

Académie royale  
des  
Sciences coloniales

CLASSE  
DES SCIENCES TECHNIQUES

Mémoires in-8°. Nouvelle série.  
Tome VI, fasc. 3.

Koninklijke Academie  
voor  
Koloniale Wetenschappen

KLASSE  
DER TECHNISCHE WETENSCHAPPEN

Verhandelingen in-8°. Nieuwe reeks.  
Boek VI, alev. 3.

# HISTOIRE DU SITE D'INGA

PAR

**Jacques-Henri PIRENNE**

DOCTEUR EN PHILOSOPHIE ET LETTRES  
ADMINISTRATEUR DU SYNDICAT POUR LE DÉVELOPPEMENT  
ET L'ÉLECTRIFICATION DU BAS-CONGO



Avenue Marnix, 30  
BRUXELLES

Marnixlaan, 30  
BRUSSEL

1957

PRIX : F 125  
PRIJS:





# HISTOIRE DU SITE D'INGA

PAR

**Jacques-Henri PIRENNE**

DOCTEUR EN PHILOSOPHIE ET LETTRES  
ADMINISTRATEUR DU SYNDICAT POUR LE DÉVELOPPEMENT  
ET L'ÉLECTRIFICATION DU BAS-CONGO

---

Mémoire présenté à la séance du 30 novembre 1956.  
Rapporteurs : MM. E.-J. DEVROEY et R. VANDERLINDEN.

---

# Histoire du site d'Inga

---

## 1. Le site.

A une quarantaine de kilomètres au nord-est de Matadi, dans un pays qui semblait déshérité par la nature, se trouve l'une des régions les plus prometteuses pour l'avenir du Congo : le site d'Inga, l'un des plus puissants gîtes d'énergie hydro-électrique du monde (voir carte *in fine*).

Ce gîte est situé dans la partie supérieure du bief non navigable du fleuve Congo qui s'étend des rapides de Yelala à ceux d'Isangila. Quelques rapides seulement le séparent de ces derniers. Entre ceux-ci, le fleuve est navigable et les obstacles qu'il présente peuvent être contournés. Les rapides du site d'Inga sont, au contraire, infranchissables.

En cet endroit, le fleuve, qui ne charrie pas moins de 20.000 m<sup>3</sup> d'eau à la seconde en période d'étiage, présente un coude prononcé vers le sud-est, pour s'engouffrer, en un brusque retour vers l'ouest, aux rapides de Shongo, par l'étroit passage qu'il s'est taillé sur le flanc sud du plateau d'Inga. En un parcours de 26 km, il ne franchit qu'une distance à vol d'oiseau d'environ 16 km, et subit une dénivellation qui atteint la centaine de mètres. C'est de loin la partie la plus tourmentée de son cours.

Le saillant de la rive droite dont le plateau d'Inga forme la pointe, est constitué à sa base, par la chaîne de Nsekelelo. Il est prolongé vers le sud-est, dans le lit même du fleuve, par la barre rocheuse des rapides de Shongo. C'est un véritable verrou poussé en travers du fleuve.

En amont de cette retenue naturelle, le fleuve s'étale, à l'aval de l'île de Sikila, sur une plage de rochers bordant la rive amont du saillant et qui émergent en une multitude d'îlots et de récifs par hautes eaux, se découvrant plus ou moins en période d'étiage. Ce dédale rocheux se poursuit en quelque sorte sur la rive même du saillant, où une série de vallées parallèles au fleuve se succèdent sur la rive : la grande vallée, la vallée Sikila, la vallée VAN DEUREN, anciens bras du fleuve asséchés par eaux basses, mais partiellement inondés en période de crue.

Au contraire de ces vallées latérales qui ne coupent pas le saillant d'Inga, mais accompagnent le fleuve depuis le coude amont jusqu'aux rapides de Shongo, une large dépression sépare la chaîne de Nsekelelo du plateau d'Inga et coupe, en quelque sorte, le saillant de la rive droite à sa base. Cette large vallée est un ancien lit du fleuve. Elle est occupée par la Bundi dans sa partie aval et, vers l'amont, par un affluent de cette rivière : la Makongo. La forêt de la Matamba qui en occupe une partie, lui a donné son nom pendant un certain temps. Marécageuse à la saison des pluies, c'est à la fois la partie la plus fertile et la plus malsaine de la rive droite du fleuve entre les rapides d'Isangila et ceux de Yelala.

La pente relativement douce et la direction générale de cette dépression en ont fait une voie de passage naturelle à travers le saillant d'Inga. Mais ce n'est là qu'une voie de passage locale. Aucune voie naturelle ne la prolonge, ni vers l'amont, ni vers l'aval. Au nord comme au sud, la rive droite du fleuve apparaît comme une succession de collines abruptes et de vallées encaissées et tous les affluents du fleuve sont perpendiculaires à son cours. Ils barrent la rive depuis le fleuve jusqu'aux hauts plateaux de l'ouest qui forment la ligne de crête entre le bassin du Congo et celui du Shiloango. La Bundi elle-même coupe à sa base la large vallée qu'elle emprunte

un moment, pour se jeter dans le fleuve à l'endroit même où il reprend son cours vers le sud, après avoir contourné le saillant d'Inga.

Pour la navigation fluviale, les rapides de Shongo constituent un obstacle aussi infranchissable à la descente que celui des rapides de Yelala à la montée. Ensemble, ces deux groupes de rapides ont formé, pendant des siècles, le plus infranchissable des obstacles aux communications entre le monde Atlantique et le bassin continental du Congo (1).

## 2. Place du site d'Inga dans la société indigène.

Le site d'Inga est situé dans la vaste région qui reçut jadis le nom de Guinée inférieure ou que l'on désignait sous le nom général de Congo, et qui englobait toute une série de royaumes indigènes plus ou moins directement rattachés au roi de Congo. A la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, la rive droite du fleuve avait été séparée du royaume de Congo proprement dit, pour former le royaume de Loango à l'occasion d'un partage du royaume de Congo, dont les indigènes conservaient encore le souvenir au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce partage cependant n'avait été qu'une étape du morcellement féodal qui n'avait cessé de s'accroître depuis, et qui, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, s'était développé d'une manière telle qu'il est très difficile de situer avec précision le site d'Inga dans le cadre politique des anciens royaumes indigènes.

(1) STANLEY, H. M., Cinq années au Congo (Institut National de Géographie, Bruxelles, 2<sup>e</sup> éd., pp. 111 et 113) ; VALCKE (Lt), Description de la région des cataractes de Vivi à Isangila (*Société belge des Ingénieurs et Industriels*, Conférences sur le Congo, 2<sup>e</sup> fasc., Bruxelles, 1886, p. 30) ; LEDIEN, F., Exploration des bords du Congo et de ses affluents entre Vivi et Lukungu (*Le Mouvement géographique*, Bruxelles, 1886, n<sup>o</sup> 6, p. 21) ; DUPONT, Ed., Lettres sur le Congo (Paris, 1889, pp. 62-63) ; DROOGMANS, H., Notices sur le Bas-Congo (Bruxelles, 1901, p. 111) ; GEULETTE, P., Considérations sur l'aménagement hydro-électrique du fleuve Congo à Inga (*Mémoires in-8<sup>o</sup>, A. R. S. C., Cl. des Sc. Techn., Nouv. Sér., T. II, fasc. 3, Bruxelles, 1955, pp. 3-4*).

Il semble cependant qu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le site d'Inga se trouvait à la frontière du royaume de Kakongo et du royaume de Ngoy, tous deux dépendant du royaume de Loango, sur la rive droite du fleuve Congo qui formait la frontière septentrionale du royaume de Congo jusqu'à hauteur du Kwilu, où la province de Sundi débordait sur la rive nord et occupait les deux rives du fleuve sur une partie de son cours en direction du Stanley Pool.

Le royaume de Ngoy dont faisaient partie Banana, Cabinda et Boma, s'étendait vers le nord jusqu'à la ligne de faite séparant le bassin maritime du fleuve Congo et le bassin du Shiloango. Il se terminait, vers l'est, à la rive droite du fleuve Congo qu'il remontait jusqu'à la Bundi. La frontière septentrionale de ce royaume correspondait approximativement à la frontière que le capitaine TUCKEY attribuait au royaume de Congo, et qu'il schématisait en une ligne droite partant de l'Océan, peu au sud de Malembe et se dirigeant tout droit sur Inga.

Au nord s'étendait, depuis l'Océan à l'ouest jusqu'au fleuve Congo à l'est, le royaume de Kakongo, également appelé royaume de Makongo, dont le port de Malembe constituait le débouché sur l'Océan, et dont la capitale, Chingele, se trouvait à 120 km environ à l'intérieur des terres. Ce royaume, bordé au nord par le Shiloango qui formait sur la côte la frontière méridionale du royaume de Loango, était limité au nord-est, semble-t-il, par l'enclave que la province de Sundi formait sur la rive nord du fleuve Congo, en amont d'Isangila.

Par la vallée de la Lukula, affluent du Shiloango, le marché d'esclaves de Malembe était en communication avec la rive droite de la partie navigable du fleuve Congo en amont du site d'Inga, si bien qu'en 1816, les habitants de Malembe savaient que le fleuve Congo était navigable sur une grande distance au-delà des cataractes, tandis que pour les habitants de Noki, situé sur le fleuve même,

à l'aval des rapides de Yelala, la région qui s'étendait en amont de ceux-ci était une terre tout à fait inconnue.

Lorsque le capitaine TUCKEY explora la région en 1816, le site d'Inga était occupé par une chefferie qui dépendait du roi de Kakongo, demeurant à dix journées de marche vers le nord-ouest.

Plusieurs villages de la chefferie d'Inga étaient répartis dans les vallées décrites précédemment. Deux villages de paysans et d'éleveurs de chèvres étaient installés dans la vallée de la Makongo. A l'amont de celle-ci, le village de Mavunda, situé sur la rive du fleuve, constituait le débarcadère des pirogues qui descendaient le fleuve. C'était aussi l'endroit de passage du fleuve avant la région infranchissable des cataractes.

Les caravanes d'esclaves se dirigeant vers la côte en descendant le fleuve tantôt à pied et tantôt en pirogues, contournaient les rapides de Shongo par la dépression Makongo-Bundi. Les prospecteurs des marchands d'esclaves d'Embomma (Boma actuel) remontaient à leur rencontre par le même chemin, jusqu'à la rive droite du fleuve.

Cette dépression servait ainsi de voie de passage entre le royaume de Ngoy et celui de Kakongo ou Makongo, ce qui explique peut-être le nom donné à l'affluent de la Bundi dans la partie amont de cette voie de passage naturelle.

Le *banza*, résidence du chef, était situé sur le plateau d'Inga, à l'est de cette dépression. Il comprenait 70 huttes et quelque 300 habitants. Mais avec la population des villages qui dépendaient de lui, le chef d'Inga pouvait mettre en ligne, en cas de guerre, environ deux cents combattants, dont une centaine armés de mousquets. Il commandait ainsi le passage à travers la vallée de la Bundi-Makongo et prélevait très vraisemblablement

un droit de passage sur les caravanes d'esclaves qui se dirigeaient par là vers Embomma (1).

### 3. La première exploration du site et ses répercussions.

Le capitaine James TUCKEY fut, en 1816, le premier explorateur européen du site d'Inga, car avant lui, aucun Européen n'avait remonté le fleuve au-delà des rapides de Yelala.

Il avait été chargé par l'amirauté britannique de voir si le fleuve Congo n'était pas l'embouchure du Niger dont on ne connaissait alors qu'une partie du cours supérieur, à hauteur de Tombouctou, ou bien, au contraire, si le fleuve Congo ne traversait pas le continent africain vers l'est et si, par conséquent, il ne pourrait pas devenir une voie d'accès vers l'Afrique orientale à partir de l'océan Atlantique. On avait remarqué, en effet, que le régime du fleuve supposait un bassin s'étendant à la fois au nord et au sud de l'équateur.

Ce fut donc avant tout l'orientation générale du fleuve et le moyen d'en remonter le cours qui retinrent l'attention du capitaine TUCKEY. Une mission scientifique lui avait été adjointe pour reconnaître en outre les particularités des régions traversées.

Arrêté le 14 août 1816 par les rapides de Yelala, TUCKEY

(1) BAUMANN, H., et WESTERMANN, D., Les peuples et les civilisations de l'Afrique (Paris, 1948, pp. 172-174) ; VIVIEN DE SAINT-MARTIN, Nouveau dictionnaire de géographie universelle (Paris, T. I, 1879, v<sup>o</sup> Congo, et T. III, 1887, v<sup>o</sup> Loango) ; TUCKEY, J. K., Narrative of an expedition to explore the river Zaïre... (London, 1818, pp. 65, 137, 149, 152, 159, 176, 182, 185, 191 à 196, 203, 269, 319, 324 et 361) ; PIQUET, Ch., dans son « Dictionnaire de Géographie Universelle » (T. III, 1821, v<sup>o</sup> Coulou, et T. V, 1829, v<sup>o</sup> Inga), signale le village de Coulou, situé sur la rive droite du fleuve, à hauteur des rapides de Yelala, comme appartenant au royaume de Ngoy, et le village d'Inga, comme une ville du royaume de Kakongo. Les archives du Ministère des Colonies, à Bruxelles, conservent (dossier n<sup>o</sup> 298) une lettre du Commissaire de district de Banana qui donne au Gouverneur général, en date du 3 septembre 1890, d'intéressantes précisions sur le partage de la rive nord du fleuve entre le royaume de Ngoy et de Kakongo.





chercha à contourner l'obstacle par la rive nord. Au cours de la reconnaissance qu'il fit à cet effet, il aperçut de loin le coude que le fleuve forme vers le sud-est à hauteur de l'embouchure de la Bundi. Les indigènes lui signalèrent qu'après ce coude, le fleuve en présentait un autre vers le nord et il résolut de se rendre lui-même au plateau d'Inga pour s'en assurer.

Sa reconnaissance sur la rive droite du fleuve à hauteur des rapides de Yelala avait suffi pour lui prouver qu'il ne trouverait pas de vivres en suffisance pour alimenter les membres de son expédition au cours d'un voyage par terre. Il fit, en conséquence, établir un dépôt de provisions dans le village de Culu (Cooloo, dans le texte anglais de TUCKEY), à hauteur des rapides de Yelala, avant de se diriger à pied, le 21 août, vers Inga, avec les membres de son expédition scientifique et quelques matelots.

Arrivé au *banza* d'Inga, il apprit qu'il pourrait se procurer des pirogues sur la rive du fleuve pour en remonter le cours, mais que des rapides barraient encore la route, de distance en distance, vers l'amont. Il séjourna quelques jours à Inga pour examiner le problème, cherchant, mais en vain, le moyen de remonter le fleuve par la rive droite, avant de faire l'acquisition de deux pirogues et de reprendre son expédition sur le fleuve en laissant un nouveau dépôt de vivres à la garde de quelques hommes dans le *banza* d'Inga.

Il parvint ainsi à remonter le fleuve en pirogue jusqu'au-delà du futur poste d'Isangila. A court de vivres et n'ayant pu emporter avec lui suffisamment de marchandises pour en acheter en cours de route, le capitaine TUCKEY dut se résoudre, le 9 septembre 1816, à retourner vers Inga.

Lorsqu'il atteignit ce poste avancé de son expédition, il apprit que plusieurs de ses hommes étaient morts de fièvre. Ses compagnons et lui-même étant également atteints à des degrés plus ou moins graves, il ne s'attarda

plus au site d'Inga et reprit, le plus rapidement possible, la route du bief maritime où il ne rejoignit son navire que pour mourir avec les membres de son expédition scientifique et plusieurs hommes d'équipage.

L'expédition du capitaine TUCKEY confirma l'opinion que le fleuve Congo devait être au moins partiellement alimenté par un bassin situé au nord de l'Équateur. Elle ne parvint cependant pas à élucider le problème qui lui avait été posé, mais qui fut partiellement résolu lorsque la découverte de l'embouchure du Niger dans le golfe du Benin écarta définitivement la supposition que le Zaïre aurait pu être le cours inférieur de ce fleuve.

Les notes rapportées par le capitaine TUCKEY dans son journal de voyage furent éditées en anglais, en français et en néerlandais <sup>(1)</sup>. Elles exercèrent une influence profonde sur les entreprises ultérieures de pénétration du continent noir par le fleuve Congo.

L'expérience malheureuse du capitaine TUCKEY avait montré combien il était difficile de contourner les cataractes interdisant à partir de Yelala l'accès du cours supérieur du fleuve. Mais elle accrédita l'idée qu'une fois les cataractes contournées, le fleuve serait à nouveau libre à la navigation. L'amirauté britannique avait particulièrement soigné les moyens de transports maritimes et fluviaux du capitaine TUCKEY, mais l'expérience prouvait qu'il fallait préparer non moins minutieusement les moyens de transport par terre qui lui avaient fait complètement défaut.

Dès 1818, l'amirauté britannique, en publiant le

(1) TUCKEY, J. K., *Narrative of an Expedition to explore the river Zaïre, usually called the Congo, in South Africa, in 1816, under the direction of captain J. K. Tuckey, R. N., published by permission of the lords of the Admiralty (London, 1818)* ; *Relation d'une expédition entreprise en 1816 sous les ordres du capitaine J. K. Tuckey pour reconnaître le Zaïre, communément appelé le Congo, fleuve de l'Afrique méridionale. Traduit de l'anglais (Paris, 1818, 2 vol.)* ; *Verhaal van eene ontdekkingsreis ondernomen in 1816, onder het opperbevel van kapitein James Kingston Tuckey, van de Zaïre, gewoonlijk genoemd de Congo, eene rivier in Zuid-Africa. Naar het Engelsch (Rotterdam, 1820-1821, 3 vol.)*.

journal de voyage du capitaine TUCKEY, signalait que l'on pourrait contourner les cataractes en employant des mules pour le transport sur les rives du fleuve, jusqu'au bief navigable que le capitaine TUCKEY avait atteint et sur lequel on pourrait lancer des bateaux doubles, montés sur place, au moyen de pirogues (1).

Un demi-siècle plus tard, en 1876, l'explorateur L. V. CAMERON, s'inspirant à la fois de ces leçons et de l'expérience nouvelle que l'Europe avait faite du chemin de fer à vapeur, notait qu'un portage et, plus tard, un tramway permettraient de contourner les cataractes du fleuve et de gagner son cours supérieur.

La même année, LÉOPOLD II invitait la Conférence géographique de Bruxelles à désigner des bases d'opération près de l'embouchure du fleuve Congo. L'année suivante, un Anglais, M. ARTHINGTON, encourageait la société missionnaire baptiste de Londres à lancer un vapeur sur la partie supérieure du fleuve. Quelques mois plus tard, STANLEY, au terme de sa mémorable traversée du continent mystérieux, rejoignait, sur le bief Manianga-Isangila, le point extrême atteint par le capitaine TUCKEY. Considérant qu'il avait dès lors achevé son voyage, il fit traîner sa barque, la *Lady Alice*, sur le haut d'une montagne surplombant le fleuve Congo, et décida d'achever son voyage à pied, par la rive droite, afin de contourner la région des cataractes décrite par le capitaine TUCKEY. Il eut à son tour à souffrir de la faim, et ne parvint à Boma que grâce aux secours qu'il y fit chercher. Ayant pu contrôler de science personnelle les données recueillies par le capitaine TUCKEY et la nécessité reconnue dès 1818 par l'amirauté britannique d'organiser le voyage par terre pour contourner les cataractes, il exposa lui-même, en juin 1878, au roi LÉOPOLD II, un programme d'action qui réunissait en

(1) TUCKEY J. K., *op. cit.*, p. 349.

un seul tous les projets antérieurs : il proposa la création d'un « tramway à vapeur » et l'établissement de navires à vapeur sur la partie supérieure du fleuve (1).

#### 4. Disparition de la chefferie d'Inga.

Lorsque, en juillet 1877, STANLEY, venant de l'intérieur du continent, atteignit Isangila, la vallée de la Makongo, prolongée par la Bundi, constituait toujours un lieu de passage pour les indigènes qui descendaient vers Embomma. Le voyage durait cinq jours avec étapes à Inga et à la Bundi. Mais le site d'Inga n'était plus habité. STANLEY, parti à l'aube d'Isangila, fit dresser les tentes, le soir, dans une vallée déserte. Le premier village qu'il rencontra fut celui de Nsanda, d'où, le 4 août 1877, il envoya son fameux appel « à n'importe quel gentleman résidant à Embomma et parlant anglais ». Revenant sur le terrain deux ans plus tard, en février 1880, il explora davantage la région pour établir le tracé de la route qu'il allait ouvrir à travers la brousse pour contourner les cataractes. Il nota alors qu'un désert inhabité s'étendait entre le village de Nsanda et la Bundi et que la région d'Inga tout entière, mesurant, précisait-il, 100 km<sup>2</sup>, était complètement abandonnée, telle un parc, au gibier sauvage, aux éléphants, aux buffles, aux daims et à différentes espèces d'antilopes (2).

STANLEY se rappelant qu'au temps du capitaine TUCKEY, le plateau d'Inga était le siège d'un important *banza*, attribuait la disparition de cette chefferie aux guerres intestines.

(1) DEVROEY, E., et VANDERLINDEN, R., Le Bas-Congo, artère vitale de notre Colonie (Goemaere, Bruxelles, 1931, pp. 17, 232 et 323) ; STANLEY, H. M., A travers le continent mystérieux (Paris, 1879, II, pp. 445 et sq.) ; CORNET, R. J., La Bataille du Rail (Bruxelles, 1947, p. 30).

(2) STANLEY, H. M., A travers le Continent mystérieux (Paris, 1879, II, pp. 443 et 449-450) ; STANLEY, H. M., Cinq années au Congo (Bruxelles, 2<sup>e</sup> éd., p. 111).

Aucune précision n'est parvenue jusqu'à nous sur ce que fut exactement le sort d'Inga.

Le capitaine TUCKEY rapportait en 1816 que les indigènes de ces régions ne pratiquaient pas eux-mêmes la chasse aux esclaves. Leurs marchés étaient alimentés principalement par les marchands qui amenaient leur marchandise humaine de l'intérieur du continent noir. Sans doute, cela n'empêchait-il pas les chefs indigènes de vendre comme esclaves les prisonniers faits à la guerre. Mais il semble qu'il s'agissait là davantage des conséquences de la guerre que de son but. Le régime féodal régnant à cette époque suffit à expliquer ces conflits internes dont TUCKEY signalait déjà l'existence. On peut se demander pourquoi ces guerres locales qui existaient au temps où le site d'Inga était habité par une importante chefferie, auraient entraîné sa disparition par la suite.

On est réduit aux suppositions. Divers indices cependant incitent à croire que ce fut moins la pratique de la traite que la suppression progressive de ce trafic qui provoqua la disparition de la chefferie d'Inga, entraînée dans la décadence que connut alors le royaume de Kakongo.

