

FIGQ (*Augustin-J.*), Docteur en droit et directeur de l'Agence maritime internationale (Anvers, 10.5.1884 - Uccle, 1.5.1955).

Après avoir achevé ses études de docteur en droit, Augustin Ficq entra dans les affaires maritimes de sa ville natale. Excellent juriste, il s'intéressa non seulement aux problèmes de droit et d'assurances maritimes, mais également aux problèmes de technique navale. Après avoir participé à la première guerre mondiale, Ficq devient directeur de la Société de remorquage à hélice, société ayant son siège à Anvers.

On sait qu'après la guerre 1914-1918, la Marine du Haut-Congo était devenue insuffisante pour assurer l'ensemble des transports fluviaux de la colonie belge. Les règles rigides de la gestion de l'Etat, avec obligation d'établir des budgets annuels et de les respecter, convenaient mal pour rétablir la situation et organiser les transports selon des méthodes de gestion commerciale qui exigent plus de souplesse pour répondre aux demandes de la clientèle.

Pour remédier à la situation, le ministre des Colonies, Louis Franck, décida de constituer la Marine du Haut-Congo en une société dont le seul actionnaire serait l'Etat. La Société nationale des transports fluviaux, en abrégé Sonatra, fut constituée le 29 septembre 1920, suite à un décret du 27 décembre 1919. Augustin Ficq fut nommé administrateur délégué de la Sonatra, tandis que Danhier prenait la direction en Afrique du nouvel organisme.

Devant la situation difficile de l'époque, Ficq fit louer les bateaux de la Compagnie des chemins de fer des Grands Lacs qui avaient servi au transport, sur le bief moyen, du matériel roulant et de voie des tronçons ferroviaires en amont de Stanleyville. Pour simplifier l'entretien et améliorer la rotation des automoteurs, Ficq fit supprimer les roues à pales articulées qu'il fit remplacer par des roues à pales fixes en bois. Si le rendement de propulsion était moins bon, on s'y retrouvait grâce au temps gagné par la suppression des délais d'approvisionnement de rechanges qu'il fallait importer de Belgique.

Il fit aussi activer l'achèvement de deux grands bateaux courriers dont le remontage était en cours sur l'ancien chantier de l'Etat, désormais propriété de la Sonatra. L'un était le s/w *Kigoma*, primitivement destiné au Vénézuéla, qui avait été acheté en pièces détachées alors qu'il était en démontage dans un chantier à Pittsburg, aux Etats-Unis; l'autre était le s/s *Tabora*, primitivement appelé *Belgica*, dont la construction était en cours en 1914 et qui ne put être achevé qu'après la fin des hostilités. La mise en ligne de ces deux bateaux apportait un sérieux renfort à l'exploitation des grands axes. Mais il fallait aussi songer aux nombreux affluents qui étaient presque laissés à l'abandon. A cet effet, Ficq fit commander au chantier Cockerill sept bateaux d'affluents du type *Délivrance*; ils comportaient une sérieuse amélioration par rapport à ceux du même type commandés en 1907. L'un et l'autre étaient propulsés par une machine à vapeur de 60 ch avec chaudière chauffée au bois; mais tandis que les premiers étaient à machine jumelle, les seconds étaient à machine compound, d'où une réduction de consommation de combustible de l'ordre de 20 %.

Sur un des bateaux, on tenta d'actionner la roue au moyen d'un moteur Diesel Kromhout. Des essais eurent lieu sur l'Escaut à Hoboken

en présence de Ficq, du professeur Meuwissen et du général Tombeur. A cette époque, le moteur Diesel manquait encore de souplesse pour effectuer les manœuvres avec sécurité et on renonça temporairement à son utilisation pour la propulsion des bateaux au Congo.

Ficq fit passer commande de petites barges pour les affluents et, à cette occasion, il procéda par adjudication. C'était une idée nouvelle pour le Congo, car, jusque là, l'Etat achetait tout son matériel fluvial directement au chantier Cockerill. Ces nouvelles règles mises en vigueur furent bénéfiques pour les deniers de l'Etat et provoquèrent une saine émulation entre les chantiers fluviaux de Belgique qui voyaient apparaître un client nouveau et intéressant.

Beaucoup d'idées neuves étaient présentées à l'époque; par exemple, la construction de barges en bois ou en béton. A juste titre, Ficq les écarta parce que mal adaptées pour l'utilisation au Congo. Mais il en est une qu'il étudia particulièrement et qu'il fit adopter au Congo; c'est l'exploitation par remorquage en flèche, à l'instar de ce qui se pratiquait sur le Rhin.

