affirmer par la lettre
» du 31 octobre que les achats de matériel viennent
» d'être autorisés par le Ministre. De plus une lettre
» de la Sonatra signée par M. Ficq et datée le 3 novem-
» bre demande des ristournes pour le transport du
» matériel déjà arrivé pour « *la ligne en construction.* »
« J'étais en Belgique jusqu'au 30 août et il faut que
» je souligne l'attitude qui a été prise vis-à-vis du
» Gouverneur Général du Congo. »

Watsa, 17-1-23.

Le Gouverneur Général.
(signé) LIPPENS

16° Télégramme du 24 janvier 1923. Le Ministre au
Gouverneur Général.

« Votre démission acceptée. stop — Considérations
» votre télégramme n'être ni justes ni exactes stop —
» Malgré incident que je regrette profondément le
» Gouvernement vous exprime sa sincère gratitude
» pour votre dévouement et les grands services que
» vous avez rendus à la cause coloniale stop — J'y
» joins expression de mes profonds regrets de devoir
» me séparer de vous dans ces conditions — stop —
» Nécessaire sera fait ici pour transmettre pouvoirs.
» Vous en serez avisé.

FRANCK.

* * *

Par sa lettre du 31 octobre et son télégramme du 20 décembre le Ministre des Colonies annonce au Gouverneur général que le service technique a donné un avis favorable à l'établissement d'une voie de chemin de fer à écartement de 0,60 m., avec des rails de plus ou moins 10 kgr. sur une route de Buta Bambili, longue de 225 kilomètres avec des courbes de moins de 20 mètres de rayon et des côtes de 9 %.

Ce rapport parle du Maroc et expose que la voie de 0,60 m. a dû y être employée à cause des conventions internationales. Pour marcher vite le Gouvernement

français, avec une main-d'œuvre militaire, a établi la voie en adoptant des « caractéristiques assez rudes » de 5 % de pente et de 50 mètres de rayon minimum. Ces transports étaient difficiles et coûteux et on modifia la voie de façon à ne pas dépasser 2 % de pente et 100 mètres de rayon.

Les rails de 9 1/2 kgr. au mètre furent remplacés par des rails de 15 kgr. Les locomotives 8 à 10 tonnes ont été remplacées par des locomotives de 16 à 17 tonnes.

« Somme toute on est arrivé à avoir avec un écartement de 0,60 m. des caractéristiques, un poids de rail et un gabarit de matériel roulant en tout semblables à ceux de la voie d'un mètre d'où coût élevé du kilomètre tout en conservant les défauts de la voie de 0,60 m. »

Le prix au kilomètre ressort à environ 100,000 Frs ; l'exploitation comprend 1,700 Européens et 5000 indigènes soit plus d'un agent blanc par km.

Au chemin de fer des Grands Lacs au Congo le prix au kilomètre pour la voie de 1 mètre, avec des caractéristiques analogues a coûté également 100,000 Frs mais le personnel blanc est réduit à un agent par 5 kilomètres.

Le rapport mentionne :

« Mr Bursaux qui fut Directeur Général de cette voie pendant la guerre et lui a fait donner un rendement inespéré, nous disait que la voie de 60 c/m était une erreur et que si lui-même avait continué à construire à cet écartement c'est que pendant la guerre il disposait de matériel Decauville et qu'il fallait maintenir une voie homogène pour l'exploitation ; mais la plateforme fut prévue pour la voie de un mètre. »

« Cependant les conclusions de l'annuaire économique du protectorat du Maroc, tout en faveur de la voie de 0,60 m. comme voie de début et à faible trafic, disent : Cette expérience montre que les transports par voie de 0,60 m. coûtent cher et qu'en même cas pour peu que le trafic ait quelque importance, il n'y a pas intérêt à réaliser un réseau défi-

» nitif avec cette largeur de voie. Mais la construction
» d'un chemin de fer à voie normale et même à voie
» d'un mètre (c'est surtout la voie normale qui est envi-
» sagée ici car elle devient la voie générale du Maroc)
» est toujours lente et à l'époque actuelle terrible-
» ment onéreuse. Les pays neufs qui ne peuvent se
» développer sans moyens de transport risqueraient
» donc de végéter fort longtemps s'il n'existait pas un
» moyen de suppléer, au moins provisoirement, à
» l'absence d'une voie à grand rendement et d'attendre
» sa réalisation plus ou moins sanitaire. Ce moyen, la
» voie de 0,60 m. le fournit. »

« Donc la voie de 60 c/m convient pour un léger
» trafic impliquant un matériel léger, tant voie que
» matériel roulant. »

Les chemins de fer du Calvados (lignes Caen-Divis-Luc, Caen-Falaise (ligne de Bayeux) furent construits avec le petit chemin de fer Decauville de l'exposition de Paris de 1899. Le rail de 9 kgr. a dû faire place à un rail de 15 kgr. Les locomotives de 10 tonnes remplacées par des locomotives de 14 tonnes.

Le coût de l'installation de cette ligne s'élevait (avant la guerre) à 55,000 Frs au kilomètre et ne présente pourtant presque pas de terrassements. Le Gouvernement français départemental supporte 95 % du déficit.

« Monsieur Laroche, directeur du chemin de fer du
» Calvados est hostile à la voie de 0,60 m. et le Conseil
» Départemental dans sa séance du 6 octobre 1922
» a déploré l'adoption de la voie de 0,60 m. pour ces
» lignes.