Contrairement à Cabinda qui connut une recrudescence de la traite des Noirs lorsque ce trafic fut aboli au nord de l'Équateur, Malembe, le port négrier du royaume de Kakongo ressentit durement les effets des mesures prises par les Européens pour enrayer ce trafic. Dès 1816, le *mafouk* (marchand du roi) de Malembe s'en plaignait au capitaine TUCKEY, accusant les Européens de provoquer la ruine de sa ville qui n'avait d'autre source de richesse et jalousant Cabinda qui poursuivait l'odieux trafic sous la protection du Portugal. En 1850, Malembe n'était plus qu'un centre mineur de la traite des Noirs, alors que Cabinda en était encore un marché important, s'approvisionnant en grande partie à Boma, point d'arrivée des caravanes descendant le long du

fleuve. Et lorsque, en 1885, eut lieu le partage territorial de la région entre la France, le Portugal et l'État Indépendant du Congo, Malembe n'était plus qu'une ville indigène d'importance commerciale très secondaire <sup>(1)</sup>.

Le royaume de Kakongo essaya-t-il de rivaliser avec celui de Ngoy en cherchant à détourner vers Malembe les caravanes d'esclaves qui se dirigeaient vers les centres de traite d'Embomma et de Cabinda ? Ce n'est pas impossible, car DEGRANPRÉ, qui explora cette partie de la côte d'Afrique à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, signala ce procédé comme une pratique courante de la rivalité que se livraient les divers centres négriers de la côte <sup>(2)</sup>. La chefferie d'Inga, commandant l'une des routes d'accès des caravanes vers le marché d'Embomma, peut donc avoir été amenée à jouer son rôle dans ce conflit et avoir succombé sous les coups des indigènes du royaume de Ngoy luttant pour conserver ouvert le passage de la Bundi.

Il ne s'agit là, sans doute, que d'une supposition, mais qui expliquerait cependant le fait que le premier village habité que STANLEY rencontra sur sa route en 1877 après avoir traversé la région dépeuplée du site d'Inga, fut le village de Nsanda, situé au-delà de la frontière de la Bundi, séparant les deux royaumes de Kakongo et de Ngoy. Elle expliquerait aussi la disparition même du nom de la rivière Makongo qui fut pendant longtemps remplacé par celui de la forêt de Matamba qui occupait une partie de la vallée ; de même le nom de Kakongo disparut définitivement pour faire place à celui de Shiloango pour désigner le fleuve qui formait la frontière entre le royaume de Kakongo et celui de Loango sur la côte atlantique.

La disparition progressive de la traite maritime des

<sup>(1)</sup> TUCKEY, J. K., *Narrative*, p. 111 (London, 1818, pp. 61-62 et 265-266) ; RINCHON, D. (P.), *La traite et l'esclavage des Congolais par les Européens* (Wetteren, 1929, p. 113) ; VIVIEN DE SAINT-MARTIN, *Nouveau dictionnaire de géographie universelle* (Paris, 1887, T. III, p. 586, v<sup>o</sup> *Malemba*).

<sup>(2)</sup> DEGRANPRÉ, L., *Voyage à la côte occidentale d'Afrique, fait dans les années 1786 et 1787* (Paris, 1801, T. I, p. 174, T. II, pp. 10 et 36).

Noirs peut d'ailleurs expliquer à elle seule la disparition du village d'Inga sans qu'il soit nécessaire d'y voir le résultat d'une guerre locale.

Nous avons montré ailleurs comment le commerce des esclaves fut progressivement remplacé, dans l'estuaire du fleuve, par l'échange de produits indigènes contre les produits européens qui servaient jadis à payer les esclaves noirs <sup>(1)</sup>.

STANLEY lui-même signala dans le récit de son voyage à travers le continent africain que les arachides, demandées par les commerçants d'Embomma, étaient cultivées en 1877 sur une grande échelle dans toute la région s'étendant depuis Manianga jusqu'à la côte et le chef du village de Nsanda, d'où il s'adressa aux habitants d'Embomma le 5 août 1877, se rendait fréquemment en ce poste porter de grandes quantités d'arachides. Mais les marchands européens de ce port ne remontaient pas le fleuve à la rencontre des marchandises. Leurs factoreries étaient encore trop peu nombreuses pour se faire une réelle concurrence, et ils se donnaient peu de peine pour chercher les produits indigènes et se bornaient, en fait, à les attendre chez eux. Alexandre DELCOMMUNE fut le premier, à Boma, à drainer vers sa factorerie un commerce plus important. Il négocia avec le chef de Noki et le roi de Congo le détournement par le bief maritime du fleuve d'une partie du commerce d'ivoire qui s'orientait précédemment vers les ports de la côte atlantique au sud de l'estuaire du Congo. La route de l'ivoire quittait alors le Stanley-Pool par la rive droite du fleuve, mais, avant d'avoir atteint le bief navigable Manianga-Isangila, elle traversait le fleuve et, à travers la province de Sundi, gagnait San Salvador.

(1) PIRENNE, J. H., Une évolution capitale pour l'histoire du Congo. — De la traite des noirs au commerce d'échange (*La Revue coloniale belge*, n° 261, novembre 1956, pp. 822 à 825).

La vallée de la Bundi n'en bénéficiait donc pas. Le mouvement commercial de la région se limitait donc à l'apport des produits locaux vers les factoreries d'Embomma par les sentiers de l'intérieur. La route de la Bundi, liée à l'utilisation de la voie fluviale, était d'autant plus délaissée que l'établissement de comptoirs commerciaux européens sur la côte du Gabon et jusqu'à Landana, l'ancien marché d'esclaves de Malembe, semble avoir réveillé une certaine activité commerciale vers la rive droite du fleuve, par les vallées du Shiloango et celle du Kouilou-Niari.

Au moment où STANLEY arriva dans la région de Manianga, il existait en cet endroit un important marché où, tous les neuf jours, huit à dix mille indigènes venaient troquer leurs produits contre des articles européens qui empruntaient probablement une voie analogue à celle que Savorgnan DE BRAZZA suivit pour relier le Stanley-Pool à la côte Atlantique sans longer le lit du fleuve Congo (1).

L'anémie du mouvement commercial le long du fleuve avant la création de la route de STANLEY explique d'autant mieux l'abandon de la vallée de la Bundi et du plateau d'Inga que la création de cette route et la réapparition du trafic qu'elle provoqua dans la vallée du fleuve Congo, ramenèrent en quelques années un village sur le plateau d'Inga, qui retourna une fois de plus à l'abandon lorsque la voie des transports vers le Haut-Congo se détourna de la rive droite.

### 5. La route de Stanley.

Lorsque, en 1879, STANLEY arriva à l'embouchure du

(1) STANLEY, H. M., Cinq années au Congo (Bruxelles, 2<sup>e</sup> éd., pp. 111-112). DELCOMMUNE, A., Vingt années d'Afrique (Bruxelles, T. I, 1927, p. 43). AUGOUARD (R. P.), Voyage au Stanley Pool (*Les Missions Catholiques*, Lyon, Paris, Bruxelles, n<sup>o</sup> 668, 21 mars 1882, p. 141 et carte p. 108); AUGOUARD (Mgr), 28 années au Congo (Abbé Augouard, Poitiers, non daté, T. I, pp. 231-235).

fleuve Congo, chargé par le Comité d'Études du Haut-Congo de reconnaître le bassin de ce fleuve en partant de la côte occidentale et d'établir des stations pour occuper le pays, il installa sa première base d'opération au-delà des territoires sur lesquels le Portugal prétendait avoir des droits de souveraineté, en amont de Noki, alors le dernier poste européen du bief navigable, aux abords immédiats des rapides de Yelala. Ce fut la station de Vivi. Son emplacement était voisin du village de Culu dans lequel, 63 ans plus tôt, le capitaine TUCKEY avait établi un dépôt de vivres avant de poursuivre son exploration de la rive droite du fleuve. Mais il s'agissait, cette fois, d'établir des postes durables, destinés à former la première armature de l'occupation effective du pays. A l'inverse de DE BRAZZA qui se précipita vers le Stanley-Pool pour y planter le drapeau français sans se soucier d'installer d'emblée l'ossature d'une occupation permanente du pays, STANLEY n'entendait avancer qu'en emmenant avec lui les vapeurs qu'il lancerait sur les parties navigables du fleuve afin, d'une part, d'assurer la communication du poste qu'il comptait établir sur le Stanley-Pool avec l'Océan et, d'autre part, de doter immédiatement ce poste des moyens de transport qui lui ouvriraient le bassin supérieur du fleuve.

D'emblée, STANLEY comptait dompter l'obstacle des cataractes d'une manière définitive. Il emportait dans ce but deux navires à vapeur démontables, le *Royal* et l'*En Avant*, deux baleinières en acier, et l'équipement nécessaire à l'installation des stations qu'il allait fonder au passage à Isangila, où la route de terre céderait la place au transport momentané par eau. A Manianga, à l'amont du bief navigable, une nouvelle route par terre mènerait jusqu'au Stanley-Pool où serait établie la grande base d'opération vers le Haut-Congo.

Ce programme général lui avait été inspiré par les constatations qu'il avait faites au cours de son voyage d'exploration à travers le continent noir. Avant de passer

à son exécution, il entreprit, depuis Vivi, une reconnaissance détaillée du premier tronçon : le contournement des cataractes inférieures par la rive droite jusqu'à Isangila. C'est au cours de cette reconnaissance qu'il explora pour la première fois le site d'Inga. Il y arriva pendant la période des hautes eaux, à la fin du mois de février. Les vallées latérales de la rive amont du saillant étaient alors occupées de place en place par des étangs reliés entre eux par un ruisseau plus ou moins stagnant. Cette partie du site d'Inga retint un moment l'attention de STANLEY, impressionné par le caractère sauvage et désert de l'endroit. Mais cette partie du site ne lui parut devoir tenter qu'un misanthrope qui voudrait bâtir sa hutte « dans n'importe lequel de ces replis de terrain dédaignés des hommes qui vivent du commerce ».

Pour lui, ce fut principalement la dépression de la Bundi-Makongo qui retint son attention. Il vit dans cette vallée, large de quatre à cinq kilomètres, qui se déployait de la rive gauche de la Bundi jusqu'au fleuve distant de 16 km, un passage naturel pour sa route d'abord, et, par la suite, pour le chemin de fer dont il avait déjà entretenu LÉOPOLD II. Lorsqu'il revint à Vivi, sa détermination était prise : c'était là qu'il passerait, bien que l'itinéraire à suivre s'écartât des sentiers indigènes qui ne passaient plus par le site d'Inga, complètement abandonné.

Ce fut donc pour emprunter la dépression Bundi-Makongo que STANLEY dirigea vers le cours inférieur de la Bundi la route qu'il fit ouvrir à travers la brousse à partir de Vivi. La route atteignait la rivière à l'amont immédiat de son confluent avec le fleuve et la descente de la rive droite de la Bundi vers le fond de la vallée s'effectuait par une pente assez raide et très dangereuse à cause de ses bords argileux, extrêmement glissants en saison des pluies. La traversée de la rivière s'effectuait sur un pont de fortune, puis la route remontait la rive opposée par une nouvelle pente assez raide, d'une qua-

rantaine de mètres. STANLEY préférait, en effet, les pentes raides aux détours qui auraient pu les réduire parce que ceux-ci auraient nécessité des terrassements plus grands et n'auraient atténué la pente qu'en rendant plus difficile le traînage des chariots qui nécessitait des câbles assez longs pour donner prise au nombre de mains nécessaires.

Après avoir escaladé la rive gauche de la Bundi, la route empruntait la grande dépression au débouché amont de laquelle elle gagnait la rive du fleuve à Paman-gulu, au nord de l'île de Sikila, à l'endroit où accostaient jadis les pirogues descendant le fleuve. La rive étant coupée au nord par deux rivières qui se jettent en cet endroit dans le fleuve, STANLEY renonça, comme l'avait fait avant lui le capitaine TUCKEY, à poursuivre la route par la rive. Il lança donc ses bateaux sur le fleuve pour franchir l'obstacle, avant de reprendre la route de terre sur la rive droite et contourner les derniers rapides s'opposant à la navigation avant Isangila. Pour atteindre cet endroit et y fonder un poste, STANLEY dut encore faire tailler à la poudre par le lieutenant L. VALCKE, une corniche sur le flanc du mont Ngoma. Ce fut, sans contredit, l'ouvrage le plus difficile à réaliser, mais aussi le plus durable de tout le trajet de Vivi à Isangila <sup>(1)</sup>.

A part quelques améliorations locales le long de son itinéraire, la route de STANLEY ne dura pratiquement que le temps nécessaire au transport du matériel que l'explorateur traînait avec lui. Jamais, peut-on dire, elle ne fut ouverte de bout en bout, car STANLEY ne disposait pas de travailleurs en nombre suffisant pour construire une route définitive avant d'entreprendre le transport de son matériel. Il avançait par étapes. La

(1) STANLEY, H. M., *Cinq années au Congo* (Bruxelles, 2<sup>e</sup> éd., pp. 111 à 113) ; DROOGMANS, H., *Notices sur le Bas-Congo* (Bruxelles, 1901, pp. 131 à 133) ; DEVROEY, E., et VANDERLINDEN, R., *Le Bas-Congo, artère vitale de notre Colonie* (Bruxelles, 1951, pp. 20 et 307).

première mena la route de Vivi à la Bundi. Lorsque cette rivière fut atteinte, STANLEY entreprit, le 18 mars 1880, le transport de tout son matériel. Il établit à cette fin une sorte de va-et-vient local. Lorsque tout le matériel fut arrivé sur la rive de la Bundi, le même manège s'opéra le long de la grande dépression Bundi-Makongo, jusqu'à la rive droite du fleuve. Le site d'Inga vit alors passer tous les ânes, mules, charrettes, fourgons et wagons, qui transportaient en pièces détachées le matériel et les vapeurs qui devaient permettre à STANLEY de prendre effectivement possession du Haut-Congo.

Mais tout ce matériel n'avait pas encore atteint le site d'Isangila que déjà la brousse se refermait sur STANLEY et son expédition. Lorsqu'en décembre 1880, le lieutenant HAROU quitta Vivi avec un convoi de mules, alors que le lieutenant VALCKE procédait au minage du mont Ngoma, la route tracée par STANLEY quelques mois plus tôt était déjà impraticable et le convoi dut aller emprunter des sentiers indigènes situés davantage à l'intérieur des terres <sup>(1)</sup>.

Ce fut par la Bundi cependant qu'en mars 1882, le lieutenant ORBAN transporta le troisième vapeur envoyé vers le haut Congo, l'*A.I.A.*, partagé en une série de petits chariots fabriqués expressément à cette intention. STANLEY l'avait prévenu de Léopoldville le 14 février qu'il devrait se tirer d'affaire par ses propres moyens jusqu'à Isangila. La traversée du site d'Inga s'effectua dans la première quinzaine de mars, par l'itinéraire devenu classique de la grande dépression.

La route de STANLEY par la Bundi-Makongo resta en effet la seule voie de pénétration possible vers le Haut-Congo pour les transports lourds jusqu'à la construction

<sup>(1)</sup> VAN DE VELDE, L. (Lt.), Des moyens de communication dans le Bas-Congo et dans la région des cataractes (*Conférences sur le Congo*, Société belge des Ingénieurs et Industriels, Bruxelles, 1886, 2<sup>e</sup> fasc. p. 16) ; CUYPERS, J. P., Paul Nève (*Revue coloniale belge*, 1<sup>er</sup> juillet 1950, p. 460).

du chemin de fer Matadi-Léopoldville, car elle permettait de recourir au transport fluvial sur le bief Isangila-Manianga. C'est ainsi qu'elle vit passer le lieutenant ORBAN avec le vapeur *A.I.A.* en mars 1882, le lieutenant VALCKE avec une nouvelle chaudière destinée à l'*En Avant* en août de la même année, un convoi de deux baleinières en acier en 1883, un nouveau convoi dirigé par le lieutenant VALCKE pour le transport du *Stanley* en pièces détachées en août 1884.

Chacun de ces transports fut pour ainsi dire une nouvelle expédition, car seuls les tronçons situés aux abords immédiats de Vivi et Isangila étaient entretenus en permanence sur une largeur de 4 mètres. Partout ailleurs, sur le parcours de la route, la brousse envahissait sans cesse les pistes ouvertes pour le passage des chariots et les ponts provisoires étaient emportés par les crues, si bien qu'à chaque transport lourd, il fallait réparer la route, tronçon par tronçon, et effectuer le transport par étapes successives d'un camp à l'autre.

La dépression Bundi-Makongo était l'un des tronçons les moins accidentés du parcours. La navette s'y effectuait entre la rive gauche de la Bundi, à l'aval du site d'Inga, et la rive droite du fleuve Congo, à l'amont. Mais après le passage de STANLEY, le lieutenant ORBAN, qui fut le premier à emprunter à nouveau cette voie, se vit obligé de lancer un pont provisoire sur la rivière Gulu et d'ouvrir un passage à la route sur cette partie de la rive droite du fleuve, car il n'avait pas les embarcations nécessaires pour contourner l'obstacle par la voie fluviale. Ce passage demeura par la suite l'endroit le plus difficile à franchir, tandis que la traversée de la Bundi restait à l'aval, l'endroit le plus périlleux du parcours. VALCKE rapporte, en effet, qu'il y vit des mules glisser des quatre membres du sommet jusqu'au fond, et en 1887, Albert THYS y vit tomber un wagon jusqu'au fond de la vallée.

En fait, le site d'Inga présentait ainsi à la fois les plus grands obstacles et le tronçon le plus aisé du parcours (1).

### 6. Les indigènes et les transports en rive droite.

Lorsque STANLEY arriva dans le Bas-Congo pour établir les bases d'une pénétration définitive du bassin congolais par la côte occidentale de l'Afrique, il n'existait pratiquement plus aucune autorité indigène centralisée. La hiérarchie féodale régissant les rapports réciproques des chefs locaux existait toujours et réglait les relations entre les indigènes dans une mesure plus grande, sans doute, que ne le supposaient les Européens. Mais le pouvoir des suzerains était devenu tout à fait illusoire. Depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle déjà, les rois indigènes n'étaient pas plus puissants que n'importe lequel de leurs vassaux et ils ne disposaient d'ailleurs d'aucune force de police suffisante pour imposer leur volonté. Dans une société ainsi privée de pouvoir central effectif, la guerre était le seul moyen de régler les conflits, même entre vassaux d'un même suzerain. Il en résultait une insécurité qui entravait d'autant plus les déplacements individuels que, dès qu'un indigène s'écartait de sa chefferie, il se trouvait sans protecteur et exposé de ce fait à se voir réduit en esclavage. C'est la raison pour laquelle les indigènes craignaient de s'éloigner de leur village. Ce phénomène n'est pas propre à la société indigène des rives du Congo et il n'est pas une conséquence

(1) ORBAN et AMELOT, Itinéraire des chariots de Vivi à Isangila, 15 mars 1882 (Archives de l'État Indépendant du Congo, Département des Finances, cartes-Farde III, n° 1, document conservé au Service cartographique du Ministère des Colonies, à Bruxelles, farde : « Bas-Congo-Matadi »), *Le Mouvement Géographique*, 11 janvier 1885, p. 3 ; VAN DE VELDE, L. (Lt), Des moyens de communication dans le Bas-Congo et dans la région des cataractes (*Conférences sur le Congo*, Société Belge des Ingénieurs et Industriels, Bruxelles, 1886, 2<sup>e</sup> facs., pp. 3, 16 et 17) ; COQUILHAT, C., Sur le Haut-Congo (Paris, 1888, p. 38) ; DROOGMANS, H., Notices sur le Bas-Congo (Bruxelles, 1901, p. 131) ; MAURICE, A., Stanley, Lettres inédites (Bruxelles, 1955, p. 131).

de l'esclavage ; il est propre à toutes les sociétés féodales, et résulte avant tout du fait qu'il n'existe aucune autorité supérieure à même de faire régner la paix et la justice entre habitants de cellules sociales différentes.

Cet état de choses se traduisait pour les Européens par une quasi-impossibilité de trouver sur place des guides ou des porteurs. Il en fut ainsi pour le capitaine TUCKEY, en 1816 et STANLEY s'en aperçut en 1877, ce qui l'obligea à aller recruter à Zanzibar les porteurs de sa nouvelle expédition lorsqu'il revint à l'embouchure du fleuve en 1879. En 1881, le R. P. AUGOUARD dut renoncer lui aussi à engager des porteurs dans la région du bief navigable du fleuve, en raison, toujours, de la crainte des indigènes de s'aventurer dans les régions occupées par des tribus avec lesquelles ils n'avaient jamais eu aucun rapport. En fait, les riverains du fleuve refusaient de s'écarter de plus de 5 ou 6 kilomètres de leur village. Les Cabindas eux-mêmes, que STANLEY avait engagés sur les rives du bas fleuve, répugnaient à s'éloigner de plus d'une dizaine de kilomètres de Vivi. Seuls, des chefs indigènes acceptaient de servir de guide, non sans se faire prier d'ailleurs <sup>(1)</sup>.

Avant d'entreprendre la construction de la route qui devait lui ouvrir la voie du Haut-Congo, STANLEY voulut porter remède à l'insécurité qui régnait dans les populations indigènes et qui risquait d'entraver les communications sur la voie nouvelle qu'il allait créer. Il fit alors convoquer les chefs indigènes de toute la région qu'il devrait traverser, pour leur demander d'abord l'autorisation de construire une route à travers leurs territoires et, ensuite, la liberté pour tous, de circuler sans entraves

(1) TUCKEY, J. K., *Narrative...* (London, 1818, pp. 136-137, 164-165, 174 à 176) ; AUGOUARD (Mgr), *28 années au Congo* (Abbé Augouard, Poitiers, sans date, T. I, pp. 247-248) ; AUGOUARD (R. P.), *Voyage à Stanley-Pool (Les Missions Catholiques)*, Lyon, Paris, Bruxelles, n° 665, 3 mars 1882, pp. 100-101 et n° 666 du 10 mars 1882, p. 113) ; DEVROEY, E., et VANDERLINDEN, R., *Le Bas-Congo, artère vitale de notre Colonie* (Bruxelles, 1951, p. 184).

et sans payer de droits de passage. Il leur demanda en outre de permettre à leurs sujets de travailler à la réalisation de cette entreprise et les exhorta, enfin, à renoncer à leurs guerres privées.

Il obtint satisfaction sur tous les points hormis le dernier, car les chefs ne voulaient pas renoncer à la guerre comme moyen de trancher leur litiges tant qu'ils n'auraient pas pu se rendre compte de la confiance qu'ils pourraient placer dans « le Blanc » pour arbitrer leurs différends.