Ficq calcula qu'un bénéfice important pouvait être obtenu par ce mode d'exploitation, car l'unité motrice n'était pas immobilisée pendant les manutentions de la cargaison au port. Il la préféra au poussage qui avait été préconisé par le professeur Leplac après un voyage aux Etats-Unis.

Ficq étudia les résultats des essais effectués en 1916 à Michigan par le professeur Sadler. Il fit transformer le s/w *Flandre* en remorqueur qui tira deux barges en flèche. Ce convoi avait emporté 800 t de cargo en une fois; ceci constituait le convoi record ayant jamais navigué au Congo.

Encouragé par ces résultats, Ficq fit mettre en chantier deux remorqueurs à vapeur de 750 ch de puissance et huit barges de 750 t. Il eut à vaincre bien des oppositions, car nombreux étaient ceux qui prédisaient qu'on allait au devant d'accidents graves si on tentait de remorquer des convois de 3 000 t sur le Congo. Mais les faits donnèrent raison à Ficq.

Les deux remorqueurs furent une réussite; l'ingénieur Comhaire partit à Léopoldville pour surveiller leur remontage. Le s/w *Wangata* quitta Kinshasa le 2 novembre 1925 avec, pour ce voyage d'essai, quatre barges de 250 t. Bumba fut atteint si facilement que Comhaire décida de pousser jusqu'à Aketi sur l'Itimbiri. Malgré les difficultés de cette rivière capricieuse, il n'y eut aucun incident en cours de voyage. De retour à Bumba, le s/w *Wangata* poursuivit sa route sur Stanleyville qui fut atteint le 2 décembre 1925. Après déchargement et rechargement des barges, le convoi intact fut de retour à Léopoldville le 2 décembre 1925.

Le 25 janvier 1926, le s/w *Wangata* partait pour le Kasai avec un convoi de 4 barges chargées de 1 400 t de rails pour la construction de la voie du B.C.K.; après Ilebo, le remorqueur poursuivit, seul, sa route jusqu'à Lusambo. Au retour, il récupéra les quatre barges et revint à Léopoldville le 8 mars 1926. Ces voyages démontraient la justesse des vues de Ficq et constituaient une grande victoire économique pour le Congo.

Ficq songa aussi aux affluents; deux petits vapeurs remorquèrent chacun une barge de 350 t jusqu'à Aketi sans le moindre incident. Auparavant, une *Délivrance* avec deux barges accouplées n'évacuait que 60 t de marchandises.

On sait qu'en 1924 l'embouteillage du port

de Matadi faillit étrangler l'économie du Congo. Le ministre Carton, successeur du ministre Franck, créa une commission des transports aux travaux de laquelle Ficq participa. Pour les transports fluviaux, elle entérina l'œuvre commencée par Ficq et elle recommanda de poursuivre dans la voie qu'il avait ouverte.

Cependant, pour réduire les frais généraux et rationaliser la structure des transports au Congo, le ministre Carton décida la fusion en un seul organisme de Sonatra et de Citas. Ainsi, le 30 mars 1925, l'Unatra voyait le jour; Ficq en fut nommé administrateur.

Désormais, Ficq s'occupera plus spécialement de la partie commerciale et des problèmes d'assurances maritimes. Le 1^{er} octobre 1926, il entra à l'Agence maritime internationale à Anvers dont il devint directeur. Sa grande compétence lui valut d'être appelé dans de nombreux organismes. En effet, il était président du comité technique de l'Amarig, administrateur de Naviga, de Belgamar, de la Compagnie congolaise de Warrantage, du Remorquage Letzer et de l'Unatra; de plus, il était commissaire de la Compagnie maritime congolaise.

Les cinq années que Ficq consacra à la navigation fluviale congolaise ont marqué un tournant décisif dans les méthodes d'exploitation. Le docteur en droit Ficq rédigea un article digne d'un ingénieur sur le remorquage fluvial au Congo.

Augustin Ficq était porteur des distinctions honorifiques suivantes: Officier de l'Ordre de Léopold; Officier de l'Ordre de la Couronne; en outre il était porteur des médailles suivantes: Médaille du comité national 1914-1918; Médaille de la victoire; Médaille commémorative de la guerre 1914-1918.

Publ. Les remorquage fluvial au Congo, *in revue Congo*, Bruxelles 1925. T. I., p. 148-161.

13 août 1970.

A. Lederer.

Archives de l'ARSOM, fiches signalétiques. — *Revue coloniale belge*, n° 231, 15 mai 1955, p. 336. — Lederer, A.: Histoire de la Navigation au Congo, Tervuren 1965, p. 206 à 213. — Lederer, A.: Comhaire Ernest, *Biographie belge d'Outre-Mer* de l'ARSOM, Bruxelles, 1968, T. VI, col. 225 à 232. — Archives de l'Agence maritime internationale.