

CONGO BELGE

RECUEIL DES CIRCULAIRES ET INSTRUCTIONS.

— 1937 —

TABLE ALPHABETIQUE DES MATIERES.

TRAVAUX PUBLICS

Circonscriptions indigènes - Participation aux travaux routiers. - Circulaire n° 1 du 19 novembre 1937.



Elisabethville, le 19 novembre 1937.

Circulaire relative à la participation des circonscriptions indigènes aux travaux routiers.

J'ai pu constater au cours de mes récents voyages dans diverses régions de la Colonie des divergences d'interprétation et des erreurs dans l'application des instructions en matière de collaboration des indigènes aux travaux routiers. Certains administrateurs semblent encore considérer comme devant être classées « routes d'intérêt général » les voies de communication qui relient deux postes occupés par des agents de l'Etat.

Je crois utile de reprendre la question et de préciser l'interprétation que je désire voir donner aux textes relatifs à la matière.

Le décret du 5 décembre 1933 oppose routes d'intérêt général et routes d'intérêt local, les premières devant être construites et entretenues par la Colonie sans intervention de tiers, les secondes devant être construites et entretenues par les circonscriptions indigènes sans intervention du budget colonial.

Jusqu'en 1935, l'interprétation officielle tendait à considérer comme « routes d'intérêt général » **toutes celles qui reliaient des centres d'occupation de l'Etat.** Depuis, cette interprétation a été écartée. Elle était manifestement excessive. En effet, nombre de « routes » ne sont en réalité que les anciens sentiers serpentant de village à village, devenus par aménagements successifs piste caravanière - piste motocyclable - piste ouverte au trafic automobile léger; puis les exigences du commerce ont amené la mise en service de camions de plus en plus lourds; des raccordements ont été établis, des variantes tracées; le charroi peut être devenu important. En réalité, la route n'a pas pour cela changé de caractère. Elle continue de servir, autant et mieux qu'autrefois, aux relations entre indigènes de village à village - tout en servant en même temps aux commerçants de la région pour évacuer vers les voies de communication les produits de l'intérieur. Ce n'est pas parce que d'autres usagers profitent de la route qu'il se justifierait d'exonérer les circonscriptions indigènes d'une charge qu'elles ont supportée de tout temps. Or le classement

de la route dans la catégorie « intérêt général » comporte de plein droit pareille exonération. Donc il faut veiller à ne pas classer prématurément une route dans la catégorie « intérêt général ». Des erreurs ont été commises à cet égard, et se perpétuent. J'ai voyagé sur une route, construite par les chefferies, ne servant qu'aux indigènes et à une société cotonnière, et pour l'entretien de laquelle on ne peut, à raison de sa classification, ni avoir recours aux prestations des circonscriptions, ni accepter le subside que la société cotonnière serait toute disposée à octroyer. Pareilles anomalies doivent être signalées et faire l'objet de propositions de déclassement.

*
**

S'il serait anormal d'exempter les circonscriptions indigènes de tout travail sur des routes qu'elles ont construites et entretenues autrefois, ou qu'elles devraient de toute façon construire et entretenir à leur usage à défaut d'utilisation par des transporteurs ou automobilistes européens, il serait d'autre part inéquitable de prétendre leur faire supporter la charge **intégrale** d'une route dont, à raison du trafic qu'elle est appelée à supporter, les caractéristiques dépassent largement les besoins des collectivités indigènes.

Quelle que soit à cet égard la généralité des termes dont se sert la loi, celle-ci doit être interprétée dans ce sens que nous devons mettre à charge des collectivités indigènes la construction et l'entretien des routes d'intérêt local dans la **mesure où elles répondent à leurs propres besoins** - en respectant toujours, bien entendu, les limites de durée prévues par la loi pour les travaux imposés. Si une piste répondant aux besoins des indigènes ne répond pas aux nécessités du trafic, la solution logique est de **partager la charge**, les collectivités indigènes assumant une partie du travail ou des frais, correspondant à l'utilité qu'elles tirent de la route.

Quelle est cette mesure ? Elle doit être déterminée objectivement dans chaque cas. Le **minimum** de ce que l'on doit imposer aux chefferies, c'est le travail (ou la dépense, si elles ont recours au travail salarié) correspondant à l'entretien d'une piste caravanière et de ses passages d'eau.