Le refus de renoncer à la guerre entraînait comme conséquence le maintien de l'insécurité qui entravait le déplacement des indigènes. STANLEY n'obtint en conséquence l'autorisation d'utiliser les travailleurs indigènes que dans les limites territoriales de leurs chefferies respectives, que ce fût pour construire l'assiette de la route ou pour coopérer au transport auquel elle devait servir. Comme l'itinéraire projeté traversait des régions très peu peuplées, sinon désertes, comme celle de la Bundi, il ne put compter en fait que sur les quelque 70 Zanzibarites et 120 Loangos qu'il avait amenés avec lui à Vivi <sup>(1)</sup>.

Le problème se posa d'une manière plus pressante encore dès que les « navettes » successives instaurées par STANLEY se furent suffisamment éloignées de Vivi pour ne plus conserver le contact avec ce poste. Il présenta bientôt un caractère d'autant plus critique que tous les essais tentés d'utiliser des charrettes à bras pour le transport des charges ordinaires échouèrent, et qu'il fallut par conséquent un nombre sans cesse croissant de porteurs pour acheminer vers le Haut-Congo toutes les marchandises avec, comme conséquence, qu'il fallut réduire les charges individuelles à moins de 40 kg <sup>(2)</sup>.

(1) *Le Congo illustré*, 1892, p. 18 ; STANLEY, H. M., *Cinq années au Congo* (Bruxelles, 2<sup>e</sup> éd., pp. 103 à 109).

(2) VAN DE VELDE, L. (Lt), *Des moyens de communication dans le Bas-Congo, et dans la région des cataractes (Conférences sur le Congo, Société belge des Ingénieurs et Industriels, Bruxelles, 1886, 2<sup>e</sup> fasc., p. 17)*.

Lorsque, en février 1881, STANLEY venait de fonder Isangila et entreprenait sa progression fluviale vers Manianga, des dépêches très urgentes lui étaient adressées de Bruxelles. Pour les lui envoyer de Vivi, le chef européen du poste put obtenir l'accord de sept indigènes Cabindas pour accompagner un Européen pendant six jours, mais ils refusèrent de remonter au-delà d'Isangila. Leur retour à Vivi convainquit leurs camarades qu'il n'y avait pas de danger à effectuer ce voyage. D'autres Cabindas acceptèrent dès lors de suivre l'exemple et lorsque, en 1882, le lieutenant ORBAN fut chargé du transport de l'*A.I.A.* sans pouvoir compter sur aucun des travailleurs dont STANLEY disposait sur le Haut-Congo, il parvint, comme le lui demandait son chef, à se tirer d'affaire avec les ressources locales. Bientôt s'établit un service de transport régulier de 30 à 50 charges par mois environ. C'était encore peu de chose. Mais le passage régulier des Cabindas entraîna progressivement les indigènes de la région ; ils accompagnèrent d'abord les Cabindas, et finirent par se substituer complètement à eux. En 1887, les chefs acceptaient de mettre leurs travailleurs à la disposition des transports européens, même en dehors de leurs territoires ; c'est ainsi que le lieutenant VALCKE put disposer de 200 indigènes pour transporter les vapeurs *Roi des Belges* et *Ville de Bruxelles* à travers la contrée dépeuplée de la Bundi <sup>(1)</sup>.

Les autochtones avaient, en effet, compris l'intérêt qu'ils pouvaient trouver à favoriser les entreprises pacifiques des Blancs. La « route », pour imparfaite et fragile qu'elle fût, n'en avait pas moins ranimé, à travers leurs pays, un trafic qui pouvait ramener la prospérité de la population locale. Ces transports déjà ne s'effectuaient pas seulement à la montée. Les marchandises que les

<sup>(1)</sup> Historique des transports à dos d'hommes à travers la région des cataractes (*Le Mouvement géographique*, 19 mai 1889, p. 36-37). Les transports dans la région des cataractes (*Le Congo illustré*, 1892, p. 195).

agents du Comité d'Études du Haut-Congo, puis de l'Association Internationale du Congo orientèrent vers l'estuaire du fleuve ranimèrent le trafic à la descente. Les caravanes d'ivoire descendaient maintenant vers Vivi par la vallée de la Bundi. C'était par elle aussi que remontaient vers le Haut-Congo les agents venus d'Europe et les travailleurs noirs engagés dans les possessions portugaises. Les indigènes avaient compris que ce trafic serait une source de richesses pour eux. C'est ainsi qu'au moment où l'ingénieur PETIT-BOIS et le lieutenant VAN DE VELDE étudiaient sur le terrain le tracé éventuel d'un chemin de fer en rive droite du fleuve, un indigène des environs de Vivi leur apporta des cadeaux en expliquant qu'il fallait faire passer le chemin de fer près de son village. « Mes femmes, plaident-il, planteront » beaucoup d'arachides, du manioc pour vos serviteurs, » et j'aurai quantité de poules, de chèvres et de moutons » pour nourrir les Blancs. Mes cases se rempliront de » mouchoirs et Benza mé (c'était son nom) sera un » grand chef » (1).

Le plateau d'Inga qui avait vu disparaître sa population à l'époque où s'était éteint le trafic des esclaves noirs à travers la Bundi, vit alors arriver de nouveaux habitants, rappelés par le trafic renaissant à travers la vallée. Et lorsque le géologue Eugène DUPONT, explorant le site d'Inga, en traversa le plateau, en 1887, il y trouva le village d'un chef indigène qui s'était engagé à fournir 30 travailleurs pour le transport des steamers que le lieutenant VALCKE acheminait alors vers Isangila. L'emplacement de ce village fut encore relevé vers 1900 par le géomètre ABRASSART alors que la route de STANLEY en rive droite connaissait momentanément un regain d'activité du fait de l'insuffisance de la route créée en rive gauche. Mais il disparut complètement lorsque le

(1) COQUILHAT, C., Sur le Haut-Congo (Paris, 1888, p. 41) ; VAN DE VELDE, L. (Lt), Lettres inédites (*Le Congo illustré*, 1892, p. 117).

trafic des marchandises du Haut-Congo s'éteignit définitivement sur la rive droite du fleuve entre Vivi et Isangila <sup>(1)</sup>.

En 1913, lorsque l'ingénieur anglais B. P. WALL et le capitaine USBORNE étudièrent le lit du fleuve depuis Léopoldville jusqu'à Matadi, le site d'Inga fut la seule région où ils rencontrèrent des difficultés de transport. Ils traversèrent alors le plateau d'Inga comme l'avait fait M. DUPONT en 1887 et le trouvèrent complètement désert. « La fameuse chaussée de STANLEY et les villages qu'il avait établis, notait au passage l'ingénieur WALL, ont été repris par la forêt » <sup>(2)</sup> ; le site d'Inga n'était de nouveau plus qu'un parc pour animaux sauvages... Il devait le rester jusqu'au jour où le Syndicat pour le Développement de l'Électrification du Bas-Congo (SYDELCO) y installa un camp d'études, en 1953.

## 7. La Bundi et le projet de chemin de fer en rive droite.

Le projet de chemin de fer que STANLEY avait exposé au roi LÉOPOLD II en 1878 était basé sur les principes généraux qu'il avait adoptés pour organiser ses premiers transports dans la région des cataractes : le fleuve Congo étant navigable d'Isangila à Manianga, STANLEY avait projeté de mettre définitivement un bateau à vapeur en service sur ce bief et de construire deux tronçons de chemin de fer correspondant aux deux tronçons de route à travers la brousse, de Vivi à Isangila et de Manianga au Stanley Pool.

<sup>(1)</sup> DUPONT, Ed., *Lettres sur le Congo* (Paris, 1889, pp. 65 et 693) ; ABRAS-SART, *Plan du site d'Inga au 1/25.000* (Archives de l'État Indépendant du Congo, Département des Finances, cadastre, cartes — Farde III, n° 12, document conservé au Service cartographique du Ministère des Colonies, à Bruxelles, farde « Bas-Congo — Matadi ») ; DROOGMANS, H., *Notices sur le Bas-Congo* (Bruxelles, 1901, pp. 104 et 136).

<sup>(2)</sup> WALL, B. P., *Première étude hydrographique du fleuve Congo* (Westminster, 1913 ; rapport dactylographié, Bibliothèque du Ministère des Colonies, à Bruxelles, n° 28).

Nous avons vu que ce fut au cours de la reconnaissance de la route de Vivi à Isangila, en 1880, que STANLEY résolut définitivement de faire passer le premier tronçon de chemin de fer par la vallée de la Bundi, dépression naturelle que le fleuve semblait avoir abandonné, dit-il, « comme pour y favoriser quelque jour la création d'un chemin de fer » (1).

Comme le tracé de la route Vivi-Isangila, celui du chemin de fer à établir entre ces deux points fut donc déterminé par l'existence de la dépression Bundi-Makongo, à la base du saillant d'Inga. Il en résulta que le chemin de fer projeté devait franchir un grand nombre de rivières et escalader un nombre tout aussi considérable de crêtes, avant d'atteindre le passage naturel de la Bundi.

Cet inconvénient ne détourna pas STANLEY de son idée initiale, même lorsque, installé au Stanley-Pool, il eut ouvert une route directe par la rive gauche du fleuve entre Léopoldville et l'embouchure de la Mpozo. Ce fut, en effet, sur la base de ces deux tronçons qu'il établit le devis au montant de 660.000 livres sterling (17 millions de francs) qu'il soumit au Roi à son retour du Congo en 1884. Et c'est sur ces bases qu'à Bruxelles, furent élaborés les premiers projets financiers du Roi (2).

Ce fut le capitaine ZBOÏNSKI, ingénieur chargé par LÉOPOLD II d'étudier sur le terrain, le projet de chemin de fer qui attira le premier l'attention sur les répercussions que le caractère accidenté de la région ne manquerait pas d'entraîner sur le coût de l'ouvrage. Du séjour de sept mois qu'il consacra à l'étude de la région du Stanley-Pool à l'embouchure du fleuve, il rapporta en mars 1885, un contre-projet prévoyant une ligne de

(1) STANLEY, H. M., Cinq années au Congo (Bruxelles, 2<sup>e</sup> éd., p. 111).

(2) DEVROEY, E., et VANDERLINDEN, R., Le Bas-Congo, artère vitale de notre colonie (Bruxelles, 1951, p. 200) ; CORNET, R. J., La bataille du Rail (Bruxelles, 1947, pp. 36-37).

chemin de fer d'un seul tenant de Léopoldville au bief maritime par la rive gauche. Ce projet évitait la navigation coûteuse et dangereuse du bief Isangila-Manianga et réduisait le coût prévu de la construction à 15 millions de francs. Une étude comparative de ces deux solutions fut décidée en 1885 et il fut résolu alors d'envoyer deux brigades d'études au Congo. L'une, sous la conduite de l'ingénieur ZBOÏNSKI, étudierait le projet de chemin de fer en un seul tenant sur la rive gauche ; l'autre, confiée à l'ingénieur PETIT-BOIS et au lieutenant VAN DE VELDE, étudierait de plus près le projet de chemin de fer en rive droite. Lorsqu'il quitta Rotterdam le 30 mai 1885 à destination du Congo, PETIT-BOIS envisagea une variante au projet STANLEY. Ne pourrait-on s'écarter du fleuve et riper le chemin de fer vers l'ouest, afin d'emprunter les plateaux de la ligne de partage des eaux entre les bassins du Congo et du Shiloango, et installer la tête de ligne en aval de Vivi, dont l'accès très difficile et dangereux pour la navigation ne s'imposerait plus du moment où l'État Indépendant du Congo pourrait disposer librement de la rive droite du fleuve jusqu'à l'Océan (1) ?

L'ingénieur PETIT-BOIS, cependant, ne put étudier les deux variantes pour le projet de chemin de fer en rive droite jusqu'à Vivi. Son compagnon de route, le lieutenant VAN DE VELDE, fut atteint par la fièvre au cours de la reconnaissance du tracé dans la vallée de la Bundi, et PETIT-BOIS lui même tomba malade à son arrivée à Isangila. Ce fut le lieutenant suédois HAKANSON, qui les avait rejoints au moment où ils achevaient l'étude du site de la Bundi-Makongo, qui effectua par la suite une reconnaissance de l'itinéraire

(1) CORNET, R. J., *La bataille du Rail* (Bruxelles, 1947, pp. 39-40) ; ZBOÏNSKI, C. H. T. (Capt.), *Le Chemin de fer de l'État Indépendant du Congo* (*Bulletin de la Société royale de Géographie d'Anvers* (1889, T. 14, pp. 131 et 133) ; *Le Mouvement géographique*, 31 mai 1885, p. 45 ; PETIT-BOIS, G., *Quelques semaines au Congo* (Liège, 1886, pp. 57 et 68) ; VAN DE VELDE, L. (Lt), *Lettres inédites* (*Le Congo illustré*, 1892, p. 118).

des plateaux de l'ouest. Une carte, dressée par lui et conservée au service cartographique du Ministère des Colonies à Bruxelles (1), indique un tracé partant d'Ikungulu, situé sur la rive droite du fleuve en aval de Vivi, en face de Noki, et se dirigeant vers Isangila en contournant par les plateaux de l'ouest toute la rive droite du fleuve. Ce projet, élaboré avant l'abandon de Vivi, prévoyait une ligne de chemin de fer partant de ce poste pour rejoindre la ligne Ikungulu-Isangila à l'ouest de Sadika-Banzi. Le coude vers l'est, pour rejoindre le fleuve Congo à Isangila, devait se faire dans la haute vallée de la Bundi, au nord-ouest du saillant d'Inga. Le projet de STANLEY, mis au point par la reconnaissance PETIT-BOIS — VAN DE VELDE, prévoyait au contraire la traversée de la Bundi près de son embouchure par un pont de 150 mètres de portée. En amont de la Bundi, le chemin de fer empruntait la voie devenue déjà traditionnelle de la grande dépression Bundi-Makongo, que VAN DE VELDE appelait, nous avons vu pourquoi (p. 14), « vallée de la Matamba ». A l'amont de cette dépression, un pont de 20 mètres devait permettre de franchir la Gulu en direction d'Isangila. La longueur totale du chemin de fer ne devait pas dépasser 100 km, les forêts de la vallée de la Lufu pouvaient fournir le bois de chauffage au début du trajet, les vallées de la Bundi et de la Ntombi, près d'Isangila, pouvant approvisionner le chemin de fer dans sa partie supérieure et les vapeurs du trajet Isangila-Manianga, à partir d'Isangila. Dès ce moment cependant, et pour la première fois, l'utilisation de l'énergie hydro-électrique des cataractes du fleuve fut envisagée comme moyen de fournir un jour la force motrice au chemin de fer. WAUTERS, en effet, dès 1885, attira l'attention sur ce problème, dans son ouvrage intitulé : *Le Congo au point de vue économique* :

(1) Ministère des Colonies. Service cartographique : farde « Boma-Mayumbe » (Archives de l'État Indépendant du Congo, Département des Finances, cadastre, cartes, farde II, n° 43).

« Qui nous dit que ces chutes qui sont aujourd'hui un obstacle, ne deviendront pas un jour une force, un générateur d'électricité dynamique, par exemple, propre à distribuer la lumière et la force motrice dans les provinces riveraines ? »

demandait-il.

Et il ajoutait déjà :

« Pourquoi l'électricité ne traînerait-elle pas les wagons de Matadi à Léopoldville ? »

Le lieutenant VAN DE VELDE avança la même idée dans la conférence qu'il donna en février 1886 sur le projet de chemin de fer en rive droite, à la tribune de la Société belge des Ingénieurs et Industriels <sup>(1)</sup>.

Au moment où le lieutenant VAN DE VELDE prononçait cette conférence, le projet STANLEY de chemin de fer Vivi-Isangila était déjà si sérieusement menacé par le projet en rive gauche que le conférencier préconisait simplement d'installer sur ce tracé un chemin de fer « provisoire, à voie étroite », qui ne devait servir que pendant la période initiale du développement du bassin du Haut-Congo et dès que la pénétration économique atteindrait le bassin supérieur du Congo, un chemin de fer plus important devrait être établi sur la rive gauche du fleuve, de la Mpozo à Léopoldville. Il était même envisagé que le tronçon Vivi-Isangila serait alors démonté et utilisé pour contourner les Stanley-Falls <sup>(2)</sup>.

Lorsque le Comité d'études institué par la Société belge des Ingénieurs et Industriels pour étudier le

(1) CORNET, R. J., La bataille du Rail (Bruxelles, 1947, pp. 40 à 50) ; VAN DE VELDE, L. (Lt), Des moyens de communication dans le Bas-Congo et dans la région des cataractes (*Conférences sur le Congo*, Société belge des Ingénieurs et Industriels, Bruxelles, 1886, 2<sup>e</sup> fasc., pp. 20-21) ; ZBOÏNSKI, C. M. T. (capt.), Le chemin de fer de l'État Indépendant du Congo (*Bulletin de la Société royale de Géographie d'Anvers*, 1889, T. 14, p. 132) ; PETIT-BOIS, G., Quelques semaines au Congo belge (Liège, 1886, pp. 65-100 à 109).

(2) VAN DE VELDE, L. (Lt), Des moyens de communication dans le Bas-Congo et dans la région des cataractes (*Conférences sur le Congo*, Société belge des Ingénieurs et Industriels, Bruxelles, 1886, 2<sup>e</sup> fasc. pp. 18 et 25).

problème du chemin de fer se prononça en faveur de la réalisation d'une telle entreprise, la préférence des milieux dirigeants de Bruxelles alla au projet de chemin de fer d'un seul tenant sur la rive gauche, mais le projet STANLEY ne fut pas encore complètement écarté. En fait, on jugeait que le pays présentait à peu près les mêmes difficultés sur chacune des deux rives et ce ne fut qu'après l'examen du problème sur place par le capitaine A. THYS en août 1887, que la décision intervint définitivement en faveur de la rive gauche. A. THYS étudia d'abord l'épineux problème du passage de la Mpozo, au départ même de la ligne, et il reconnut que le terrain était incontestablement mauvais. Mais il le jugea plus mauvais en apparence qu'en réalité. Ce n'était encore qu'un sentiment, mais sa conviction était faite lorsque, quelques jours plus tard, il accompagna le lieutenant VALCKE, chargé d'effectuer le transport des pièces lourdes des vapeurs *Roi des Belges* et *Ville de Bruxelles* par la route de STANLEY en rive droite. En parcourant cette région accidentée, sa résolution se raffermi encore en faveur du tracé en rive gauche et le projet de chemin de fer de la Bundi fut dès lors définitivement écarté (1).

#### **8. L'abandon de la souveraineté sur la rive droite et ses conséquences pour le site d'Inga.**

Au moment où STANLEY avait entrepris sa pénétration vers le Pool, la souveraineté portugaise n'était effective que sur la rive sud du bief navigable du Congo jusqu'à Noki. En amont des rapides de Yelala, les deux rives du fleuve étaient libres de toute emprise européenne et nous avons vu que le morcellement féodal de l'ancien royaume de Congo et celui des royaumes indigènes de Loango, Kakongo et Ngoy avait d'autre part fait disparaître tout pouvoir souverain autochtone organisé.

(1) *Le Mouvement géographique*, 31 octobre 1886 ; CORNET, R. J., *La bataille du Rail* (Bruxelles, 1947, pp. 68-69 et 109).

Toutefois, STANLEY n'avait pas encore fondé Isangila que le dynamisme de DE BRAZZA fit surgir en face de lui un rival sérieux sur la rive droite du fleuve Congo. L'ouvrage récent d'Albert MAURICE sur le *Letter Book* de STANLEY a fait apparaître clairement l'émotion que cette rivalité suscita à Bruxelles, et la divergence de vues qui résulta momentanément entre l'entourage du Roi et le chef de son expédition en Afrique, car à Bruxelles on désirait surtout voir progresser rapidement la pénétration de STANLEY vers le Haut-Congo pour devancer une prise de possession française des rives du Stanley-Pool.

Mais STANLEY se débattait avec des difficultés d'un autre genre. Aux prises avec les obstacles du terrain, il voyait avant tout la nécessité d'établir les bases permanentes qui seules permettraient de forcer le passage le long du fleuve et d'en faire une véritable voie de pénétration vers le Stanley-Pool. S'il ne réussissait qu'à franchir l'obstacle, son exploit resterait sans lendemain et la véritable voie de pénétration vers le Stanley-Pool resterait celle du Kouilou-Niari ou celle du Shiloango. Les missionnaires français de Landana considéraient, avec DE BRAZZA, que la véritable route d'accès de la rive droite du fleuve vers le Stanley-Pool ne passait pas dans la vallée encaissée du fleuve, mais bien à travers l'ancien royaume de Loango, vers la côte de l'Océan, au nord de Cabinda. STANLEY, de son côté, considérait qu'il fallait avant tout ouvrir la voie du fleuve d'une manière permanente. L'installation des bases d'opération d'Isangila et de Manianga lui apparaissait aussi indispensable que la mise à flot sur le Stanley-Pool des vapeurs de l'Association. Refusant de se lancer dans une course vers le Pool, il activa autant que ses moyens le lui permettaient l'avancement des travaux titanesques qui lui valurent le surnom de Boula Matari ou « briseur de rochers ». Cette méthode lui permit à la fois de forcer

l'accès du Stanley-Pool par la voie la plus courte, mais la plus difficile, de la vallée même du fleuve, et de lancer sur le Haut-Congo les vapeurs qui devaient lui permettre de poursuivre immédiatement son action vers l'intérieur. Devancée par DE BRAZZA dans la course vers le Stanley-Pool, l'expédition belge put ainsi prendre sa revanche dans la course internationale pour l'occupation du vaste bassin continental du Congo.

Il n'en demeure pas moins qu'à partir du moment où DE BRAZZA eut atteint le Stanley-Pool par le haut Ogooué et descendu la rive droite du fleuve Congo à la rencontre de STANLEY, il fallut compter avec la France dans les plans d'occupation et d'équipement du fleuve entre les rapides de Yelala et le Stanley-Pool. De même, il fallut se garder des conséquences éventuelles que pourraient avoir les prétentions du Portugal sur la rive nord du bief maritime. L'Association internationale du Congo qui voyait la France lui disputer la rive droite du fleuve aux approches du Stanley-Pool, se trouvait ainsi menacée de voir le Portugal lui couper l'accès de l'Océan par l'estuaire du fleuve.