« Il ne faut pas demander à la voie de 0,60 m. un
» rendement pour lequel, en principe, elle n'est pas
» désignée. Si on veut lui donner une importante
» capacité de transport, il faut augmenter le poids des
» rails, la robustesse et la capacité des wagons, le poids
» et la force des locomotives, adoucir les caractéristi-
» ques et partant augmenter le cube de terrassement.

« Dans ces conditions, on se rapproche du coût de
» construction de la voie de 1 mètre, tout en n'ayant

» pas ses avantages et en gardant les désavantages
» de la voie de 0,60 m.

« La voie de 0,60 m. coloniale se comprend pour un
» trafic très léger, demandant aussi un matériel léger.

« Nous pensons que dans un pays neuf un premier
» stade de transport mécanique le moindre coût de
» la voie de 0,60 m. sur celle de un mètre sera appréciable
» sans que cet écartement nuise sérieusement à l'explo-
» tation ; mais il s'impose aussi de remplacer sans
» hésitation cette voie par celle d'un mètre dès que
» le trafic ou les caractéristiques obligent à prendre
» des locomotives de plus de 10 tonnes et par le fait
» même des rails de plus de 9 kgr ; en d'autres termes
» on doit avoir recours au matériel adéquat à la voie
» d'un mètre. »

« L'exemple du Mayumbe ne nous inciterait pas à
» renouveler l'expérience d'une voie de 0,60 m., mais
» cette ligne pâtit encore des conditions et caractéris-
» tiques de pente très défectueuses du tronçon
» « Société », de plus son matériel est trop lourd,
» c'est-à-dire qu'elle constitue un exemple de mau-
» vaise voie de 0,60 m. »

« Nous pensons que des rampes importantes (40 à
» 45 ‰ et répétées doivent être évitées quitte à
» racheter une plus forte différence d'altitude par un
» développement plus grand. »

« Enfin, pour éviter une trop grande fatigue du
» matériel arriver à une distribution judicieuse de celui-
» ci, la longueur d'une section ne pourrait être supé-
» rieure à 100 kilomètres. »

Il est utile de remarquer que le service technique de Monsieur le Ministre juge de la question en ignorant les caractéristiques de la route de Buta-Bambili, et la valeur économique de la région. Il ignore le prix de revient de la tonne kilométrique transportée en auto sur la route de Buta-Bambili et le faible capital que l'emploi de l'auto exige sur cette superbe route.

Mr. Liénart, ingénieur, non pas de l'État mais du groupe concessionnaire, a été envoyé au Congo pour se rendre compte des situations locales après l'octroi de la concession par le Ministre et l'achat du matériel. Les rapports faits par cet ingénieur prouvent que l'établissement de chemin de fer sur la voie de Buta Bambili est impossible... ce que j'ai déjà dit.

On a reproché au Gouverneur général d'avoir comme fonctionnaire démenti un communiqué paru dans la presse quotidienne. J'estime que non seulement je pouvais mais que je devais répondre à un article dont je ne connais pas l'origine et que publiaient tous les journaux. (Notamment l'article paru dans le journal *Le Soir* du 31 octobre, N° 304, page 2. — *L'African World* du 28 octobre 1922 y ajoute : « The first line to be built (and both Minister Franck and Governor General Lippens have agreed to this) will connect Buta with Bambili. » (signé Rousseaux).

En effet, n'incombe-t-il pas au Gouverneur général qui a pour mission de veiller aux intérêts de la Colonie et à défendre son crédit d'empêcher qu'on exploite le public crédule avec des affirmations qui font croire que l'affaire proposée est patronnée par lui?

Ne pouvant envoyer un démenti à tous les journaux séparément, j'ai télégraphié au *Soir* dans les termes suivants :

« Niangara le 29 décembre 1922. » Je lis avec étonnement votre numéro 304 reçu Niangara article chemins de fer Congo-stop. — Ne voulant pas silence gouvernement local soit faussement interprété sur entreprise prétendument décidée alors qu'il n'y a pas de décret concession ni études préalables sur place et que autorités locales avoir émis avis nettement défavorable prie rectifier inexactitudes publiées — stop —

« *Primo* : inexact pouvoir établir chemin de fer Buta-Bambili rapidement et à bon marché parce que transport matériel très lent sur Itimbiri-Rubi suite difficultés navigation défaut bateaux appropriés impossibilité technique poser voie sur route automobile trop étroite trop accidentée.

« *Secundo* : route existante capable assurer évacuation totalité produits actuellement inférieurs mille tonnes annuellement. »

« *Tertio* région peu riche produits naturels exporta-

» bles trafic augmentera lentement suivant développe-
» ment culture coton et évacuation sera assurée par
» route nombreuses années.»

« *Quarto* : ne puis croire à achat et envoi Congo
» matériel avant obtention concession et existence
» cahier des charges préjugeant décision Conseil colo-
» nial et Parlement — stop — Vous remercie inter-
» vention votre grand organe pour renseigner exac-
» tement opinion publique trop longtemps abusée
» par presse spéciale.

LIPPENS.

Tout gouverneur général conscient de sa responsa-
bilité agirait de même et ne permettrait pas plus que
moi que le public dans une affaire financière soit induit
en erreur, par l'usage qui est fait de son nom.