Ce minimum sera fréquemment dépassé, dans les régions évoluées. Il est tout à fait normal que les collectivités indigènes établis-

sent sans intervention du budget de la Colonie, une jonction qui les relie au rail ou à la voie fluviale, pour permettre l'évacuation de leurs produits en leur évitant le portage.

Mais si cette route sert en même temps à l'évacuation d'une huilerie ou d'une usine cotonnière; si elle constitue un tronçon d'une liaison interprovinciale; si elle est fréquentée par des cars-courriers ou des camions venus de loin, il n'est pas équitable de faire supporter par les chefferies traversées toute la charge de l'entretien. Dans pareil cas, des subventions des usagers (commerçants, usiniers, transporteurs) devront suppléer à concurrence de la différence entre ce que nous pouvons équitablement imposer aux chefferies traversées et ce qu'il faut pour maintenir la route en bon état d'entretien; et si les subventions des usagers sont insuffisantes, il faut avoir recours aux subsides de l'Etat, à charge du budget général.

Il pourra arriver, dans des cas exceptionnels, que des circonscriptions riches aient intérêt à établir, même à leurs frais exclusifs, des routes ayant le caractère de voies principales, à aménager en vue du trafic lourd une voie qu'obligatoirement elles ne devraient entretenir qu'en vue d'un trafic léger. Si l'empierrement de la route, la construction d'ouvrages d'art définitifs doivent permettre une économie de cinquante centimes la tonne-kilomètre dans les frais de transport, la production indigène des régions desservies se trouvera valorisée à due proportion et l'engagement par les C.A.C. de dépenses même importantes pourra être un acte de saine gestion. Mais encore une fois, si l'intérêt des chefferies desservies ne suffisait pas à justifier la dépense, les chefferies desservies ne devraient pas être seules à la supporter.

Des dépenses de ce genre ne pourraient toutefois en aucun cas être inscrites d'office par les autorités administratives au budget des circonscriptions. Je tiens à combattre la tendance, qui se manifeste et s'accroît, de préjuger du consentement des chefferies, ou même de s'en passer, et de mettre à la charge des budgets des C.A.C., par une interprétation abusive du décret et par un souci trop exclusif d'économies budgétaires, des dépenses qui en équité ne doivent pas leur incomber.

En résumé, les circonscriptions indigènes doivent construire et entretenir les routes d'intérêt local par :

a) les prestations en main-d'œuvre, fournies par application des articles 45, 47 et 48 du décret du 5 décembre 1933. Ces prestations en nature, qualifiées de corvées dans le Rapport du Conseil Colonial, ne doivent pas être rémunérées par les C.A.C.;

b) le cas échéant, les versements des indigènes qui seraient autorisés à racheter les corvées imposées par la circonscription;

c) les ressources normales de la circonscription. Celles-ci peuvent être suffisantes pour permettre à la circonscription de s'abstenir de faire appel à la corvée ou à son rachat;

d) les réserves, mais seulement dans le cas de construction d'une route nouvelle ou d'établissement d'ouvrages d'art définitifs. Si les ressources en argent ou main-d'œuvre visées sous a) b) c) ne suffisent pas à assurer l'**entretien normal**, il faut en conclure que la chefferie n'est pas capable d'assurer seule la charge et avoir recours à d'autres ressources.

En tout cas, l'affectation des réserves à des travaux routiers devra être consentie avec prudence, dans les limites prévues au budget et en fonction des autres besoins et dépenses des circonscriptions;

e) les subventions des autres usagers - industriels, planteurs, commerçants, transporteurs - ayant intérêt à la construction, à la mise en état ou à l'amélioration des caractéristiques des routes en cause. Parmi ces subventions sont à classer les versements des sociétés cotonnières au fonds cotonnier, des riziers, etc.;

f) les subsides de l'Administration, dans le cas où les subventions reprises sous e) ne suffisent pas à couvrir la différence entre la part pouvant équitablement être mise à charge des circonscriptions desservies et le coût total des travaux. Les demandes de subsides devront être appuyées d'une justification détaillée;

g) enfin, si intervient le décret instituant une taxe routière sous forme d'impôt de consommation sur l'essence, le montant de la taxe sera affecté partie au rachat des péages, partie à des améliorations définitives à **effectuer en-dehors des travaux normaux d'entretien**. Des instructions à ce sujet seront données en temps utile.

Le Gouverneur Général,

RYCKMANS.