STANLEY, rentré malade en Europe, fut renvoyé en Afrique en novembre 1882 pour faire face aux convoitises européennes que l'œuvre entreprise commençait à faire naître et, dès l'année 1883, il entreprit l'installation de toute une série de postes de l'Association Internationale dans le bassin du Niari-Kouilou afin de chercher de ce côté une garantie d'accès à l'Océan. A la fin de la même année, il résolut d'établir un service de portage sur la rive gauche du fleuve où la France ne pouvait élever aucune revendication territoriale. Cette route, traversant une région très peuplée, fut bientôt préférée à l'ancienne route en rive droite parce qu'elle permettait d'éviter le coûteux transport fluvial Isangila-Manianga pour les charges légères. Toutefois, la route Vivi-Isangila resta momentanément la voie des transports lourds, tandis que

la rive gauche devint dès ce moment la grande voie du portage. Vivi, située en dehors de la zone des revendications territoriales du Portugal, resta le point de départ des deux routes qui remontaient vers le Stanley-Pool en rive gauche et en rive droite. Son activité continua à stimuler l'économie indigène de la rive droite tant que le problème du partage de la souveraineté européenne ne fut pas tranché. La route du portage en rive gauche ne pouvait être que provisoire, car on savait déjà qu'elle devrait être remplacée un jour par un chemin de fer que l'on envisageait alors de faire passer en rive droite de Vivi à Isangila. L'avenir de cette région semblait donc assuré et tout particulièrement celui du site d'Inga, qui semblait le point de passage obligé du chemin de fer <sup>(1)</sup>.

Mais les événements devaient en décider autrement.

En effet, en février 1884, le Gouvernement britannique appuya les prétentions de souveraineté du Portugal sur les deux rives de l'estuaire du fleuve. Pour écarter ce danger, LÉOPOLD II utilisa les installations de l'Association Internationale du Congo dans le bassin du Niari-Kouilou comme monnaie d'échange. Il en fit abandon à la France le 5 février 1885, en contrepartie de son appui diplomatique contre le Portugal. La route du Stanley-Pool vers l'Océan par la rive droite du fleuve Congo passa dès lors sous la souveraineté de la France jusqu'à Manianga, de même que la route de Manianga au Niari-Kouilou, et la rive gauche du fleuve devint ainsi la route obligée du trafic du nouvel État Indépendant du Congo en amont de Manianga. Seule, elle pourrait à l'avenir

<sup>(1)</sup> *Le Mouvement géographique* (Bruxelles, 19 mai 1889, p. 38 : Historique des transports à dos d'hommes à travers la région des cataractes) ; VAN DE VELDE, L. (Capt), Lettres inédites (*Le Congo illustré*, 1892, pp. 110-111) ; PETIT-BOIS, G., Quelques semaines au Congo (Liège, 1886, pp. 42 à 46) ; DEVROEY, E., et VANDERLINDEN, R., Le Bas-Congo, artère vitale de notre Colonie (Bruxelles, 1951, pp. 21, 23 et 310) ; MAURICE, A., Stanley, Lettres inédites (Bruxelles, 1955).

permettre l'établissement d'une route ou d'un chemin de fer d'un seul tenant du Stanley-Pool au bief maritime en territoire congolais. D'autre part, le Congrès de Berlin, en fixant définitivement les frontières du nouvel État dans le Bas-Congo, étendit l'autorité de l'É.I.C. sur toute la rive droite du bief navigable du fleuve, ne laissant au Portugal qu'une enclave autour du port de Cabinda. Dès lors, il n'y eut plus de raison de conserver Vivi comme base d'opération à l'aval des cataractes, et la navigation périlleuse qu'il fallait faire pour atteindre ce poste fut abandonnée dès qu'elle ne fut plus indispensable en raison des prétentions de souveraineté du Portugal. Cependant, on sait que la proclamation de l'État Indépendant du Congo fut encore datée de Vivi, le 1<sup>er</sup> juillet 1885, mais, dès l'année 1886, la capitale du nouvel État fut transférée à Boma.

Comme il n'y avait plus de raison de conserver Vivi comme point de départ des deux routes de portage vers le Stanley Pool, il fut envisagé de choisir, comme tête de ligne du chemin de fer des cataractes en rive droite, un poste situé à l'aval de Vivi. Mais ce projet ne retint pas longtemps l'attention, car le tracé de chemin de fer en rive gauche ayant triomphé, en 1887, de l'ancien projet de STANLEY, le poste de Vivi avait été démonté après le passage des chariots du *Roi des Belges* et de *La Ville de Bruxelles*. La rive droite du fleuve de Vivi à Isangila, ne fut plus dès lors qu'une région abandonnée <sup>(1)</sup>.

Le développement du trafic entre le bief navigable du fleuve et le Stanley-Pool avant la mise en service du chemin de fer apporta cependant quelques années de sursis à la rive droite, car le trop-plein de la route des caravanes en rive gauche refluaît sur l'autre rive. Mais la

(1) JENTGEN, P., Les frontières du Congo belge (*Mémoires in-8°, I R. C. B.*, Sect. Sc. mor. et pol., vol. XXV, fasc. I, Bruxelles 1952, pp. 21-27 et 28) ; DUPONT, Ed., *Lettres sur le Congo* (Paris, 1889, p. 25).

route de la Bundi n'en profitait que partiellement et comme Vivi n'était plus le point de départ de la route en rive droite, un nouvel itinéraire vint concurrencer l'ancienne route de Stanley, par les plateaux de la crête de partage entre le bassin du Congo et celui du Shiloango à l'ouest du site d'Inga <sup>(1)</sup>.

La mise en service du chemin de fer Matadi-Léopoldville permit de mettre fin au portage qui devenait une sujétion écrasante pour la rive gauche. Elle fit, du même coup, disparaître le transport complémentaire en rive droite, et, avec lui, s'évanouit pour de longues années tout facteur de développement du site d'Inga. La fertilité du sol de la Bundi ne put compenser l'insalubrité du lieu, en raison de l'absence totale de communication vers les nouveaux centres de l'activité économique.

Trop éloigné des nouvelles voies de commerce, le site d'Inga tomba dans une profonde léthargie.

### 9. Les premières études hydrographiques.

Malgré les reconnaissances diverses faites au site d'Inga pour le tracé de la route de STANLEY et pour l'étude du chemin de fer Vivi-Isangila, la configuration générale du site était restée mal connue jusqu'au moment où le directeur du Musée royal d'Histoire naturelle de Belgique, M. Édouard DUPONT, en fit l'exploration, en août 1887, dans le cadre d'une étude géologique générale de la vallée du fleuve Congo dans la traversée de la chaîne côtière.

Jusqu'à cette époque, les explorateurs du site d'Inga avaient principalement fait porter leurs observations sur le moyen de franchir l'obstacle des chutes en les

<sup>(1)</sup> *Le Congo Illustré* (Bruxelles, 1892, p. 19 : Le Service des transports à dos, d'hommes dans la région des chutes) ; *Atlas de l'État Indépendant du Congo*, pl. B, 14 (Archives du service cartographique du Ministère des Colonies, à Bruxelles).

contournant par la rive droite. Les chutes elles-mêmes constituaient l'obstacle à contourner. Elles n'avaient pas autrement retenu l'attention.

Toute autre fut l'attitude d'Édouard DUPONT. Son exploration était la première organisée dans un but purement scientifique. Il s'agissait, dans l'ensemble, de déterminer l'époque à laquelle le fleuve Congo s'était frayé un passage à travers les montagnes qui lui barraient la route de l'Océan et l'âge de ces montagnes. Il s'intéressa donc tout particulièrement au lit même du fleuve.

Dès, en 1816, le capitaine TUCKEY avait relevé le caractère saillant du coude de la rive droite du fleuve autour du plateau d'Inga. Ce caractère fut, par la suite, considérablement réduit sur les cartes de la région, de sorte que le saillant d'Inga n'y figura guère que sous la forme d'une simple courbe du fleuve. C'est Édouard DUPONT qui remarqua que la rive droite présentait un coude beaucoup plus prononcé et que le site d'Inga était, en réalité, formé de deux coudes successifs. Ce ne fut cependant qu'en 1891 que la rectification fut faite pour la première fois par A. J. WAUTERS sur les cartes de l'État Indépendant du Congo <sup>(1)</sup>.

La première carte détaillée du site d'Inga fut dressée par le géomètre ABRASSART, du service du cadastre de l'État Indépendant du Congo, qui établit au 1/25.000 le relevé dont se servit Hubert DROOGMANS, secrétaire de l'État Indépendant du Congo, pour la reproduction du site d'Inga dans son atlas au 1/100.000 de la région comprise entre l'Océan et le Stanley Pool, en 1900 <sup>(2)</sup>.

Mais le site d'Inga proprement dit était alors tombé

<sup>(1)</sup> DUPONT, Ed., *Lettres sur le Congo*, Paris 1889, pp. 62-63 et 68 à 71 ; *Le Mouvement géographique*, Bruxelles, 2 juin 1889, 3 nov. 1889 et 12 juillet 1891.

<sup>(2)</sup> La carte d'ABRASSART est conservée au Service Cartographique du Ministère des Colonies, à Bruxelles (Farde « Congo-Matadi » : *État Indépendant du Congo, Département des Finances, cadastre, carte, farde III*, n° 12) ; DROOGMANS, H., Feuilles 1 à 15 de la carte du Bas-Congo à l'échelle du 100.000<sup>e</sup> (Bruxelles, 1900).

dans un abandon tel qu'il ne retint même pas l'attention de la mission que la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie envoya en 1910 sous la conduite de l'ingénieur Robert THYS, pour étudier sur le terrain le problème de l'électrification du chemin de fer. Il avait été décidé, à cette occasion, de faire porter l'étude sur le Kwilu et l'Inkisi, que traversait la ligne Matadi-Léopoldville, ainsi que sur le fleuve Congo lui-même aux deux extrémités du chemin de fer, immédiatement en amont de Matadi, et en aval de Léopoldville. A deux reprises, le 24 août 1910 et en juin 1911, la mission d'étude examina le site de Yelala, la première fois par la rive gauche, la seconde fois par la rive droite. Ses conclusions furent que la faible dénivellation du fleuve et le caractère des rives en cet endroit rendaient malheureusement impraticable l'utilisation des quelque 10.600.000 chevaux auxquels les ingénieurs évaluaient la puissance potentielle du site et l'équipement du fleuve à Yelala ne fut pas retenu. Mais il ne fut pas jugé nécessaire de remonter jusqu'au site d'Inga, car on estima que le moment d'électrifier le chemin de fer n'était pas venu et que les ressources en force hydro-électrique faciles à aménager sur la Mpozo, l'Inkisi et le Kwilu, suffiraient aux besoins futurs des transports et des villes de la région.

La mission R. THYS jugea que les usines hydro-électriques nécessaires pour capter ces ressources pourraient même, pendant un certain temps, fournir de l'énergie à des entreprises électro-chimiques ou électromécaniques, mais seulement à titre accessoire de l'électrification du chemin de fer, car il faudrait toujours prévoir le moment où les besoins de ce dernier absorberaient à eux seuls la totalité des 113.000 chevaux auxquels on évaluait la puissance permanente que l'on pourrait installer sur ces rivières. Le rapport déposé en 1912 par la mission R. THYS, conclut donc qu'il convenait de

réserver les chutes de l'Inkisi, du Kwilu et de la Mpozo à l'électrification future du chemin de fer. Il ne soufflait mot du site d'Inga, trop éloigné sans doute du chemin de fer à une époque où l'on ne concevait pas encore l'équipement hydro-électrique du Bas-Congo séparément de l'électrification du rail qui semblait seule pouvoir rentabiliser les investissements nécessaires <sup>(1)</sup>.

Les conclusions de la mission THYS ne résolvaient toutefois pas le problème des transports qui préoccupait à ce point les autorités responsables de l'avenir de la Colonie, que le roi ALBERT lui-même lui consacra un discours à Tervuren, en 1912 <sup>(2)</sup>.

Ce fut à cette époque le problème de la navigabilité du fleuve entre Léopoldville et Matadi qui ramena l'attention sur le site d'Inga. L'étude de cette question fut entamée en 1913, à l'initiative de la Société générale de Belgique et de la firme LEVER qui avaient créé, en 1912, un Syndicat chargé d'examiner le moyen de réduire les frais de transport à l'intérieur du Congo, en rendant le port de Matadi accessible aux bateaux navigant sur le Haut-Congo. L'ingénieur anglais Benson P. WALL fut chargé d'étudier la question sur le terrain. Une équipe de techniciens lui fut adjointe, comprenant notamment le capitaine belge DE LONGUEVILLE et le capitaine anglais USBORNE. La mission technique s'embarqua pour Matadi, le 18 janvier 1913, avec instruction de reconnaître d'abord les deux obstacles initiaux : celui de Yelala à l'aval et celui de Kintambo près de Léopoldville. Ces obstacles ne s'étant pas révélés insurmontables, le syndicat chargea l'ingénieur WALL de poursuivre l'étude d'une manière plus approfondie et d'examiner le cours du fleuve entre ces deux points. Laissant une partie

<sup>(1)</sup> *Le Mouvement géographique* (8 septembre 1912, col. 493-497) ; THYS, R., *Études des forces hydrauliques du Bas-Congo, 1910-1911* (Bruxelles, 1912, pp. 11-19-20 et 47).

<sup>(2)</sup> BRIEY, R. DE, *Le problème des transports au Congo* (*Congo*, 1921, T. II, n° 3, p. 386).

de son équipe à l'étude des rapides de Kintambo, le chef de mission explora le cours du fleuve à l'aval de Léopoldville, seul d'abord, puis en compagnie du capitaine USBORNE à partir de Manianga.

Le site d'Inga était alors si éloigné des lignes de communication et si bien oublié, que les deux ingénieurs furent surpris par l'importance du problème lorsqu'ils arrivèrent en cet endroit, peu de temps avant la date prévue pour la fin de leur voyage. Ils ne purent consacrer que trois jours à l'examen des rapides que WALL appela « le groupe d'Inga », alors qu'ils en consacrèrent quinze à l'étude du site de Yelala. Au cours de cette rapide étude sur le terrain, l'ingénieur WALL reconnut la nécessité d'aménager le cours du fleuve sur une longueur de 15 kilomètres autour du saillant d'Inga, si l'on voulait permettre à la navigation de franchir cet obstacle. Ce travail ne lui sembla d'ailleurs pas irréalisable et il esquaissa, au contraire, plusieurs solutions du problème.

Mais il les chercha toutes à proximité immédiate du lit du fleuve, car, à l'inverse de ses prédécesseurs et faute de temps sans doute, il n'explora pas l'intérieur du saillant d'Inga. La première solution, qui lui parut la meilleure, était de creuser une dérivation en canal sur la rive gauche du fleuve, s'il n'était pas possible d'aménager le chenal même du fleuve le long de cette rive. Il ne put, toutefois, examiner le terrain en cet endroit, car il se trouvait alors, avec le capitaine USBORNE, en rive droite, sur le saillant même du plateau d'Inga. Une autre solution lui sembla possible par l'élargissement de l'un des chenaux du fleuve, en bordure de la rive gauche. Il préconisa même une troisième solution dans la vallée parallèle au fleuve, sur la face nord-est du saillant (la future vallée VAN DEUREN) qu'il suggéra de fermer à l'aval par une digue ou un barrage. Le passage des vapeurs du canal amont dans le bief aval du fleuve, ou vice versa, devait être assuré par un ascenseur à plan

incliné. Il trouva enfin un quatrième et suprême moyen de surmonter l'obstacle en établissant un barrage à travers le fleuve Congo lui-même. Le temps lui manquant pour étudier plus à fond le problème sur place, il se borna à esquisser ces solutions en signalant qu'il faudrait leur consacrer, plus tard, une étude plus approfondie. En attendant, il croyait pouvoir chiffrer le coût des travaux avec une approximation suffisante pour les conclusions que l'on attendait de sa première étude. Il prévoyait une dépense de 500.000 à 600.000 livres sterling, selon le type d'ascenseur à adopter, sur un devis total qu'il estimait à 3.625.000 livres sterling pour l'ensemble des travaux à entreprendre pour rendre le fleuve navigable de Léopoldville à Matadi. Il reconnaissait cependant que l'estimation du coût des ouvrages nécessaires pour l'aménagement du fleuve au « groupe d'Inga » constituait le point faible de son étude. Mais il jugeait que, même si l'on devait augmenter ce devis partiel de 25 %, le projet général serait rentable.

L'ingénieur WALL estimait que les travaux nécessaires à la réalisation de son projet dureraient cinq ans à partir de leur mise en œuvre et il préconisa, en juillet 1913, d'envoyer immédiatement sur place une expédition chargée d'étudier en détail les plans des dérivations, pendant que lui-même étudierait les méthodes les plus modernes utilisées en Europe et en Amérique pour des travaux de ce genre (1).

Bien que le projet de l'ingénieur WALL fût établi à une époque où le trafic du chemin de fer approchait de la limite de ses capacités, il n'eut pas plus de suite que l'étude des moyens d'électrification du chemin de fer.

(1) WALL, B. P., Première étude hydrographique du fleuve Congo entre Léopoldville et Matadi (Westminster, juillet 1913. *Rapport dactylographié* ; *Bibliothèque du Ministère des Colonies*, n° 12.261, pp. 2 à 5, 7, 11, 27 à 29, 70, 73, 75, 85 et 86) ; DEVROEY, E., et VANDERLINDEN, R., *Le Bas-Congo, artère vitale de notre colonie* (Bruxelles, 1951, pp. 233-234).

La guerre de 1914-1918 interrompt les projets d'équipement du Bas-Congo, bien que la ligne de chemin de fer fut poussée jusqu'à Ango-Ango pendant la guerre, mais ce ne fut qu'en recourant à des moyens de fortune. En fait, l'entretien même de la ligne ne put être assuré qu'imparfaitement, si bien qu'après la cessation des hostilités, le matériel en service ne suffit plus au trafic qui atteignait les 100.000 tonnes par an et l'accumulation des marchandises provoqua le fameux embouteillage du port de Matadi (1).

De nouvelles mesures s'avéraient nécessaires pour adapter l'équipement du Bas-Congo aux besoins nouveaux des transports coloniaux. Déjà, pendant la guerre, en 1917, le comte R. DE BRIEY, rentrant d'une mission qui lui avait été confiée au Congo, avait été frappé par l'insuffisance du chemin de fer et avait préconisé, en conséquence, l'établissement d'un téléphérique entre Léopoldville et la côte Atlantique à Banana. Dès son retour en Belgique, il en avait, mais en vain, saisi le Roi et le comte DE BROQUEVILLE, alors chef du Gouvernement. De même, l'ingénieur hydrographe français ROUSILHE, suggéra vainement à son Gouvernement en 1919, d'organiser une mission hydrographique française pour étudier sur le terrain, le problème des aménagements à apporter au fleuve pour le rendre navigable depuis l'Océan jusqu'au Stanley-Pool. Parant au plus pressé, l'administration belge prit très rapidement les mesures nécessaires pour moderniser la ligne de chemin de fer Matadi-Léopoldville, au point que le trafic put tripler en cinq ans pour atteindre les 300.000 tonnes en 1925 (2).

(1) DEVROEY, R., et VANDERLINDEN, R., *Le Bas-Congo, artère vitale de notre colonie* (Bruxelles, 1951, p. 203).

(2) BRIEY, R. DE, *Le problème des transports au Congo belge* (*Congo*, 1921, T. II, n° 3, p. 398) ; BRIEY, R. DE, *Projet de ports et de voie aérienne au Congo belge* (Note dactylographiée, 1939, pp. 1 à 3) ; SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, *Rapport de la mission de reconnaissance hydrographique du Congo, Bief Matadi-Léopoldville, 1930-1931* (Bruxelles, déc. 1932, p. 7) ; DEVROEY, E., et VANDERLINDEN, R., *Le Bas-Congo, artère vitale de notre Colonie* (Bruxelles, 1951, pp. 202-203, 206, 211 et 212).

Devant un tel accroissement du trafic et devant l'importance que prenait alors le développement urbain, le ministre des Colonies jugea que le moment était venu de reprendre la question de l'équipement hydro-électrique du Bas-Congo. Cet équipement semblait toujours lié à l'électrification du chemin de fer, susceptible d'assurer une consommation de base suffisante pour garantir la rentabilité des capitaux investis. A la demande du Département des Colonies, la Compagnie du chemin de fer reprit donc, en 1924, l'étude de l'électrification de la ligne Matadi-Léopoldville, mais l'ingénieur suisse P. DE KALBERMATTEN, envoyé sur place, borna ses études à l'aménagement de l'Inkisi et de la Mpozo qui semblaient suffisantes pour assurer, pendant de longues années encore, les besoins du chemin de fer et ceux du développement économique de la région.

Toutefois, la commission créée par la Compagnie du Chemin de fer du Congo pour l'examen du problème de l'électrification, jugea qu'il serait préférable de confier la production de l'énergie à partir de ces centrales à une société distincte. Elle considérait, en effet, que l'électrification n'apporterait un avantage financier au chemin de fer que dans un délai de 10 ans, mais qu'il ne fallait pas attendre cette électrification pour faire bénéficier la région de l'énergie hydro-électrique de ses rivières. Elle préconisa en conséquence de passer sans retard à l'étude approfondie de l'Inkisi et de la Mpozo et à la constitution de la ou des sociétés distinctes qui seraient chargées d'exploiter ces centrales (1).

Pour la première fois, on reconnaissait que le développement des centres urbains et celui des industries locales pouvaient à eux seuls justifier la création des centrales hydro-électriques dans le Bas-Congo.

Ces conclusions devaient aboutir, en 1927, à la conces-

(1) KALBERMATTEN (M. P. DE), Rapport à la Commission pour l'étude de l'Électrification des chemins de fer (Liège, 1925, pp. 1, 3, 4, 5, 13 à 20 et 24-25).

sion des chutes de Sanga, sur l'Inkisi, à la société TEXAF.

Mais dans l'entre-temps, le débat soulevé par le problème des transports fit apparaître l'équipement hydro-électrique des cataractes comme le moyen de produire la force motrice nécessaire à l'exploitation éventuelle du téléphérique proposé par le comte DE BRIEY, ou comme l'heureux complément de l'aménagement fluvial que le colonel P. VAN DEUREN avait préconisé en 1925 pour ouvrir le fleuve à la navigation entre Matadi et le Stanley-Pool <sup>(1)</sup>.

