

Citas S.A.

Evènements pour les années 1928 à 1933

1928 — Le programme prévu pour l'année 1928 ne put être réalisé entièrement en raison de la montée des eaux du fleuve Congo survenu au début d'août avec une intensité si grande qu'elle submergea les murs d'ancrage et empêcha la poursuite des travaux. Les travaux dépendant, tels que les ancrages supérieurs du quai et les travaux de remblai, furent arrêtés en raison de cet arrêt forcé. Malgré tout, fin du mois d'avril, le quai en palplanches fut battu sur une distance de 209 mètres et l'ancrage inférieur fut achevé sur une distance de 180 mètres. Un accord fut conclu avec la Société des Chantiers Naval et Industriel du Congo (Chanic), qui garantissait le bon déroulement de l'activité. En fonction de la méthode utilisée pour manipuler le cuivre, une grue de 3 tonnes fut installée. A la fin du mois d'août 1929, la Société disposera d'un mur de quai de 180 mètres pour faciliter le trafic. En raison des travaux de construction du port, le trafic augmenta légèrement, passant de 36.000 tonnes en 1927 à 41.500 tonnes en 1928. La Société fut connue pour transporter le cuivre de l'Union Minière vers Anvers via Matadi. Depuis le début des opérations, la Société manipula 25.000 tonnes de cuivre et, malgré l'insuffisance de ses moyens et les difficultés du trafic, la moyenne journalière ne fut jamais inférieure à 200 tonnes traités pour chaque arrivée. Lorsqu'il sera complètement équipé, le port pourra traiter 800 tonnes par jour, soit 20.000 tonnes par mois. (1930 T1/ 588)

1929— Les travaux de construction du port continuèrent au cours de l'année. Afin de permettre son développement dans des conditions normales, la Société fut contrainte de transférer une partie importante de son trafic vers le port public de Léopoldville, vu que ses propres moyens de transport furent momentanément insuffisants. Malgré ces obstacles, la Société réussit à gérer le trafic en passant de 41.500 tonnes en 1928 à 87.000 tonnes en 1929, tout en satisfaisant complètement sa clientèle. Fin de l'année, le port fut complètement achevé. Il fut constitué ; d'un quai en palplanches métalliques de 300 mètres de long, avec retour à la rive à l'amont et à l'aval ; deux grues à portique de 1.500 kilos équipées d'équipements électriques ; d'une grue à portique de 3.000 kilos équipée d'équipements électriques ; d'une grue à portique de 15.000 kilos équipée d'équipements électriques ; et deux ponts-roulant spécialement conçus pour le transit du cuivre, qui permirent de décharger 400 tonnes par jour ; des magasins de charpente métallique sur une superficie de 7.000 m². Une grande partie du nouveau réseau ferroviaire spécifique fut en cours de construction. La partie des terres récupérées sur le fleuve qui s'étendait sur environ 1 ½ hectare demeura propriété de l'Etat ; la Société ne posséda que l'usufruit en payant une taxe annuelle de 1 franc. Cet inconvénient sépara la propriété de la rive du fleuve par une bande de terre appartenant à la Colonie ; par la suite, à la demande la Compagnie, le Gouvernement de la Colonie accorda cette parcelle. Ainsi, la propriété augmenta d'une parcelle considérable en contact direct avec la rive. Après l'augmentation des prix des matières premières, des matériaux et des salaires, les prévisions furent légèrement dépassées. Pour garantir l'achèvement du programme de construction, la société demanda aux banquiers les facilités de caisse nécessaires. Il ne fut pas versé de dividende dans le but d'apurer rapidement sa situation financière et d'assurer les amortissements nécessaires. (1934 T1/ 301&302)

1930 — Le quai complètement outillé fut normalement utilisé pendant l'année 1930. Le volume du trafic augmenta de manière significative, atteignant 125.000 tonnes.

Au cours des années 1930, la société fut contrainte de réduire les coûts de transport pour certains produits d'exportation tels que les palmiers, les huiles de palme, le coton, le café, etc. Il fut demandé de nouvelles réductions de 33 à 60 % sur ses tarifs actuels, qui étaient déjà réduits. Il fut donc prévu qu'en 1931 les revenus diminueront considérablement, ce qui aura un impact négatif sur les performances de l'entreprise. (1934 T1/ 301&302)

1931 — Au début de l'exercice, le port ne nécessita plus que des travaux de finition et d'accessoires pour être achevé. Le tonnage diminua légèrement, conformément aux prévisions. Il fut ramené 97.000 tonnes contre 125.000 tonnes en 1930. Les réductions de plus en plus nombreuses demandées par le commerce en faveur des produits importés de grande consommation, qui furent imposées par les pouvoirs publics au profit des produits végétaux d'exportation, eurent un impact négatif sur le rendement des installations. En suivant la politique adoptée en prévision de la crise, la Société laissa un bénéfice de francs 1.472.846,09 qui fut reporté entièrement. Depuis le 1er janvier 1932, la Société prit la relève de l'Union Nationale des Transports Fluviaux (Unatra) pour exploiter le port public de Léopoldville et le port des inflammables de Kingabwa, conformément à la convention du 29 décembre 1931 conclue avec la Compagnie du Chemin de fer du Congo, concessionnaire du port. Heureusement, les installations du port privé renforcèrent celles du port public, permettant au commerce d'attendre les meilleurs résultats de l'unification des deux opérations. Jusqu'à présent, la Société n'eut pas obtenu de bénéfices de cette nouvelle activité en raison de la réduction du trafic. Cependant, elle améliora sa situation commerciale et aura un impact positif sur les opérations dès la reprise des affaires. (1934 T1/ 301&302)

1932 — La reprise de l'utilisation du port public de Léo par la Société ne réussit pas à compenser la diminution du trafic, qui se ressentit fortement. Il fut ramené à 82.500 tonnes contre 97.000 tonnes pour l'exercice 1931. De plus, en raison de l'obligation de manipuler gratuitement le tonnage local, seules 74.000 tonnes sur les 82.500 tonnes générèrent des bénéfices. De plus, des efforts furent déployés pour réduire considérablement les dépenses. Les discussions furent en cours avec les autorités publiques et la Compagnie du Chemin de fer du Congo dans le but de modifier les charges fixes liées au port public de Léopoldville en fonction de son fonctionnement ; trop faibles pour générer des revenus adéquats. (1936 T1/ 363)

1933 — Les mesures prises pour encourager les exportations et étendre l'utilisation de la voie nationale, combinées à une augmentation du tonnage du cuivre de l'Union Minière, conduisirent à une augmentation significative du trafic. Le tonnage augmenta de 82.500 tonnes en 1932 à 150.400 tonnes en 1933. Comme précédemment, il fut impossible de facturer que la manutention de 95.800 tonnes. La distinction résida dans le volume transporté depuis ou vers Léopoldville, qui fut manipulé gratuitement jusqu'à la fin de l'exercice. Une négociation fut en cours pour accorder une compensation partielle pour cette perte de revenus. Le coût financier du port public, qui ne fut pas encore adapté, entravait toujours l'exploitation. Néanmoins, l'espoir de parvenir à un accord fut maintenu. Les efforts furent déployés pour réduire les coûts tout en maintenant la disponibilité des services. Ces économies donnèrent des résultats au deuxième semestre de 1933. (1936 T1/ 363)