### 10. Le projet Van Deuren.

Le colonel P. VAN DEUREN cherchant, en 1925, à résoudre le problème des transports dans le Bas-Congo en fonction des développements ultérieurs de la Colonie, reprit le projet de rendre le fleuve navigable de Matadi à Léopoldville. Mais au lieu d'envisager la descente des bateaux de rivière du Haut-Congo jusqu'au bief maritime du fleuve, comme l'avait fait l'ingénieur WALL, il préconisa d'aménager le fleuve par une série de grands barrages, de manière à permettre au contraire la montée des navires de mer jusqu'au Stanley-Pool. Profitant du fait que l'étude de l'électrification du chemin de fer n'avait pas encore abouti à une décision concernant la mise en construction des centrales hydro-électriques envisagées sur l'Inkisi et la Mpozo, le colonel VAN DEUREN préconisa de tout centraliser sur l'aménagement du fleuve Congo. Dans une note dactylographiée datée du mois d'octobre 1925, conservée à la bibliothèque du Ministère des Colonies à Bruxelles, il proposa d'adjoindre, à chacun des barrages qu'il faudrait construire sur le fleuve pour le rendre navigable, une centrale hydro-élec-

(1) MATHIEU, M., Rapport de la Commission spéciale sur le Budget du Congo belge et du Ruanda-Urundi pour 1926 (Document Parlementaire ; Chambre des Représentants, n° 43, 15 déc. 1926, pp. 7 à 9).

trique qui pourrait être aménagée progressivement, par tranche de 50.000 ch, jusqu'à atteindre 10 à 12 millions de ch par barrage. Sept de ces barrages étaient prévus, répartis en deux groupes sur les biefs non navigables de Matadi à Isangila et de Manianga au Stanley-Pool. Ils assureraient chacun une retenue de 40 m de hauteur. Le premier barrage et la première centrale devaient, dans ce projet, être construits à l'amont immédiat de Matadi, au site de Kasi. Le deuxième barrage et la deuxième centrale seraient établis au site d'Inga, sur le flanc sud du saillant, à l'amont de l'embouchure de la Bundi. Les renseignements dont on disposait alors au sujet du site d'Inga étaient encore si imprécis que le colonel VAN DEUREN croyait n'avoir affaire en cet endroit qu'à une dénivellation de 12 mètres de hauteur sur une distance de huit kilomètres. Il signalait d'ailleurs que son projet devait être précisé par une étude sur le terrain, mais il pensait que si l'on voulait en entreprendre la réalisation sans perdre de temps, le premier barrage pourrait être construit de 1927 à 1932, et l'ensemble du projet, réalisé pour 1940 <sup>(1)</sup>.

La présence du roi ALBERT et du prince héritier, le futur roi LÉOPOLD III, à la conférence au cours de laquelle le colonel VAN DEUREN exposa publiquement ses vues le 27 février 1926 sous les auspices de l'Association pour le Perfectionnement du Matériel colonial, donna un grand retentissement à ce projet grandiose et quelques jours plus tard, en mars 1926, le ministre des Colonies, M. CARTON DE TOURNAI, créait dans les services du Département, une « Commission technique » pour l'examen du projet <sup>(2)</sup>.

(1) VAN DEUREN, P., *Projet de mise en valeur intégrale du fleuve Congo dans la région des cataractes* (Rapport dactylographié, octobre 1925, *Bibliothèque du Ministère des Colonies à Bruxelles*, n° 13.516).

(2) DEVROEY, E., et VANDERLINDEN R., *Le Bas-Congo, artère vitale de notre colonie* (Bruxelles, 1951, p. 234) ; VAN DEUREN, P., *Aménagement du Bas-Congo* (Bruxelles, 1928, pp. 5-6) ; SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, *Rapport de la mission de reconnaissance hydrographique* (Bruxelles, décembre 1932, pp. 8 et 10).

La mission cartographique du Bas-Congo, dirigée par le colonel WEBER, fut chargée par le ministre des Colonies de relever sur les rives du fleuve les éléments topographiques du problème. Dès le début de l'année 1927, les premiers renseignements arrivèrent à Bruxelles, permettant au colonel VAN DEUREN de préparer le voyage qu'il entreprit au Congo, en juin 1927, pour confronter ses projets avec la réalité du terrain.

Les travaux de la mission WEBER permirent de constater alors que le niveau du fleuve était à Isangila, plus élevé de 65 m qu'on ne le croyait précédemment (cote de 175 mètres au lieu de 110) et ce renseignement éclaira d'un jour nouveau le problème de l'équipement hydraulique et hydro-électrique du bief Isangila-Yelala, et tout particulièrement l'aménagement du site d'Inga.

Le colonel P. VAN DEUREN prospecta tout d'abord la région en avion. Il l'explora ensuite à pied, à partir du bief navigable Manianga-Isangila. Il reconnut sur le terrain la grande dépression occupée à l'aval par le cours inférieur de la Bundi et vers l'amont, par son affluent la Makongo que, suivant M. H. DROOGMANS, il appela la « Matamba ». Cette large dépression dans laquelle, on s'en souvient, STANLEY et d'autres après lui, avaient reconnu un ancien lit du fleuve, lui parut toute indiquée pour l'installation d'une puissante centrale hydro-électrique sur une dérivation du fleuve. A l'Inkisi, remarquait-il, il faudrait équiper plusieurs chutes pour atteindre 50.000 kW ; à la Mpozo on ne pourrait guère capter que 9.000 kW. A la « Matamba », comme il l'appelait, on pourrait au contraire capter 5 millions de kW moyennant des travaux relativement modestes. Il suffirait de travaux de terrassement peu importants à travers la crête de quelque 25 mètres qui sépare le fleuve de la haute vallée de la « Matamba », à hauteur de l'île de Sikila, pour diriger une partie des eaux superficielles du fleuve dans la vallée et inonder celle-ci jusqu'à un

kilomètre environ de l'embouchure de la Bundi, où serait établi un barrage. Divers stades de développement étaient prévus, depuis 25.000 kW en premier stade, jusqu'à 5 millions de kW en stade final <sup>(1)</sup>.

L'aménagement hydro-électrique de la « Matamba » permettait d'envisager l'installation d'une puissante centrale hydro-électrique dès le début de l'équipement du Bas-Congo sans avoir à construire d'emblée un coûteux barrage à travers le fleuve. Dès ce moment, le colonel VAN DEUREN fit de l'aménagement de la « Matamba » le centre de son projet d'aménagement général du Bas-Congo, car les données matérielles qu'il avait pu recueillir alors, l'avaient amené à modifier considérablement son projet original.

L'ampleur des travaux à entreprendre pour permettre aux navires de mer de remonter jusqu'au Stanley-Pool et le problème des passes divagantes du bief maritime l'avaient conduit à se replier sur le principe, étudié en 1913, d'équiper le fleuve seulement en vue de permettre aux bateaux du Haut-Congo de descendre jusqu'au bief maritime. Mais il émit alors l'idée de rapprocher le port de mer de la côte Atlantique en l'installant à Boma, en aval du Chaudron d'Enfer, ou mieux encore, sur l'île de Chimbac, en bordure de la rive droite du fleuve, entre Boma et Banana, ce dernier poste lui semblant, à ce moment, trop difficile à remettre en état et à aménager comme un grand port de mer <sup>(2)</sup>.

Il préconisa d'équiper le Bas-Congo progressivement, en commençant par la création d'un nouveau port et d'un premier captage hydro-électrique à la « Matamba ». L'aménagement se poursuivrait par la canalisation du fleuve au moyen de grands barrages à équiper de centrales

<sup>(1)</sup> VAN DEUREN, P., Aménagement du Bas-Congo (Bruxelles, 1928, pp. 95, 96, 98, 111, 114, 115 et 160 à 176).

<sup>(2)</sup> VAN DEUREN, P., Aménagement du Bas-Congo (Bruxelles, 1928, pp. 102 à 104, 135 à 140).

hydro-électriques, créant ainsi, à proximité de l'Océan, une source d'énergie qui attirerait la grande industrie et transformerait la région en un centre industriel de la plus grande importance, traitant à la fois les produits du bassin congolais et les matières premières apportées par mer aux fins de transformations <sup>(1)</sup>.

Ce nouveau projet général d'aménagement du Bas-Congo fut soumis en 1927 à l'examen d'une commission ministérielle chargée de retenir les questions à étudier et de fixer l'ordre des études. Elle donna la priorité au problème du port de mer à créer sur la rive droite du fleuve, retint ensuite le projet d'aménagement hydro-électrique, et enfin les travaux à effectuer dans la région des cataractes pour ouvrir le fleuve à la navigation. Ce fut sur ces bases que le colonel VAN DEUREN publia, en 1928, son remarquable ouvrage sur l'aménagement du Bas-Congo, développant ses divers projets et suggérant la création d'un syndicat d'étude pour sa mise au point et la constitution des sociétés d'exploitation qui en assureraient la réalisation <sup>(2)</sup>.

### 11. Les études du SYNEBA.

Le Syndicat préconisé par le colonel P. VAN DEUREN fut créé sous le nom de Syndicat d'Études du Bas-Congo (SYNEBA) par un arrêté royal du 21 janvier 1929. Son objet était triple : le port maritime avec ses liaisons vers l'intérieur ; la création dans le Bas-Congo de centres de production d'énergie hydro-électrique ; enfin, la navigation du fleuve en amont de Matadi. Son comité d'administration groupait autour du colonel VAN DEUREN, sous la présidence du gouverneur général honoraire HENRY, puis de M. BAILLIEUX, ingénieur-conseil du Dépar-

<sup>(1)</sup> VAN DEUREN, P., Aménagement du Bas-Congo (Bruxelles, 1928, pp. 36 à 39).

<sup>(2)</sup> VAN DEUREN, P., Aménagement du Bas-Congo (Bruxelles, 1928, p. 7).

tement des Colonies, une série de personnalités spécialisées dans les questions de transport, d'électricité, de travaux portuaires et de questions hydrographiques, choisies à la fois dans les services publics et l'industrie privée.

Ce Comité décida d'envoyer immédiatement une mission technique en Afrique pour l'étude du port maritime. Il créa d'autre part, une sous-commission pour l'étude des problèmes de la navigation, et confia l'étude de l'aménagement hydro-électrique du fleuve à la société ÉLECTROBEL, qui en donna la direction à l'ingénieur-conseil suisse, H. E. GRUNER <sup>(1)</sup>.

Une mission d'étude technique pour l'aménagement hydro-électrique du fleuve fut envoyée sur place, sous la direction de l'ingénieur Paul DE RHAM. Elle devait examiner l'aménagement du fleuve dans la région Sikila-Matamba, en prévoyant une première réalisation assez modeste, susceptible d'être élargie dans l'avenir, et réservant les possibilités d'aménagement du site en vue de la navigation <sup>(2)</sup>.

Le premier problème qui se posa à la mission DE RHAM fut celui de l'accès au lieu même de ses études. La voie la plus communément utilisée depuis la disparition de la route de STANLEY, était l'accès par l'amont du fleuve depuis Kinganga, sur la rive gauche, en passant par Isangila. Ce tracé fut jugé trop accidenté pour le transport du matériel. L'accès à la « Matamba » fut alors recherché par la rive droite, à partir du chemin de fer du Mayumbe. Cette première expérience devait être suivie par une étude particulière des voies d'accès, problème important pour l'organisation d'un chantier

(1) SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Captage des forces hydrauliques dans le Bas-Congo (Bruxelles, avril 1932, pp. 3 à 6) ; Rapport de la mission du port maritime (Bruxelles, 8 novembre 1929, p. 3) ; Rapport de la mission de reconnaissance hydrographique (Bruxelles, décembre 1932, p. 10).

(2) SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Captage des forces hydrauliques dans le Bas-Congo (Bruxelles, avril 1932, pp. 5-6).

éventuel et même pour le choix du matériel d'équipement. La voie du Mayumbe, suivie par la mission DE RHAM, fut en effet jugée impraticable pour le transport du matériel lourd, et l'aménagement d'une voie d'accès depuis la crique des Belges, en face de Matadi, suivant approximativement l'ancienne route de STANLEY, fut jugée possible pour l'approvisionnement des chantiers de la Bundi, mais déconseillable pour l'accès de la région de Sikila, en raison des difficultés mêmes que présentait la traversée du site d'Inga. L'accès de Sikila par l'amont, ne paraissait d'ailleurs guère plus facile, car la route à établir depuis Isangila aurait exigé des ouvrages d'art importants. La meilleure solution apparut dans la construction d'une route pour transports lourds depuis la gare de Lufu, sur le chemin de fer Matadi-Léopoldville, jusqu'à la rive gauche du bief navigable du fleuve entre Isangila et Manianga, un transport par chalands devant permettre d'amener le matériel sur la rive droite à proximité des chantiers, auxquels la berge de déchargement serait reliée par une voie Decauville <sup>(1)</sup>.

La mission DE RHAM installa son camp au village de Ngulu-Mufu, dont l'emplacement se confondait, sur la carte, avec celui de l'ancien village de Pamangulu signalé par STANLEY, sur la rive droite du fleuve, à la fois à l'amont des vallées latérales de la face nord-est du saillant et à l'amont de la dépression Bundi-Makongo, alors appelée vallée de la Matamba.

Lorsque DE RHAM s'y installa, la mission du port maritime du Congo, sous la direction de l'ingénieur français GARBE, venait d'achever les études qui l'avaient amenée à se prononcer en faveur de la réinstallation du port maritime dans la crique de Banana, désertée par les compagnies de navigation en faveur de Matadi depuis

(1) SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Captage des forces hydrauliques dans le Bas-Congo (Bruxelles, avril 1932, pp. 9 à 13).

la création du chemin de fer Matadi-Léopoldville <sup>(1)</sup>, et le géologue WERBOLOWNICK, qui avait participé aux travaux de la mission du port maritime, put rejoindre l'équipe de l'ingénieur DE RHAM, renforcée en outre, en décembre 1929, par le cartographe MARCELLE, de la mission cartographique du général WEBER <sup>(2)</sup>.

De son camp de Ngulu-Mufu, la mission DE RHAM étudia la partie amont du site d'Inga. Son rapport la décrit d'une manière très suggestive :

« Du point N 19, à 30 minutes de Ngulu-Mufu, sur la rive du fleuve, on aperçoit, en regardant vers le sud : à gauche : le fleuve, divisé en deux bras par les récifs de Sikila ; en face : la grande et verdoyante vallée de la Sikila, dont la gauche longe le pied de la colline du même nom... La partie supérieure de la vallée de la Sikila a la forme d'un Y, car elle se divise en deux bras, l'un contournant la colline de Sikila, et l'autre, que nous avons appelé la « Grande Vallée », partant en amont des mêmes récifs et longeant le pied du mont Nduku. A droite, sur le versant ouest du mont Nduku, le torrent de la Matamba coulant dans une vallée très resserrée, parallèle à la vallée de la Sikila et séparée de celle-ci par une chaîne de collines coupée par quatre cols <sup>(3)</sup> ».

En décembre 1929, la mission DE RHAM transféra pour quelques jours son camp sur le plateau d'Inga, pour étudier la partie aval des vallées latérales du saillant nord-est, et la partie aval de la dépression Bundi-Makongo (la Matamba d'après VAN DEUREN). Elle examina sur le terrain le projet VAN DEUREN d'installation d'un barrage sur la Bundi à l'aval du confluent de celle-ci avec son premier affluent de gauche, parallèle au côté sud du saillant, affluent auquel la mission DE RHAM donnait le nom de la Makongo, que DROOGMANS appelait

(1) SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Rapport de la mission du port maritime (Bruxelles, 1929, p. 28).

(2) SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Captage des forces hydrauliques dans le Bas-Congo (Bruxelles, 1932, pp. 9-10).

(3) SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Captage des forces hydrauliques dans le Bas-Congo (Bruxelles, 1932, p. 10).

la rivière Pambwa Dede et que l'on appelle aujourd'hui la Mambombo.

D'autre part, la mission DE RHAM envisagea une variante qui consistait à capter les eaux du fleuve à l'extrémité aval de la vallée Sikila sur le côté nord-est du saillant, et à les amener par un tunnel d'environ 7 km de long, creusé sous le plateau d'Inga, jusqu'au versant sud du saillant, au-dessus du terrain prévu par le colonel VAN DEUREN pour l'établissement de l'usine hydro-électrique dans les stades supérieurs de réalisation de son projet (1).

La mission DE RHAM quitta le site d'Inga le 31 décembre 1929 pour rejoindre Matadi en passant par les chutes de Yelala. Les renseignements qu'elle rapporta en Europe permirent l'élaboration par MM. GRUNER et DE RHAM, d'un avant-projet qui fut examiné par le Comité d'Administration du SYNEBA le 13 mai 1930. Il fut constaté alors que le projet préconisé par le colonel P. VAN DEUREN permettait l'installation d'un complexe hydro-électrique d'une puissance de 700.000 kW répondant au programme prévu par le Syndicat d'Études du Bas-Congo, cet équipement pouvant être atteint par stades successifs. Il conduirait à un prix de revient du kW installé qui serait le plus avantageux non seulement du Congo, mais du monde entier.

Le Comité d'administration jugea cependant utile d'entreprendre une étude complémentaire pour l'installation éventuelle, dans le site d'Inga, de centrales de moindre puissance, dont l'établissement ne nuirait pas aux développements ultérieurs de l'équipement du site, tant du point de vue de la production d'énergie électrique, qu'au point de vue de la navigation. Des photographies aériennes récentes avaient, en effet, fait apparaître l'intérêt que pouvait présenter à cet égard l'aménagement de la vallée latérale aval du côté nord-est du saillant d'Inga,

(1) SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Captage des forces hydrauliques dans le Bas-Congo (Bruxelles, 1932, pp. 11-12).

qui aboutissait au coude même de Shongo. La grande dépression Bundi-Makongo (la vallée de la Matamba de VAN DEUREN) serait, dans ce cas, réservée à l'aménagement du fleuve en vue de la navigation entre Isangila et le bief maritime. L'ingénieur DE RHAM fut chargé de retourner en Afrique pour étudier ce nouveau projet et approfondir en outre la question de l'accès à la région de Sikila (1).

A cette époque, la mission technique envoyée en Afrique par la sous-commission de la navigation avait établi une base provisoire d'opérations à Isangila et elle transporta les bagages de la deuxième mission d'étude de l'ingénieur DE RHAM jusqu'à Ngulu-Mufu. Pour gagner du temps, DE RHAM et ses collaborateurs installèrent leur camp dans la vallée de Sikila, à pied d'œuvre de leurs nouveaux travaux pour l'étude de la vallée latérale aval qu'ils appelèrent « Vallée VAN DEUREN ». Leurs travaux permirent de constater la possibilité d'installer une centrale de 20.000 kW aux chutes de Sikila, et une autre dans la vallée VAN DEUREN, dont l'équipement pourrait être poussé progressivement de 84.000 kW en premier stade jusqu'à une puissance de 340.000 kW en stade final. Toutefois, la centrale de la vallée VAN DEUREN ne pourrait pas être conjuguée avec celle de Sikila.

La réalisation de ces nouveaux projets impliquait de trouver une solution au problème des voies d'accès à la région nord-est du saillant d'Inga. Avec le concours de la mission allemande POHLIG, fut établi un projet de téléphérique qui serait lancé au-dessus du fleuve pour permettre d'alimenter directement les chantiers à partir d'un point de la rive gauche à raccorder au chemin de fer Matadi-Léopoldville. Cette solution s'avéra praticable moyennant un équipement spécial pour permettre, notamment, le transport au-dessus du fleuve, de pièces

(1) SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Captage des forces hydrauliques dans le Bas-Congo (Bruxelles, 1932, pp. 6, 12 et 18).

industrielles de l'ordre de 12 tonnes pour l'équipement de la centrale <sup>(1)</sup>.

Bien que cette deuxième campagne d'études en vue de l'équipement hydro-électrique du site d'Inga fût effectuée du 7 août au 10 novembre 1930, alors que la mission de reconnaissance hydrographique se trouvait au travail sur le bief navigable Isangila-Manianga, il n'y eut pas de collaboration des deux missions spéciales sur le terrain même du site d'Inga. Sans doute, la mission de reconnaissance hydrographique étudia-t-elle, en juin 1931, la voie d'accès éventuelle par camions à la rive gauche du fleuve depuis Banza-Manteke jusqu'à l'emplacement du téléphérique envisagé pour l'alimentation des chantiers de la face nord-est du saillant d'Inga. Mais ce ne fut qu'en août 1931, c'est-à-dire un mois après le dépôt des conclusions de la deuxième campagne d'études de la mission DE RHAM sur le terrain, que la mission de reconnaissance hydrographique put se préparer à l'examen du bief Isangila-Matadi. Encore, la mission de reconnaissance hydrographique ne fit-elle alors, le 7 septembre 1930, que traverser le site d'Inga en cherchant à longer autant que possible le lit du fleuve pour en dénombrer les rapides (elle en compta 22, d'Isangila à l'embouchure de la Mpozo, sans tenir compte de la série des chutes et des rapides d'Inga). Cette reconnaissance du bief des cataractes avait nécessité l'organisation d'une nouvelle expédition. MM. DUCHAMPS et LECOCQ, chargés de cette mission, avaient dû se faire accompagner d'une cinquantaine d'indigènes, dont 40 porteurs. Ils ne parvinrent pas plus que leurs prédécesseurs à contourner le saillant d'Inga pour suivre le lit du fleuve en rive droite et force leur fut de couper par le plateau, en suivant des pistes d'éléphants et des sentiers de buffles et la mission

(1) SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Rapport de la mission de reconnaissance hydrographique du Congo (Bruxelles, 1932, pp. 15 et 16) ; Captage des forces hydrauliques dans le Bas-Congo (Bruxelles, 1932, pp. 18 à 21).

hydrographique semble avoir jugé le site d'Inga suffisamment connu par la mission d'étude hydro-électrique pour ne pas s'y être attardé (1).

De fait, la mission DE RHAM avait envisagé l'équipement hydro-électrique d'Inga en prévoyant son aménagement éventuel pour la navigation. Il était envisagé à cette fin de couper le saillant d'Inga en suivant un tracé empruntant schématiquement la « Grande Vallée » et la dépression Bundi-Makongo (la Matamba de VAN DEUREN), si bien que GRUNER et DE RHAM pouvaient dire, dans leurs conclusions, que les travaux de captage hydro-électrique envisagés préparaient et facilitaient la réalisation du projet de navigation entre le bief de Sikila à l'amont du saillant d'Inga, et celui de Kanza, à l'aval (2).

Le Comité d'Administration du SYNEBA reprit cette constatation dans le rapport qu'il établit, le 1<sup>er</sup> mars 1932, à l'intention du Ministre des Colonies en conclusion des études de MM. GRUNER et DE RHAM. Il souligna en cette occasion que l'on pourrait établir dans le site d'Inga des installations de production d'énergie électrique capables de répondre « à tous les besoins de la Colonie », même « dans un avenir très éloigné », sans qu'il fût nécessaire pour cela, de construire des barrages de régularisation du fleuve comme on l'avait d'abord prévu. Le Comité d'Administration du Syndicat dissociait ainsi l'équipement hydro-électrique de l'aménagement du fleuve en vue de la navigation. Mais il précisait, toutefois, qu'il ne s'était occupé que de l'aspect technique du problème sans examiner les possibilités d'emploi de l'énergie qui pourrait être produite, laissant ce soin à des organismes

(1) SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Rapport de la mission de reconnaissance hydrographique (Bruxelles, 1932, pp. 16 à 18, 86 et 87).

(2) SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Captage des forces hydrauliques dans le Bas-Congo (Bruxelles, 1932, pp. 36-37).

de consommation ou à une commission ministérielle à créer <sup>(1)</sup>.

## 12. Une richesse sans emploi.

La question de la consommation de l'énergie électrique susceptible d'être fournie par le site d'Inga était d'autant plus déterminante pour le sort des projets du colonel VAN DEUREN que c'était sur la consommation immédiate de l'énergie produite qu'était basé tout le plan de financement du programme d'équipement général du Bas-Congo.

En 1928, il envisageait la construction d'une première centrale hydro-électrique dans la région de la Matamba au moyen de capitaux privés attirés par la rentabilité que le chemin de fer et le port maritime assureraient immédiatement à cette première source d'énergie. Les travaux ultérieurs seraient financés par des souscriptions attirées par les revenus des ventes de l'électricité, à mesure que les consommateurs nouveaux se présenteraient et il considérait que le succès de l'entreprise serait assuré si l'on atteignait une puissance électrique de 300.000 kW en vingt ans. Ce résultat ne semblait pas impossible en raison de la situation exceptionnelle des gîtes hydro-électriques du Bas-Congo, dans une région qui possédait elle-même des ressources naturelles et qui pouvait, en outre, être alimentée en matières premières, à la fois par le fleuve et par l'Océan <sup>(2)</sup>.

Mais lorsque le Syndicat d'Études du Bas-Congo déposa son rapport, le 1<sup>er</sup> mai 1932, la situation économique de la Colonie s'était sensiblement modifiée par rapport à ce qu'elle était lorsque le Ministre des Colonies

(1) SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, *Captage des forces hydrauliques dans le Bas-Congo* (Bruxelles, 1932, pp. 6-7).

(2) VAN DEUREN, P., *Aménagement hydro-électrique du Bas-Congo* [(Bruxelles, 1928, pp. 79 à 83)].

avait mis le projet VAN DEUREN à l'étude en 1929. Tout d'abord, le trafic du chemin de fer Matadi-Léopoldville avait dépassé les 500.000 tonnes, prouvant ainsi qu'il était susceptible de faire face aux besoins de l'économie congolaise, sans qu'il fût besoin de chercher des formules révolutionnaires pour assurer le trafic. Mais ce n'avait été qu'un plafond, car en 1932, la charge était en nette régression, non pas en raison des capacités de la ligne, mais en fonction d'une réduction sensible du mouvement commercial de la Colonie. D'autre part, le problème de l'énergie électrique était résolu à Léopoldville par l'aménagement hydro-électrique des chutes de Sanga sur l'Inkisi, dont les travaux de construction avaient été menés pendant les études du SYNEBA et qui alimentait effectivement la capitale administrative de la Colonie dès le second semestre de l'année 1932. De même, le problème de l'énergie électrique était momentanément résolu à Matadi par l'équipement d'une petite centrale hydro-électrique sur la Mpozo pour les besoins de la ville et du port.

Enfin, les travaux de la mission de reconnaissance hydrographique du Syneba amenaient le Comité d'Administration de cet organisme à constater, en juin 1932, que l'on pouvait améliorer la navigation sur le bief navigable Manianga-Isangila, mais que l'on ne pouvait pas songer actuellement à rendre le fleuve navigable entre Isangila et Matadi <sup>(1)</sup>.

Les ressources hydro-électriques du site d'Inga devaient dès lors encore rester à l'écart des voies du commerce et des centres économiques du Bas-Congo, car leur éloignement suffisait pour rendre leur équipement prohibitif s'il devait être réalisé sur une échelle à la mesure des besoins actuels de la région. Tout le monde reconnaissait bien l'immense potentiel énergétique du

(1) SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Rapport de la mission de reconnaissance hydrographique (Bruxelles, 1932, pp. 157-158).

site, mais pour en entreprendre l'exploitation, il manquait une clientèle suffisante pour absorber les premiers millions de kWh. Une fois de plus, l'électrification du chemin de fer paraissait le seul moyen d'assurer la clientèle de base nécessaire au financement du premier équipement dont l'existence pourrait déclencher le développement économique susceptible de permettre le financement de travaux ultérieurs. Le colonel VAN DEUREN, dans une communication qu'il présenta le 31 mars 1933 à l'Institut Royal Colonial, fit observer que le service financier d'un captage de 20.000 kW aux chutes de Sikila pourrait être assuré dès que le trafic du chemin de fer atteindrait 500.000 tonnes si l'on procédait à l'électrification de la ligne <sup>(1)</sup>.

C'est alors que le comte R. DE BRIEY proposa de reprendre son projet de téléphérique du Stanley-Pool à l'Océan, à la lumière des données réunies par le SYNEBA, dont les études avaient fait apparaître, en même temps que la richesse du gîte hydro-électrique du site d'Inga, l'intérêt que la crique de Banana constituerait pour un port maritime à construire en aval des passes divagantes du fleuve. Cela, le comte DE BRIEY l'avait déjà signalé et il rappela donc son projet de téléphérique en faisant observer qu'il constituait le seul moyen de remplacer la voie d'eau qui s'avérait décidément inutilisable entre Matadi et Léopoldville <sup>(2)</sup>.

Une commission ayant ainsi été créée au Ministère des Colonies pour l'examen des projets du comte DE BRIEY, elle en poursuivit l'étude du 15 février au 15 juillet 1936. Ce fut la question du port qui retint parti-

(1) VAN DEUREN, P., Activité du Syndicat d'Études du Bas-Congo (*Bulletin des Séances, I. R. C. B.*, Bruxelles, 1933, pp. 305-314) ; DEVROEY, E. et VANDERLINDEN, R., Le Bas-Congo, artère vitale de notre colonie (Bruxelles, 1951, p. 210).

(2) BRIEY, R. DE, Projet de port à Banane et de téléphérique Banane-Léopoldville. Exposé général (Rapport dactylographié, 15 novembre 1956) ; VAN DEUREN, P., Deux facteurs essentiels de l'avenir économique du Bas-Congo. Un bon port maritime à Banane. De l'électricité à profusion à Matamba (*Cinquante années d'activité coloniale au Congo*, Anvers, 1936, pp. 30-34).

culièrement l'attention de la commission, car le trafic de Matadi avait été de 376.000 tonnes en 1935 et l'on se demandait si ce port serait à même de faire face à un mouvement d'un million de tonnes par an. Notons en passant qu'actuellement, avec Ango-Ango, il approche des 2 millions (1.827.065 t en 1955). Mais en 1936 il ne semblait pas sûr qu'il pût jamais dépasser ni même atteindre le million de tonnes en raison de l'exiguïté des terrains disponibles le long de la rive du fleuve et à cause de la difficulté que présentait le maintien et a fortiori l'approfondissement du chenal maritime dans les passes divagantes du bief navigable. Ces obstacles firent pencher l'ingénieur GARBE, chargé d'examiner le problème, en faveur du port de Banana. Restait la question de la liaison de ce port avec l'intérieur. Pour la résoudre, le comte DE BRIEY préconisait l'installation d'un téléphérique de 391 km, capable d'assurer un trafic de 1.200.000 tonnes par an entre Léopoldville et le nouveau port maritime de Banana.

La commission ministérielle ne se prononça pas d'une manière formelle sur ce point. Elle émit cependant l'avis que le projet du port de Banana avec le téléphérique devait retenir l'attention des pouvoirs publics, mais elle ajouta que cet avis n'était basé que sur les données dont elle avait pu disposer et sous réserve d'une vérification approfondie de celles-ci.

Le comte DE BRIEY proposa alors de créer une seule et vaste entreprise pour la réalisation d'un port maritime de Banana, du téléphérique et de la centrale hydro-électrique de la Matamba. Ce projet resta sans suite <sup>(1)</sup>.

La question primordiale était toujours celle de l'importance à prévoir pour l'essor industriel pouvant résulter,

(1) BRIEY, R. DE, *Projet de port à Banane et de téléphérique Banane-Léopoldville* ; exposé général (Rapport polycopié, 15 novembre 1936, p. 28) ; BRIEY, R. DE, *Projet de port et de voie aérienne au Congo belge* (Note polycopiée, 1939, p. 20).

pour le Bas-Congo, de l'aménagement d'un port maritime à Banana et de l'équipement hydro-électrique de la Matamba. Une commission composée de MM. CLÉRIN, ingénieur chef de service à la Société Générale Métallurgique d'Hoboken, DERNEDEN, administrateur-délégué de la Société Générale des Produits chimiques, et HENRY, directeur général des centrales électriques des Flandres, fut chargée par le Ministre des Colonies d'examiner les possibilités d'emploi des 300.000 kW que le colonel VAN DEUREN signalait comme représentant la consommation nécessaire à la rentabilité des premiers capitaux à investir pour la réalisation de son projet. Elle montra qu'au seul point de vue électro-chimique, on pourrait envisager 150.000 kW pour le traitement de 200.000 tonnes de zinc, 90.000 kW pour 20.000 t d'aluminium, 10.000 kW pour 20.000 t de cuivre, 45.000 kW pour 150.000 t de fonte électrique, 30.000 kW pour 60.000 t d'acier et 300.000 kW, rien que pour la fabrication d'engrais azotés <sup>(1)</sup>.

Le démarrage de l'industrialisation du Bas-Congo nécessitait cependant toujours l'apparition d'une première demande importante d'énergie. Le projet du colonel VAN DEUREN le faisait apparaître par l'électrification du chemin de fer Matadi-Léopoldville ; celui du comte DE BRIEY, par la création du téléphérique. Dans l'un ou l'autre cas, le début de l'industrialisation semblait lié à l'électrification des transports dans le Bas-Congo. Mais il fallait prévoir aussi l'équipement portuaire capable de faire face au trafic du centre industriel qui s'installerait autour du port de Banana et de la centrale de la Matamba. Le colonel VAN DEUREN et le comte DE BRIEY étaient d'accord sur la nécessité de créer un port de mer à Banana. Leurs opinions ne divergeaient plus guère en 1939 que sur le moyen de relier ce port à

(1) VAN DER LINDEN, F., L'électrification du Congo belge (*Revue de l'Université libre de Bruxelles*, 1949, n° 2, p. 144 à 175).

l'intérieur de la Colonie. Le SYNEBA avait proposé l'utilisation de ferry-boats pour relier Banana à Matadi, tandis que le colonel VAN DEUREN préconisait un transbordement par allèges fluviales, les ports de Boma et de Matadi étant réduits au rôle de simple ports fluviaux. Plus tard, une ligne de chemin de fer pourrait, comme l'avait suggéré le Syndicat d'Études du Bas-Congo, réunir le port de Banana au chemin de fer Matadi-Léopoldville, en franchissant le fleuve dans la région des cataractes. Le comte DE BRIEY, au contraire, restait fermement attaché à son idée du téléphérique Banana-Léopoldville <sup>(1)</sup>.

Mais les événements internationaux devaient bientôt détourner l'attention de ce vaste programme d'équipement qui fut écarté en raison même de son ampleur et la dissolution officielle du Syndicat d'Études du Bas-Congo, le 16 décembre 1939, marqua l'abandon de l'étude du projet VAN DEUREN par le Département des Colonies <sup>(2)</sup>.

Au surplus, le chemin de fer, parvenant à faire face au trafic sans cesse accru sans recourir à l'électrification de la voie, le site d'Inga resta en réserve comme un trésor sans emploi.

Il fallut le nouvel et puissant essor de l'économie congolaise, au lendemain de la guerre de 1940-1945, pour attirer de nouveau l'attention sur cette richesse latente.

### 13. La reprise des études par SYDELCO.

Jusqu'au lendemain de la guerre de 1940-1945, les pouvoirs publics s'étaient abstenus de créer, au Congo belge, des centrales hydro-électriques pour l'alimenta-

<sup>(1)</sup> VAN DEUREN, P., *Projet de réorganisation des transports dans le Bas-Congo* (Association des Ingénieurs issus de l'École d'application de l'Artillerie et du Génie, Bruxelles, 1939); BRIEY, R. DE, *Projet de ports et de voie aérienne au Congo belge* (Note polycopiée, 1939).

<sup>(2)</sup> *Bulletin Officiel*, Première Partie, 15 janvier 1940, p. 100.

tion de la distribution publique de l'énergie électrique, parce que la construction de telles centrales nécessite des investissements importants en vue de l'avenir, tandis que l'installation de centrales thermiques permet de proportionner davantage les montants investis aux besoins immédiats de la consommation tout en permettant un équipement plus progressif que la construction de centrales hydro-électriques.

Au lendemain de la guerre cependant, il apparut que le Congo devait s'équiper en vue de faire face à un développement économique d'autant plus important que les ressources du pays en énergie électrique seraient mieux à même de favoriser l'apparition d'industries nouvelles. Sous l'influence de l'actif administrateur-directeur de la Régie des Distributions d'eau et d'électricité du Congo belge et du Ruanda-Urundi, M. F. LEMANS, les pouvoirs publics reconnurent bientôt la nécessité de devancer les besoins d'énergie électrique dans l'équipement énergétique de la Colonie (1).

Quatre Syndicats d'études furent créés successivement à cet effet pour assurer la collaboration des pouvoirs publics et des entreprises privées dans l'élaboration des programmes d'équipement pour les régions du Bas-Congo, de Stanleyville, d'Albertville, du Kivu et du Ruanda-Urundi. Le premier, le Syndicat pour le développement de l'électrification du Bas-Congo (SYDELCO), fut constitué dès le 16 novembre 1946. La Colonie, représentée par la REGIDESO, s'y était associée tout d'abord avec les deux sociétés privées qui assuraient l'alimentation de Léopoldville en énergie électrique : la Société

(1) VAN DER LINDEN, F., Houille blanche et chemin de fer (*La Revue coloniale belge*, n° 53, 15 décembre 1947, p. 744) ; LEMANS, F., L'Électricité au Congo (*La Revue coloniale belge*, n° 62, 1<sup>er</sup> mai 1948, pp. 265 et 269) ; MINISTÈRE DES COLONIES, Plan décennal pour le développement Économique et Social du Congo belge (Bruxelles, 1949, pp. XII et XXXI) ; WIGNY, P., Électrification du Congo (*Bulletin de l'Union des Exploitations électriques en Belgique*, janvier 1951, pp. 3 à 10).

des Forces hydro-électriques de Sanga, exploitant la centrale hydro-électrique de Sanga, sur l'Inkisi, et la Société coloniale d'Électricité, assurant la distribution publique de l'énergie électrique dans la capitale administrative de la Colonie. Le but du Syndicat était avant tout l'étude du captage des chutes de l'Inkisi inférieur, mais il était prévu dans ses statuts que ses travaux pourraient s'étendre à tous autres projets relatifs à la création de centrales hydro-électriques dans la région du Bas-Congo. Pour servir de base à ces études, la Colonie fit apport au Syndicat des études préliminaires entreprises par l'ancienne compagnie des chemins de fer du Congo (1).

Il apparut cependant très rapidement que, si l'on voulait équiper le Bas-Congo en vue de développements à venir, il faudrait aussi tenir compte de la future électrification du chemin de fer et la *Revue coloniale belge* entreprit une campagne en faveur de la réalisation de ce projet déjà si souvent abordé et abandonné. Il ne s'agissait plus cette fois de préconiser l'électrification du chemin de fer pour assurer la rentabilité d'une centrale hydro-électrique afin de profiter du trafic commercial pour équiper le pays en vue de son développement industriel, mais, bien au contraire, de profiter de la création d'une nouvelle centrale que justifiait le développement économique de la région, pour libérer le chemin de fer de l'importation coûteuse et aléatoire du charbon nécessaire à l'alimentation des locomotives à vapeur, ou du gas-oil pour les locomotives diesel. La mise à l'étude de ce problème fut annoncée officiellement par le Ministre des Colonies, M. P. WIGNY, à Léopoldville, le 1<sup>er</sup> juillet 1948, à l'occasion des fêtes du cinquantième anniversaire du chemin de fer Matadi-Léopoldville (2).

(1) *Bulletin officiel du Congo belge*, Première Partie (15 juin 1947, p. 317).

(2) VAN DER LINDEN, F., L'électrification du chemin de fer Matadi-Léopoldville (*La Revue coloniale belge*, n° 51, 15 novembre 1947, pp. 671 à 677) ; Houille blanche et Chemin de fer (*La Revue coloniale belge*, n° 53 (15 décembre 1947,

Le Syndicat pour le Développement de l'Électrification du Bas-Congo avait d'ailleurs pris les devants, puisque, pour étudier le problème de l'équipement énergétique de cette région sur le plan élargi que soulevait une éventuelle électrification du chemin de fer, il avait, le 12 janvier 1948, porté son capital de 4 à 10, puis à 20 millions de francs, et il s'était élargi par l'association des grands organismes spécialisés de Belgique : l'ELECTROBEL, l'ELECTRORAIL, TRACTION ET ÉLECTRICITÉ, auxquels devait, par la suite, se joindre la SOFINA. Le champ d'action du syndicat avait été par la même occasion étendu à tout cours d'eau susceptible de fournir l'énergie nécessaire à l'électrification du Bas-Congo et à l'examen de toutes les questions relatives au transport et à la distribution de l'énergie électrique dans cette région (1).

Si le problème du financement des grands travaux d'équipement se trouvait résolu du fait que les pouvoirs publics avaient décidé de supporter la charge financière des immobilisations faites en vue d'un développement économique à venir, il n'en restait pas moins nécessaire de limiter les dépenses d'équipement hydro-électrique pour tenir compte des nécessités des autres secteurs de l'économie congolaise dans lesquels les pouvoirs publics avaient également décidé d'intervenir. C'est alors que le Ministre des Colonies, M. P. WIGNY, entreprit de faire établir un programme général d'investissements à réaliser en une décade : ce fut le Plan décennal.

pp. 744 à 746) ; L'Électrification du chemin de fer Matadi-Léopoldville (*La Revue coloniale belge*, n° 55, 15 janvier 1948, pp. 42-43) ; LEEMANS, F., L'Électricité au Congo belge (*La Revue coloniale belge*, n° 62, 1<sup>er</sup> mai 1948, p. 268) ; THYS, R., Pour la création d'un Comité Supérieur des forces hydro-électriques du Congo belge (*La Revue coloniale belge*, n° 67, 15 juillet 1948, pp. 463 à 465) ; Le cinquantenaire du Rail (*La Revue coloniale belge*, n° 67, 15 juillet 1948, p. 476) ; DEVISCHER, J., Le problème du combustible dans l'industrie des transports au Congo belge (*Bulletin de la Société belge d'Études et d'Expansion*, 1948, pp. 364 à 367) ; MINISTÈRE DES COLONIES, Plan décennal pour le Développement Économique et Social du Congo belge (Bruxelles, 1949, T. I, pp. 132-133).

(1) *Bulletin officiel du Congo belge*, Première partie (15 juin 1948, p. 294 ; 15 mars 1949, p. 594 ; 15 août 1950, p. 92).

L'équipement hydro-électrique, et notamment celui du Bas-Congo, devait y prendre sa place. Il devait donc être prévu de manière à devancer les besoins actuels, mais à rester dans une proportion telle que sa réalisation puisse se faire sans nuire à celle d'autres projets nécessaires au développement d'autres régions. C'est pourquoi l'équipement de la Matamba, intéressant en soi, mais nécessitant des investissements trop importants, ne fut pas retenu. Il en fut de même du projet élaboré par le major DELVAUX pour l'aménagement hydro-électrique du fleuve Congo à Kinsuka, à quelques kilomètres en aval de Léopoldville, car l'équipement des gîtes secondaires du Bas-Congo fut jugé suffisant pour faire face au développement normalement prévisible de la région de Léopoldville dans les années à venir.

La construction d'une centrale hydro-électrique sur l'Inkisi, à Zongo, en aval de la centrale de Sanga, fut seule inscrite au programme des réalisations immédiates du plan décennal. Mais comme il apparaissait déjà qu'elle ne pourrait suffire pour l'ensemble des besoins du Bas-Congo, il fut noté en même temps qu'il serait nécessaire d'envisager en outre la construction d'une centrale hydro-électrique importante dans la partie ouest du Bas-Congo, pour alimenter la région de Matadi et le Mayumbe <sup>(1)</sup>. En fait, le Syndicat pour le Développement de l'Électrification du Bas-Congo devrait poursuivre ses études après avoir mis au point le projet de centrale à construire à Zongo. En attendant de pouvoir disposer des résultats de ces travaux pour prendre une décision quant au programme d'équipement à prévoir dans cette région, les pouvoirs publics décidèrent de suppléer à l'insuffisance de la centrale hydro-électrique de la Mpozo par la construction d'une centrale thermique à Matadi.

(1) MINISTÈRE DES COLONIES, Plan décennal pour le développement économique et social du Congo belge, Bruxelles, 1949, T. I, pp. XII, XIV, 312-313; WIGNY, P., Électrification du Congo (*Bulletin de l'Union des Exploitations élec-*

Dès que la centrale hydro-électrique de Zongo fut mise en construction par la Société des Forces hydro-électriques du Bas-Congo (Forces du Bas-Congo), créée à cet effet le 18 décembre 1950, le Syndicat pour le Développement de l'Électrification du Bas-Congo entreprit l'étude de l'équipement de la région ouest : Mayumbe et Matadi. Après une reconnaissance des possibilités d'équipement de la Lukula, dans le Mayumbe, ses études se concentrèrent sur le site d'Inga, alors appelé Sikila-Shongo. La puissance et la situation de ce gîte hydro-électrique, déjà reconnu, comme nous l'avons vu, par le SYNEBA, permettait d'y installer une centrale hydro-électrique capable d'alimenter à la fois le Mayumbe et la région de Matadi, ainsi que le chemin de fer Matadi-Léopoldville, le jour où l'électrification du rail, sans cesse projetée puis abandonnée, serait finalement entreprise. L'électrification du chemin de fer Matadi-Léopoldville, retardée par l'équipement de la ligne au moyen de locomotives diesel, restait, en effet, considérée comme la solution d'avenir pour l'aménagement des transports du bief maritime au Stanley-Pool. La question était alors de savoir si la solution à retenir était l'alimentation de la région ouest du Bas-Congo à partir des centrales de l'Inkisi ou la construction d'une puissante centrale aux rapides de Shongo. La décision prise par la Société des Forces du Bas-Congo de limiter à la région de Thysville-Cattier-Lukala la ligne de transport d'énergie à haute tension qu'elle établirait vers le chemin de fer en direction sud, trancha le problème en faveur d'un équipement général du Bas-Congo basé sur l'aménagement de deux centres producteurs importants, l'un dans la région de Léopoldville et l'autre dans la région de Matadi <sup>(1)</sup>.

*triques en Belgique*, janvier 1951, pp. 3 à 10) ; VAN DER LINDEN, F., L'électrification du Congo belge (*Revue de l'Université libre de Bruxelles*, 1949, n° 2, pp. 151 à 156).

(1) OTRACO, Rapport 1948, p. 7 ; DEVROEY, E., et VAN DER LINDEN, F., Le Bas-Congo, artère vitale de notre colonie (Bruxelles, 1951, pp. 210-211) ; *L'Essor*

Le colonel (devenu le général) VAN DEUREN, rappela à cette époque que les études du SYNEBA avaient montré la possibilité d'aménager le site d'Inga d'une manière progressive, en débutant par une centrale de 84.000 kW dans la vallée Van Deuren. Il évaluait à ce moment les besoins à prévoir dans la région Matadi-Mayumbe à quelque 50.000 kW, dont 10.000 pour les ports de Matadi, Boma et Banana, 10.000 pour les centres urbains du Bas-Congo ouest, autant pour l'agriculture et l'exploitation forestière pour le Mayumbe et la rive nord du fleuve, autant encore pour l'agriculture sur la rive sud du fleuve dans la région de Matadi et du bief navigable Isangila-Manianga, 10.000 kW encore pour les premières installations industrielles et autant, enfin, pour l'électrification du chemin de fer. Il envisageait, d'autre part, le transport ultérieur de l'énergie du site d'Inga jusqu'à Léopoldville, à 250 km de distance, et entrevoyait pour un avenir plus lointain l'alimentation de la province de Léopoldville et celles des régions de l'A.E.F. et de l'Angola dans un rayon de 1.000 km, voire même un jour, l'alimentation du Congo tout entier, lorsque la technique du transport de l'énergie électrique à longue distance le permettrait. Pour un avenir plus rapproché, il envisageait surtout le développement, dans le Bas-Congo, d'un centre industriel d'importance mondiale, capable de traiter, non seulement les engrais chimiques et les minerais tels que la bauxite, mais encore la fabrication de carburants de synthèse sous toutes leurs formes, y compris celle de l'énergie atomique (1).

*du Congo* (2 mai 1953) ; *Le Courrier d'Afrique* (15 décembre 1953) ; UGEUX, E., La centrale de Zongo suffira-t-elle pour alimenter Léopoldville en électricité ? (*La Revue coloniale belge*, n° 204, 1<sup>er</sup> avril 1954, p. 242) ; FORCES DU BAS-CONGO, Rapport sur l'exercice 1954 (Bruxelles, 1955, p. 8) ; Rapport sur l'exercice 1955 (Bruxelles, 1956, p. 4).

(1) VAN DEUREN, P., L'Électrification générale du Bas-Congo et son industrialisation par les chutes du fleuve Congo à la Matamba (*Bulletin I. R. C. B.*, 1951, n° 4, pp. 1096 à 1100).

La réalisation éventuelle de l'aménagement hydro-électrique d'Inga nécessitait cependant encore une sérieuse mise au point des études, car celles du SYNEBA n'avaient pas dépassé le stade d'une ébauche d'avant-projet. Avant de pouvoir entreprendre véritablement l'étude d'un projet d'exécution, avant même de pouvoir choisir au stade des avant-projets, la solution à retenir pour l'équipement de ce site qui offrait diverses possibilités d'aménagement, il fallait réunir les données techniques précises sur la topographie, l'hydrologie et la géologie de l'endroit. A la suite d'une reconnaissance qu'il fit effectuer sur le terrain par l'ingénieur DE GOUMOËNS et le topographe SIDLER, qui avaient tous deux participé aux études de la centrale de Zongo, le Syndicat pour le Développement de l'Électrification du Bas-Congo décida, en 1952, de réunir ces éléments de base. Il affecta à cet effet un crédit de 15 millions, car les travaux nécessaires devaient durer plusieurs années et impliquaient l'installation d'une équipe de techniciens sur le terrain. Une fois de plus, le premier travail à faire fut d'ouvrir une voie d'accès jusqu'au coude abandonné du fleuve. Mais, cette fois, le travail fut attaqué avec des moyens techniques modernes. Une route carrossable de 20 km de long fut construite en rive droite à partir de la route de Matadi à Boma. Deux ponts définitifs de 22 et 52 mètres furent jetés respectivement sur la Mvunzi et la Bundi. Un camp fut en outre construit sur le plateau d'Inga, où s'installèrent trois agents européens avec une soixantaine de travailleurs indigènes, et la construction d'une piste d'atterrissage pour avions légers mit bientôt ce poste d'études à quelques heures de Léopoldville et à quelques minutes seulement du champ d'aviation de Matadi. Enfin, les emplacements mêmes des travaux à entreprendre sur les 26 km de rives furent à leur tour reliés au poste d'Inga par un réseau de pistes.

Ces travaux préparatoires achevés, les techniciens du

SYDELCO passèrent à l'installation du matériel permanent d'études hydrographiques sur les rives du fleuve et au placement des signaux de repérage pour les levés aériens. Ces levés et leur restitution aérophotogrammétrique furent effectués en 1953 par les services de l'Institut géographique du Congo pour l'ensemble des 200 km<sup>2</sup> du site d'Inga. Des levés de détail furent en outre effectués sur le terrain par l'équipe de topographes de SYDELCO, pour compléter les données des levés aériens par la configuration du relief des galeries forestières. Enfin, des mesures du débit du fleuve furent entreprises à Léopoldville avec l'aide du Service des Voies Navigables, afin de préciser les éléments d'appréciation qui avaient été réunis au sujet du régime du fleuve <sup>(1)</sup>.

Ainsi se poursuivait en silence la coordination des éléments de base d'une étude plus approfondie de l'équipement hydro-électrique du site d'Inga, lorsque l'évolution mondiale de l'industrie de l'aluminium sembla pouvoir résoudre le problème de la clientèle, sur lequel avaient échoué précédemment tous les projets élaborés pour sa mise en valeur.

#### 14. Le grand débat

L'évolution internationale de l'électro-métallurgie, et tout particulièrement celle de l'aluminium, fit apparaître au cours de ces dernières années un besoin mondial d'énergie. Déjà, des centres industriels ont été créés de toutes pièces en Amérique, à côté de gîtes hydro-électriques vers lesquels le minerais d'aluminium est drainé, parfois sur des milliers de kilomètres, tel le centre de Kitimat au Canada, qui traite, sur la côte du Pacifique,

<sup>(1)</sup> GEULETTE, P., Considérations sur l'aménagement hydro-électrique du fleuve Congo à Inga (*Mém. in-8°, A. R. S. C., Cl. Sc. Techn., Nouv. Sér., T. II, fasc. 3, Bruxelles, 1955, pp. 8-9*) ; DEBONGNIE, E., Promesse d'Inga (*L'Avenir colonial, Léopoldville, 28 avril 1954*).

des minerais provenant de la Guyane hollandaise située à 12.000 km de là. L'ampleur des développements industriels à prévoir au cours des prochaines années, a fait naître, chez les producteurs d'aluminium, un impérieux besoin de trouver sans cesse de nouvelles sources d'énergie à proximité des mers pour permettre d'y faire parvenir en bateaux le minerai à traiter. Le continent noir, encore peu équipé sur la côte Atlantique, a retenu leur attention. C'est ainsi, notamment, qu'une usine d'aluminium fut installée au Cameroun, à proximité de la centrale d'Edéa et que les autorités françaises ont mis à l'étude, malgré son éloignement relatif de la côte, l'aménagement du Kouilou, en Afrique Équatoriale française, où les études préliminaires ont fait apparaître la possibilité d'installer une centrale hydro-électrique de 786.000 kW (1).

La site d'Inga, particulièrement riche en ressources hydro-électriques et bien placé, à 40 km à peine du bief maritime du fleuve Congo, retint, dès 1954, l'attention de la *Foreign Operation Administration* des États-Unis, en quête de sources d'énergie pour les besoins futurs de l'industrie américaine de l'aluminium (2).

Dès le moment où le site d'Inga pouvait être appelé à alimenter un jour une usine d'aluminium, il n'était plus nécessaire de supputer les chances d'une éventuelle électrification du chemin de fer Matadi-Léopoldville pour justifier son équipement hydro-électrique. L'aménagement à étudier pouvait hardiment dépasser les besoins à prévoir pour un développement normal du Bas-Congo, car il apparaissait que l'installation d'une source d'énergie

(1) GEULETTE, P., Considérations sur l'aménagement hydro-électrique du fleuve Congo à Inga (*Mém. in-8°, A. R. S. C., Cl. Sc. techn., Nouv. Sér., T. II, fasc. 3*; Bruxelles, 1955, pp. 16 à 18); *Industries et Travaux d'Outre-Mer*, Paris, mai 1955, pp. 291 à 294.

(2) Le Ministre des Colonies a signalé ce fait dans une réponse à une question parlementaire de M. PHOLIEN (*Chambres Législatives de Belgique, Questions et Réponses, Session ordinaire de 1955-1956, p. 331*).

puissante en cet endroit, serait de nature à susciter une véritable révolution industrielle <sup>(1)</sup>.

Le Syndicat pour le Développement de l'Électrification du Bas-Congo n'avait pas été constitué en 1946 pour réaliser une étude complète d'un programme aussi vaste et son capital social ne pouvait suffire à assurer le programme d'investigation qu'il restait à effectuer. Sans doute, avait-il mené à bien l'étude topographique du terrain, mais il fallait encore pousser l'étude hydrographique et l'étude géologique à un égal degré de précision. Enfin, les données recueillies sur le terrain devaient faire l'objet d'études préliminaires à la mise au point d'un avant-projet. C'est pourquoi, le 11 février 1955, il résolut de proposer au Ministre des Colonies, le rachat des études qu'il avait exécutées à ce jour et il fut convenu qu'il poursuivrait le travail sur le terrain pour le compte du Ministère <sup>(2)</sup>.

Quelques jours plus tard, le 5 mars 1955, un Arrêté Royal créa une Commission nationale pour le Développement économique du Congo belge et du Ruanda-Urundi.

Cette commission, placée sous la présidence du sénateur libéral M. R. MOTZ, assisté par deux vice-présidents, le sénateur socialiste H. ROLIN et l'ancien ministre social-chrétien, M. G. EYSKENS, devait grouper des représentants des trois partis politiques traditionnels de Belgique, des représentants du monde syndical et de la presse, des personnalités appartenant au monde des affaires, des chefs d'entreprises coloniales, des membres

(1) GEULETTE, P., Considérations sur l'aménagement hydro-électrique du fleuve Congo à Inga (*Mém. in-8º, A. R. S. C., Cl. Sc. techn., Nouv. Sér., T. II, fasc. 3, Bruxelles, 1955, pp. 11 et 18*) ; UGEUX, E., La plus puissante concentration d'énergie du monde, le fleuve Congo (*La Revue coloniale, 15 mars 1955, p. 189*).

(2) GEULETTE, P., Considérations sur l'aménagement hydro-électrique du fleuve Congo à Inga (*Mém. in-8º, A. R. S. C., Cl. Sc. techn., Bruxelles, 1955, pp. 9 et 29*).

de l'administration du département des Colonies ainsi qu'un membre de chacun des cabinets du Premier Ministre, du Ministre des Affaires étrangères, du Ministre des Affaires économiques et du Ministre des Colonies. M. V. DARCHAMBEAU, chargé de mission du Ministre des Colonies pour l'étude des problèmes de l'électricité au Congo, fut désigné comme rapporteur de la Commission. Celle-ci devait, d'après ses statuts, dans un délai de six mois — qui fut par la suite porté à un an — faire rapport au Roi sur l'opportunité et, s'il y avait lieu, sur les modalités de la création d'un Office de Développement économique du Congo belge et du Ruanda-Urundi. Elle devait, en fait, s'occuper principalement de la mise en valeur du site d'Inga <sup>(1)</sup>.

La Commission nationale venait d'être créée, lorsque, le 14 avril 1956, M. A. BUISSET, ministre des Colonies, précisa dans une conférence de presse, la portée du problème économique national et international que soulevait la question de la mise en valeur du site d'Inga. Il signala tout d'abord les programmes d'équipement à l'étude ou en cours de réalisation en Afrique française et britannique pour la mise en œuvre de puissantes forces hydro-électriques susceptibles d'attirer sur le continent noir une industrie moderne d'importance mondiale. En conséquence, le Ministre préconisa la mise en valeur des immenses richesses du site d'Inga, pour conserver au Congo belge la place importante qu'il a prise dans le développement économique du continent noir. Les 20 millions de kW que l'on pourrait capter dans le seul site d'Inga, permettraient de créer dans le Bas-Congo un complexe industriel procurant à la fois un sérieux accroissement de revenus pour les populations indigènes — en permettant notamment d'améliorer les terres de culture, et une promotion sensible de l'économie belge, appelée à la réalisation du vaste com-

<sup>(1)</sup> *Bulletin officiel du Congo belge*, 1<sup>re</sup> partie, 1<sup>er</sup> mai et 15 août, 15 octobre 1955 (pp. 845 à 848, 1055, 1181 et 1431).

plexe industriel qui s'établirait alors dans l'estuaire du fleuve Congo. La réalisation de ce projet, d'une ampleur mondiale, nécessiterait des dizaines de milliards et l'État devrait s'assurer non seulement la collaboration financière des plus importantes entreprises belges, mais aussi celle d'importants capitaux étrangers. Dès lors, se posait la question de savoir s'il ne fallait pas accorder à ceux-ci un régime fiscal favorable, sans défavoriser les capitaux nationaux et il fallait en outre veiller à préserver les positions financière, économique et politique de la Colonie. La solution du problème ne pouvait-elle se trouver dans un statut économique nouveau ? Ne fallait-il pas, en outre, doter la Colonie de moyens d'action particuliers pour la réalisation d'un projet dont l'importance semblait devoir dépasser les tâches normales des services publics de l'État ? Telles étaient, précisait le Ministre, les considérations qui l'avaient amené à créer la Commission nationale, afin de consulter les intérêts nationaux en présence. La tâche de la Commission devait être de donner un avis sur l'opportunité de la création d'un Office de Développement économique du Congo belge et du Ruanda-Urundi (1).

Un vaste débat public s'engagea dès lors dans la presse, parallèlement aux délibérations de la Commission nationale. On reprocha au Ministre et à ses collaborateurs d'avoir vu trop grand, de pousser à l'industrialisation de l'estuaire du fleuve au lieu de s'attacher d'abord à l'amélioration des terres et de l'économie des milieux indigènes ruraux. On leur reprocha de vouloir enlever à l'Administration, pour le confier à un organisme parastatal, un rôle qui devait rester celui du pouvoir exécutif. On craignait de voir absorber dans la réalisation du seul projet d'industrialisation du Bas-Congo tous les capitaux disponibles alors que d'autres travaux d'équipement de

(1) *La Dernière Heure*, 15 avril 1955.

la Colonie justifiaient également des investissements qu'il deviendrait impossible de leur consacrer. On reprocha surtout au Ministre les contacts que ses collaborateurs avaient noués avec les Américains avant la création de la Commission nationale. On lui reprocha enfin de vouloir faire aux capitaux étrangers des conditions plus favorables qu'aux capitaux belges (1).

Le problème de la mise en valeur du site d'Inga rejoignit ainsi celui que soulevait le statut général de l'électricité au Congo. Des conventions, conclues en 1950, entre la Colonie et les sociétés privées membres des syndicats mixtes créés pour l'étude de l'électrification du Bas-Congo et de la région de Stanleyville, avaient instauré un régime dans lequel l'État prenait en tout temps à son compte la charge financière des investissements consentis en vue des besoins à venir dans les aménagement électriques de la Tshopo à Stanleyville, et de Zongo, sur l'Inkisi, dans le Bas-Congo. Par contre, les sociétés d'exploitation prévues par ces conventions ne devaient supporter que la charge financière afférente à la partie des investissements correspondant chaque année à la puissance réellement prélevée dans la centrale. Cette politique, cependant, avait été remise en question dès la fin de l'année 1952 et les pourparlers engagés à ce sujet n'avaient pas encore abouti en 1955, à la veille de la mise en marche des deux centrales de la Tshopo et de Zongo. Le problème de la coopération du capital privé avec les pouvoirs publics dans la gestion de ces centrales devait nécessairement réagir sur les délibérations de la Commission nationale. La presse, d'ailleurs, ne manqua pas, à l'époque, de faire le rapprochement (2).

(1) *Le Peuple*, 3 et 24 mai 1955 ; *L'Écho de la Bourse*, 4 mai 1955 ; *La Libre Belgique*, 10 mai 1955 ; *L'Avenir colonial*, 7-8 mai 1955.

(2) *Bulletin officiel du Congo belge*, Première Partie, 15 avril 1950, et 15 novembre 1951 ; SOCIÉTÉ DES FORCES HYDRO-ÉLECTRIQUES DU BAS-CONGO, Rapport sur l'exercice 1954 (Bruxelles, 1955, p. 5) ; SOCIÉTÉ COLONIALE D'ÉLECTRICITÉ, Rapport sur le 29<sup>e</sup> exercice social (Bruxelles, 1953, pp. 4-5) ; *Le Soir*, 30 juin 1955.

Les travaux de la Commission nationale aboutirent à la conclusion qu'il n'y avait pas lieu de créer un office spécial pour le Développement économique du Congo belge et du Ruanda-Urundi. Elle jugea, de même, qu'il n'y avait pas lieu d'associer les moyens financiers et techniques de l'État et des grands organismes privés de Belgique pour l'étude de la mise en valeur du site d'Inga. Elle recommanda, au contraire, la création d'un bureau d'études entièrement étatique, qui ferait appel à la collaboration technique des sociétés privées (1).

Pendant que se déroulaient les délibérations de la Commission nationale ainsi que la controverse qui les accompagnait et dont les échos se firent entendre jusqu'aux chambres législatives, lorsque M. PHOLIEN interrogea le Ministre des Colonies au sujet des pourparlers qui avaient été menés par ses collaborateurs avec les Américains (2), l'examen du problème se poursuivait sur le plan technique.

M. P. GEULETTE, ancien chef des Travaux publics du Gouvernement général de la Colonie, qui avait succédé en 1952 à M. F. LEEMANS, comme président du Syndicat pour le Développement de l'Électrification du Bas-Congo, fit, le 24 juin 1955, à l'Académie royale des Sciences coloniales, l'exposé des conclusions que permettaient déjà de tirer les travaux d'étude entrepris sur le terrain. Confirmant les conclusions antérieures des études du SYNEBA, M. GEULETTE signalait la possibilité matérielle d'installer dans le site d'Inga toute une série d'aménagements de puissances diverses. L'aménagement intégral, par le barrage du fleuve et sa dérivation dans la grande dépression Bundi-Makongo, pouvait développer une puissance de 20 millions de kW. Le même aménagement, sans le barrage, pourrait encore fournir 4 millions de kW.

(1) ASSOCIATION DES INTÉRÊTS COLONIAUX BELGES, Rapport du Comité pour l'année 1955 (Bruxelles, 1956, p. 27).

(2) *Chambres Législatives de Belgique*, Questions et Réponses. Session ordinaire 1955-1956, pp. 237-250 et 331.

D'autre part, une série d'aménagements partiels du site pourraient être réalisés dans les vallées latérales de la face nord-est du saillant. La vallée VAN DEUREN permettait une puissance de 324.000 kW et la « Grande Vallée » prolongée par la vallée de Sikila, 98.000 kW. La puissance même du site amenait M. GEULETTE à conclure que son équipement ne se justifiait pas pour satisfaire les besoins d'un développement normal de la région, mais bien en raison de l'évolution générale de l'industrie mondiale de l'aluminium et de l'aspect particulièrement favorable des conditions d'aménagement du fleuve au site d'Inga. Il attirait d'ailleurs l'attention sur le fait qu'il faudrait encore au moins dix ans de travaux avant qu'une centrale puisse être mise en service dans le site d'Inga et pensait qu'il ne serait pas inutile de prévoir l'installation préalable d'une centrale de démarrage. Sans se prononcer sur la question de savoir si cette centrale préalable devrait s'installer sur l'Inkisi, en aval de Zongo, ou dans le site même d'Inga, il estimait nécessaire de poursuivre sans relâche l'étude technique du problème sur le terrain.

Tout en préconisant de compléter ces investigations par une étude économique, il terminait son exposé en remarquant que l'on en était déjà arrivé, par l'accumulation des données techniques, au stade où l'idée de la viabilité du projet grandiose de l'aménagement hydro-électrique du site d'Inga ne pouvait plus être mise en doute. Il concluait que cet aménagement se justifiait dès à présent <sup>(1)</sup>.

De leur côté, les professeurs I. DE MAGNÉE et W. L. DE KEYSER, de l'Université de Bruxelles, complétèrent l'exposé technique de M. P. GEULETTE par une étude économique qui fut, comme la première, publiée par

<sup>(1)</sup> GEULETTE, P., Considérations sur l'aménagement hydro-électrique du fleuve Congo à Inga (*Mém. in-8°, A. R. S. C., Cl. Sc. techn., Nouv. Sér., T. II, fasc. 3, Bruxelles, 1955*).

l'Académie royale des Sciences coloniales. Leurs conclusions rejoignent celles de M. GEULETTE : pour utiliser la puissance disponible au site d'Inga, il faut envisager principalement l'installation d'une industrie de transformation travaillant des matériaux importés par mer et la situation du site d'Inga est à ce point de vue particulièrement favorable. D'autre part, les côtes de l'Afrique sont riches en matières premières susceptibles d'être traitées dans l'estuaire du Congo, le jour où les industries de transformation y trouveront l'énergie nécessaire en quantité suffisante. Du fait même que leur alimentation devra venir de l'extérieur, les industries de transformation à installer dans le Bas-Congo présenteront un caractère international. De même, la vente de leurs produits, dont le volume sera nécessairement hors de proportion avec les besoins de la Belgique et du Congo, justifiera un marché international.

Sur ce plan de l'économie internationale, MM. DE MAGNÉE et DE KEYSER ne jugeaient pas exagéré d'envisager une consommation d'énergie de la puissance de 4 à 5 millions de kW dans un avenir prévisible et ils concluaient à la nécessité de se mettre immédiatement à l'ouvrage, faute de quoi, l'on en serait encore dans dix ans à chercher, comme en 1928, les moyens financiers nécessaires <sup>(1)</sup>.

Comme M. A. BUISSET, ministre des Colonies, le fit observer à la Commission des Colonies de la Chambre, en janvier 1956, l'intérêt que présente l'installation d'une puissante centrale hydro-électrique dans le site d'Inga n'était plus discuté. Dès lors, un comité ministériel restreint s'occupa des suites à donner aux délibérations de la Commission nationale, qui fut officiellement dissoute par un arrêté du 7 juillet 1956. En attendant la création du bureau gouvernemental préconisé par la

<sup>(1)</sup> DE KEYSER, W. L., et DE MAGNÉE, I., Possibilités d'emploi de l'énergie hydro-électrique du Bas-Congo (*Mém. in-8°*, A. R. S. C., Cl. Sc. techn., Nouv. Sér., T. IV, fasc. 2, Bruxelles, 1956).

Commission, le Département des Colonies organisa une consultation d'ingénieurs-conseils belges et étrangers pour lui permettre de déterminer les bases de l'avant-projet d'un équipement progressif du site d'Inga en commençant par une centrale hydro-électrique d'une puissance de l'ordre d'un demi-million ou d'un million de kW <sup>(1)</sup>.

De leur côté, les services du Syndicat pour le Développement de l'Électrification du Bas-Congo furent chargés d'exécuter, pour compte du Département des Colonies, une campagne de sondages géologiques et hydrographiques, afin de fournir aux concurrents les données indispensables à leur documentation technique.

L'étude bathymétrique du fleuve au coude d'Inga présentait un problème particulièrement délicat, car il s'agissait de sonder la profondeur du fleuve en un endroit de son cours où toute navigation se trouvait irrémédiablement condamnée par la violence du courant et par la présence de récifs innombrables. Sous la direction de l'ingénieur DE TIESENHAUSEN, une méthode inédite fut mise au point à Léopoldville. Il s'agissait de sonder le fleuve au moyen d'un appareil écho-sondeur, à partir d'un hélicoptère qui se déplacerait au-dessus du courant à une hauteur et à une vitesse déterminées, afin de permettre à des observateurs placés sur les rives de repérer l'emplacement de la sonde correspondant aux lectures enregistrées. Ce travail délicat et périlleux fut mené à bien dans le courant du mois d'août 1956 sur un premier tronçon de 4 km, avec la collaboration des services du Gouvernement général, de la SABENA, et d'une firme de Hambourg spécialisée en matériel d'écho-sondage par ultra-sons <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> *Le Peuple*, 1<sup>er</sup> février, 16 mars et 24 avril 1956 ; *L'Écho de la Bourse*, 22 juin 1956 (L'Équipement des cataractes d'Inga), *Bulletin officiel du Congo belge*, Première Partie, 1<sup>er</sup> août 1956, p. 1170

<sup>(2)</sup> *L'Essor du Congo*, 14 mai 1956 (Difficultés rencontrées par l'étude du site d'Inga) ; *Le Courrier d'Afrique*, 25-26 août 1956 (Un succès de la technique belge : le relevé du relief du fleuve à Inga) ; *L'Écho de la Bourse*, 27 août 1956 (Les

En outre, des sociétés privées et les groupes financiers belges qui s'intéressaient à l'équipement hydro-électrique du site d'Inga et au développement industriel qu'il pourra provoquer dans le Bas-Congo, s'organisèrent. Les bureaux d'études techniques belges qui avaient participé au syndicat pour l'électrification du Bas-Congo : TRACTION ET ÉLECTRICITÉ, ÉLECTROBEL, ÉLECTRORAIL, SOFINA et BUREAU D'ÉTUDES INDUSTRIELLES FERNAND COURTOY, se groupèrent en un syndicat nouveau, sous le nom de SYDELINGA, pour l'étude technique de l'aménagement du site. D'autre part, tous les grands organismes privés de Belgique et du Congo qui s'intéressent à des points de vue divers au développement industriel que pourrait provoquer l'énergie hydro-électrique d'Inga, créèrent, en juillet 1956, un « Syndicat belge de l'Aluminium ». L'industrie de l'aluminium, en effet, constitue la base primordiale du développement industriel à prévoir pour l'utilisation de l'énergie du site d'Inga. L'importance même du capital social de ce syndicat (250 millions de francs) semble indiquer qu'il ne s'agit pas seulement d'un organisme d'études. En fait, les sociétés belges semblent avoir voulu créer d'emblée l'outil qui leur permettra de tirer elles-mêmes parti des ressources du site d'Inga à mesure que progressera son équipement. Les sociétés belges ainsi groupées pourront plus aisément s'entendre avec des producteurs étrangers d'aluminium pour installer, en coopération avec elles, dans le Bas-Congo, une usine d'aluminium qui, loin de porter ombrage à l'industrie nationale belge, permettra au contraire de libérer celle-ci de l'étranger dont elle dépend actuellement pour son approvisionnement en aluminium (1).

sondages à Inga) ; CHALON, A., Opération « A la Hue » (*Notre Sabena*, Bulletin mensuel du personnel, Bruxelles, n° 124, novembre 1956, pp. 14 à 16).

(1) *Le Courrier d'Afrique*, 10 juillet 1956 ; *L'Avenir*, 17 août 1956 (Début de réalisation d'Inga) ; *La Revue coloniale belge*, novembre 1956, p. 845. Note : Cette étude était sous presse lorsque le *Bulletin mensuel* de décembre 1956 de la Banque du Congo Belge signala (p. 357) que le Syndicat belge de l'Aluminium,

Tandis que le Syndicat Belge de l'Aluminium, présidé par le baron MOENS DE FERNIG assisté de M. Henri DEPAGE, vice-président, étudie l'opportunité et les modalités éventuelles de l'installation d'une importante industrie de l'aluminium dans le cadre des projets gouvernementaux pour le développement du Bas-Congo, le Syndicat d'Études de l'Aménagement hydroélectrique d'Inga (SYDELINGA), présidé par M. G. LANDSBERG, administrateur de la société TRACTION ET ÉLECTRICITÉ, participe à la consultation d'ingénieurs-conseils organisée par le Département des Colonies. La Compagnie africaine des Ingénieurs-Conseils (C. A. D. I. C.) prend également part à cette consultation, de même que le bureau d'études de la Société commerciale et minière du Congo (COMINIÈRE) qui s'est assuré la collaboration des bureaux d'études américains HARZA et EBASCO. Un bureau d'études suédois, le VATTENBYGGNADSBYRAN, qui collabora à l'étude du barrage d'Assouan, prend également part à ces travaux <sup>(1)</sup>.

De son côté, le Département des Colonies a entrepris l'examen des problèmes nombreux et importants que l'installation d'un complexe industriel d'importance mondiale doit soulever pour les pouvoirs publics, tant en ce qui concerne la prospection systématique des ressources naturelles, l'équipement portuaire et le développe-

auquel participent la Société Générale de Belgique, la société Traction et Électricité (qui en assure la gestion), l'Union Minière du Haut-Katanga, la Société Minière du Bécéka, la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie, la Compagnie Maritime Belge, la Société générale des Minerais, la Brufina, la Compagnie Financière Africaine, la Banque de Paris et des Pays-Bas, l'Électrobel, la Cominière, la Société Industrielle de l'Aluminium, et l'« Aluminium belge », a conclu un accord avec les producteurs d'aluminium étrangers : Péchiney, Ugine, la Société pour l'Industrie de l'Aluminium (Zurich), Montecatini (Milan), Vereinigte Aluminium Werke (Bonn), l'Aluminium Ltd (Canada) et la société américaine Reynolds Metal Cy (Richmond), afin de créer un organisme d'étude commun, dénomé ALUMINGA, dont la gestion sera assurée également par Traction et Électricité.

(1) *L'Écho de la Bourse*, 22 juin 1956 (L'Équipement des Cataractes d'Inga) ; Banque du Congo Belge, *Bulletin mensuel*, décembre 1956, p. 357.

ment des moyens de transport, que dans le domaine de la main-d'œuvre, des habitations et de la politique sociale <sup>(1)</sup>.

Ainsi, le grand débat de ces derniers mois semble avoir fait pleinement comprendre l'intérêt national que présente l'aménagement du site d'Inga et avoir provoqué une réelle émulation entre les pouvoirs publics et les organismes privés pour l'étude des moyens de réaliser ce projet grandiose, qui pourrait, dans les circonstances actuelles, transformer le Congo tout entier en une région industrielle d'importance mondiale.

30 novembre 1956.

<sup>(1)</sup> *Le Soir*, 14 novembre 1956.

## BIBLIOGRAPHIE CHRONOLOGIQUE

- DAPPER, O. (Dr), Description d'Afrique (trad. Amsterdam, 1686).
- LABAT, J. B. (R. P.), Relation historique de l'Éthiopie Occidentale, contenant la description des royaumes du Congo, Angolle et Matamba (trad. P. CAVAZZI, Paris, 1732, 5 vol.).
- DEGRANDPRÉ, L., Voyage à la côte occidentale d'Afrique, fait dans les années 1786 et 1787 (Paris, 1801, 2 vol.).
- TUCKEY, J. K. (CAPT.), Narrative of an expedition to explore the river Zaïre, usually called the Congo, in South Africa, in 1816, under the direction of Captain J. K. Tuckey (London, 1818).
- PICQUET, CH., Dictionnaire géographique universel (T. V, Paris, 1829).
- PETIT-BOIS, G., Note sur les études de tracés de chemin de fer au tachéomètre (Liège, 1874).
- STANLEY, H. M., A travers le continent mystérieux (trad. Paris, 2 vol., 1880).
- BRAZZA, P. S. DE, Voyages d'exploration et d'établissement de deux stations françaises dans le Haut Ogôoué et le Congo (Paris, 1882).
- AUGOUARD (R. P.), Voyage à Stanley Pool (*Les Missions catholiques*, Lyon, Paris, Bruxelles, 1882).
- WAUTERS, A. J., Le Congo au point de vue économique (Bruxelles, 1885).
- STANLEY, H. M., Cinq années au Congo, 1879-1884 (trad. Paris 1885 ; 2<sup>e</sup> éd. Bruxelles, sans date).
- VALCKE, L., Description de la région des cataractes de Vivi à Stanley Pool (*Conférences sur le Congo*, Société Belge des Ingénieurs et Industriels, 2<sup>e</sup> fasc., Bruxelles, 1886).
- LEDIEN, Fr., Exploration des bords du Congo et de ses affluents, entre Vivi et Lukungu (*Le Mouvement Géographique*, 1886).
- PETIT-BOIS, G., Quelques semaines au Congo (Liège, 1886).
- COQUILHAT, C., Sur le Haut-Congo (Paris, 1888).
- DELCOMMUNE, A., Le chemin de fer au Congo ; rapport sur la région des chutes (*Le mouvement géographique*, 1888, n<sup>o</sup> 6).
- DUPONT, ED., Les résultats de l'exploration scientifique faite au Congo en juillet-décembre 1887 (Bruxelles, 1888).
- ZBOŃSKI, C. H. T. (CAPT.), Le chemin de fer de l'État Indépendant du Congo (Société royale de Géographie d'Anvers, *Bulletin*, 1889, T. XIV, pp. 123-131).
- DUPONT, Ed., Lettres sur le Congo : récit d'un voyage scientifique entre l'embouchure du fleuve et le confluent du Kasai (Paris, 1889).

- LOUIS (Lr), Carte des routes de portage dans la région des chutes du Congo, au 1/600.000 (Bruxelles, 1893).
- DROOGMANS, H., Feuilles 1 à 15 de la carte du Bas-Congo, à l'échelle du 100.000<sup>e</sup> (Bruxelles, 1900).
- DROOGMANS, H., Notices sur le Bas-Congo, annexes aux feuilles 1 à 15 de la carte de l'État Indépendant du Congo à l'échelle du 100.000<sup>e</sup> (Bruxelles, 1901).
- AUGOUARD (Mgr), 28 années au Congo. Lettres de Mgr Augouard (Poitiers, vers 1905).
- THYS, R., Études des forces hydrauliques du Bas-Congo (Bruxelles, 1912).
- WALL, B. P., Première étude hydrographique du fleuve Congo entre Léopoldville et Matadi (Westminster, 1913 ; rapport dactylographié, conservé à la Bibliothèque du Ministère des Colonies, à Bruxelles, sous le n° 12.261).
- THYS, R., Le problème des grandes forces hydrauliques du Congo belge (*Bulletin de la Société belge d'Études coloniales*, Bruxelles, n° 2, février 1913).
- BRIEY, R. DE, Le problème des transports au Congo belge (*Congo*, 1921, T. II, n° 3, pp. 386 à 409).
- DELCOMMUNE, A., Vingt années de vie africaine : 1874-1893 (Bruxelles, 2 vol., 1922).
- KALBERMATTEN, P. DE, Rapport à la Commission pour l'étude de l'électrification du chemin de fer au Congo (Liège, 2 vol., 1925).
- VAN DEUREN, P., Projet de mise en valeur intégrale du fleuve Congo dans la région des cataractes (Rapport photocopié, octobre 1925).
- VAN DEUREN, (Col.), La solution des transports et la force hydro-électrique dans le Bas-Congo (*Congo*, avril 1926, pp. 631 à 656).
- VAN DEUREN, P., Aménagement du Bas-Congo (Bruxelles, 1928).
- SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Rapport de la mission du port maritime du Congo, établi par MM. Garbe, Blockmans et Gougenheim (Bruxelles, 1929).
- SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Captage des forces hydrauliques dans le Bas-Congo. Rapport du comité d'administration, suivi du Rapport technique établi par MM. Gruner, H. E., et de Rham, P. (Bruxelles, avril 1932).
- SYNDICAT D'ÉTUDES DU BAS-CONGO, Rapport de la Mission de Reconnaissance hydrographique du Congo, bief Matadi-Léopoldville, 1930-1931 (Bruxelles, décembre 1932).
- VAN DEUREN, P., Activité du Syndicat d'Études du Bas-Congo (*I. R. C. B.*, Bulletin des séances, 1933, pp. 305 à 314).
- VAN DEUREN, P., Deux facteurs essentiels de l'avenir économique du Bas-Congo. Un bon port maritime à Banane. De l'électricité à profusion à Matamba (*Cinquante années d'activité coloniale au Congo, 1895-1935* ; Anvers, 1936, pp. 30 à 34).
- BRIEY R. DE, Projet de port à Banane et de téléphérique Banane-Léopoldville. Exposé général (Rapport photocopié, 15 novembre 1936).

- BRIEY, R. DE, Projet de ports et de voie aérienne au Congo belge (Hors commerce, 1939).
- VAN DEUREN, P., Projet de réorganisation des transports dans le Bas-Congo. Port maritime de Banane (Association des Ingénieurs issus de l'École d'application de l'artillerie et du génie, Bruxelles, 1939).
- DEVROEY, E., Le bassin hydrographique congolais, spécialement celui du bief maritime (*Mémoires in-8°, I. R. C. B., Sect. Sc. techn., T. III, Bruxelles, 1941*).
- BRIEY, R. DE, Projet de téléphérique de Léopoldville à Banane et de port à Banane. Exposé général sur la base des prix de 1946 (Rapport photocopié, 27 oct. 1947).
- CORNET, R. J., La bataille du rail (Bruxelles, 1947).
- VAN DER LINDEN, F., L'électrification du chemin de fer Matadi-Léopoldville (*La Revue coloniale belge*, n° 51, 15 nov. 1947).
- VAN DER LINDEN, F., Houille blanche et chemin de fer (*La Revue coloniale belge*, n° 53, 15 décembre 1947).
- VAN DER LINDEN, F., L'électrification du chemin de fer Matadi-Léopoldville (*La revue coloniale Belge*, n° 55, 15 janv. 1948).
- BRIEY, R. DE, Le problème des transports entre Léopoldville et l'Océan. Solution « téléphérique Léopoldville-Banane ». Plan financier (Rapport photocopié, 30 avril 1948).
- LEEMANS, F., L'électricité au Congo belge (*La Revue coloniale belge*, n° 62, 1<sup>er</sup> mai 1948).
- THYS, R., Le Cinquantenaire du Rail (*La Revue coloniale belge*, n° 66, 15 juillet 1948).
- THYS, R., Pour la création d'un comité supérieur des forces hydro-électriques du Congo belge (*La Revue coloniale belge*, n° 67, 15 juillet 1948).
- DEVISSCHER, J., Le problème du combustible dans l'industrie des transports au Congo belge (*Bulletin de la Société belge d'Études et d'Expansion*, 1948, pp. 364 à 367).
- BRIEY, R. DE, Le problème des transports entre Léopoldville et l'Océan. Comparaison entre la solution « Chemin de fer Matadi-Fleuve » et la solution « Téléphérique Léopoldville-Banane », d'après les données fournies par les constructeurs au mois de mars 1948 (Rapport photocopié, 1948).
- VAN DER LINDEN, F., L'électrification du Congo belge (*Revue de l'Université libre de Bruxelles*, 1949, n° 2, pp. 114 à 175).
- MINISTÈRE DES COLONIES, Plan décennal pour le développement économique et social du Congo Belge (Bruxelles, 1949, 2 vol.).
- VAN DEUREN, P., L'Électrification générale du Bas-Congo et son industrialisation par les chutes du fleuve Congo à la Matamba (*Bulletin des Séances, I. R. C. B.*, Bruxelles, 1951, n° 4, pp. 1093 à 1104).
- DEVROEY, E., et VAN DER LINDEN, R., Le Bas-Congo, artère vitale de notre colonie (Bruxelles, 1951).
- WIGNY, P., Électrification du Congo (*Bulletin de l'Union des Exploitations Électriques en Belgique*, 1951, n° 1, pp. 3 à 10).

- JENTGEN, P., Les frontières du Congo belge (*I. R. C. B.*, Mémoires de la Section des Sciences morales et politiques, collection in-8°, vol. XXV, fasc. I, Bruxelles, 1952).
- UGEUX, E., La centrale de Zongo suffira-t-elle pour alimenter Léopoldville en électricité ? (*La Revue coloniale belge*, n° 204, 1<sup>er</sup> avril 1954).
- GEULETTE, P., Considérations sur l'aménagement hydro-électrique du fleuve Congo à Inga (*Mém. in-8°*, A. R. S. C., Cl. Sc. techn., Nouv. Série, T. II, fasc. 3, Bruxelles 1955),.
- DE KEYSER, W. L., et DE MAGNÉE, I., Possibilités d'emploi de l'énergie hydro-électrique du Bas-Congo (*Mém. in 8°*, A. R. S. C., Cl. Sc. techn., Nouv. Série, T. IV, fasc. 2, Bruxelles, 1956).

## TABLE DES FIGURES

1. Les environs du site d'Inga .....	8
2. Carte générale du Bas-Congo .....	<i>in fine</i>
3. Le site d'Inga, d'après P. GEULETTE .....	<i>in fine</i>
<i>Photographies</i> 1-12 .....	<i>in fine</i>

## TABLE DES MATIÈRES

1. Le site .....	3
2. Place du site d'Inga dans la société indigène .....	5
3. La première exploration du site et ses répercussions .....	8
4. Disparition de la chefferie d'Inga .....	12
5. La route de Stanley .....	16
6. Les indigènes et les transports en rive droite .....	22
7. La Bundi et le projet de chemin de fer en rive droite .....	27
8. L'abandon de la souveraineté sur la rive droite et ses conséquences pour le site d'Inga .....	32
9. Les premières études hydrographiques .....	37
10. Le projet VAN DEUREN .....	45
11. Les études du SYNEBA .....	49
12. Une richesse sans emploi .....	57
13. La reprise des études par SYDELCO .....	62
14. Le grand débat .....	70
Bibliographie chronologique .....	83
Table des figures .....	87

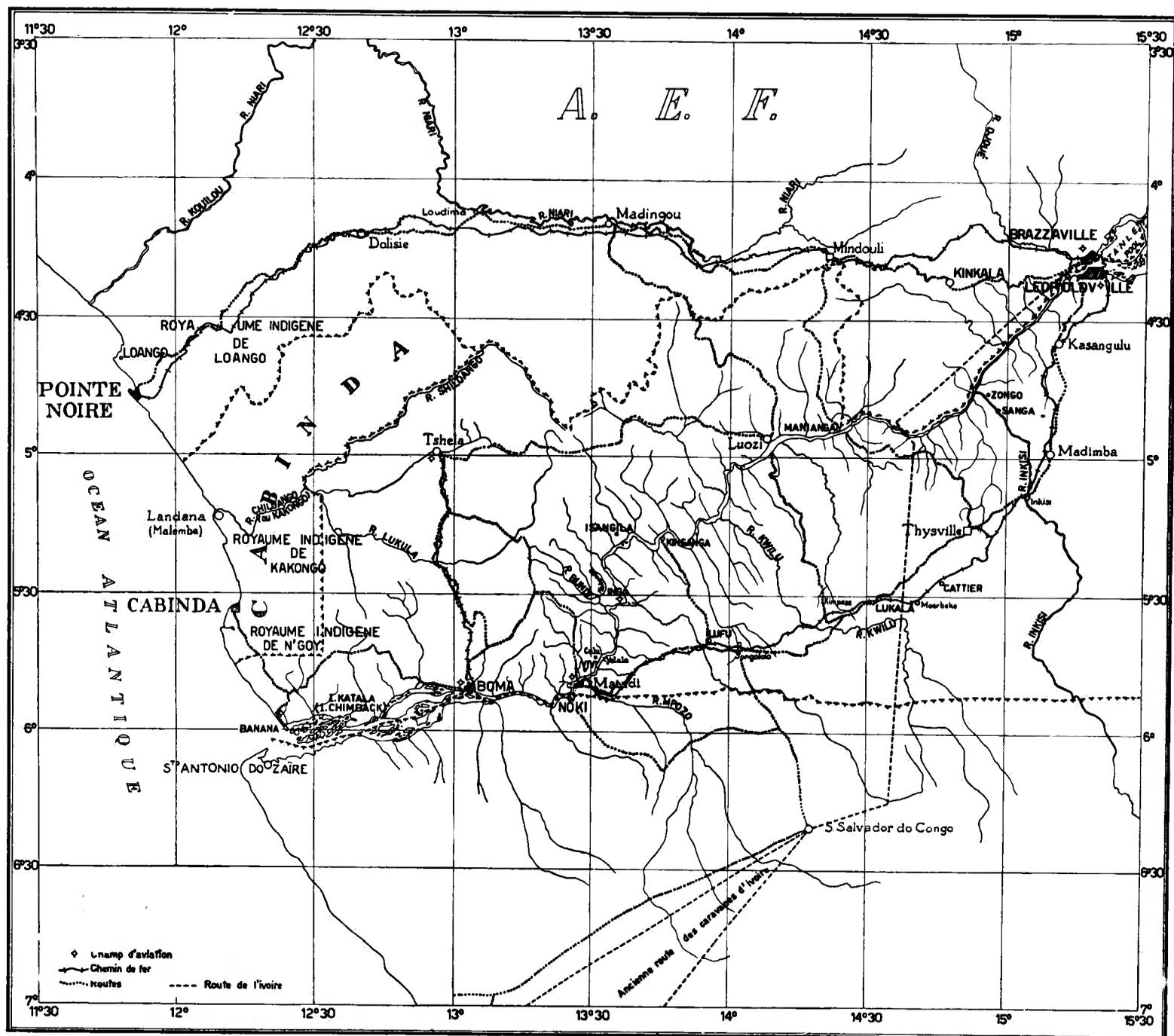
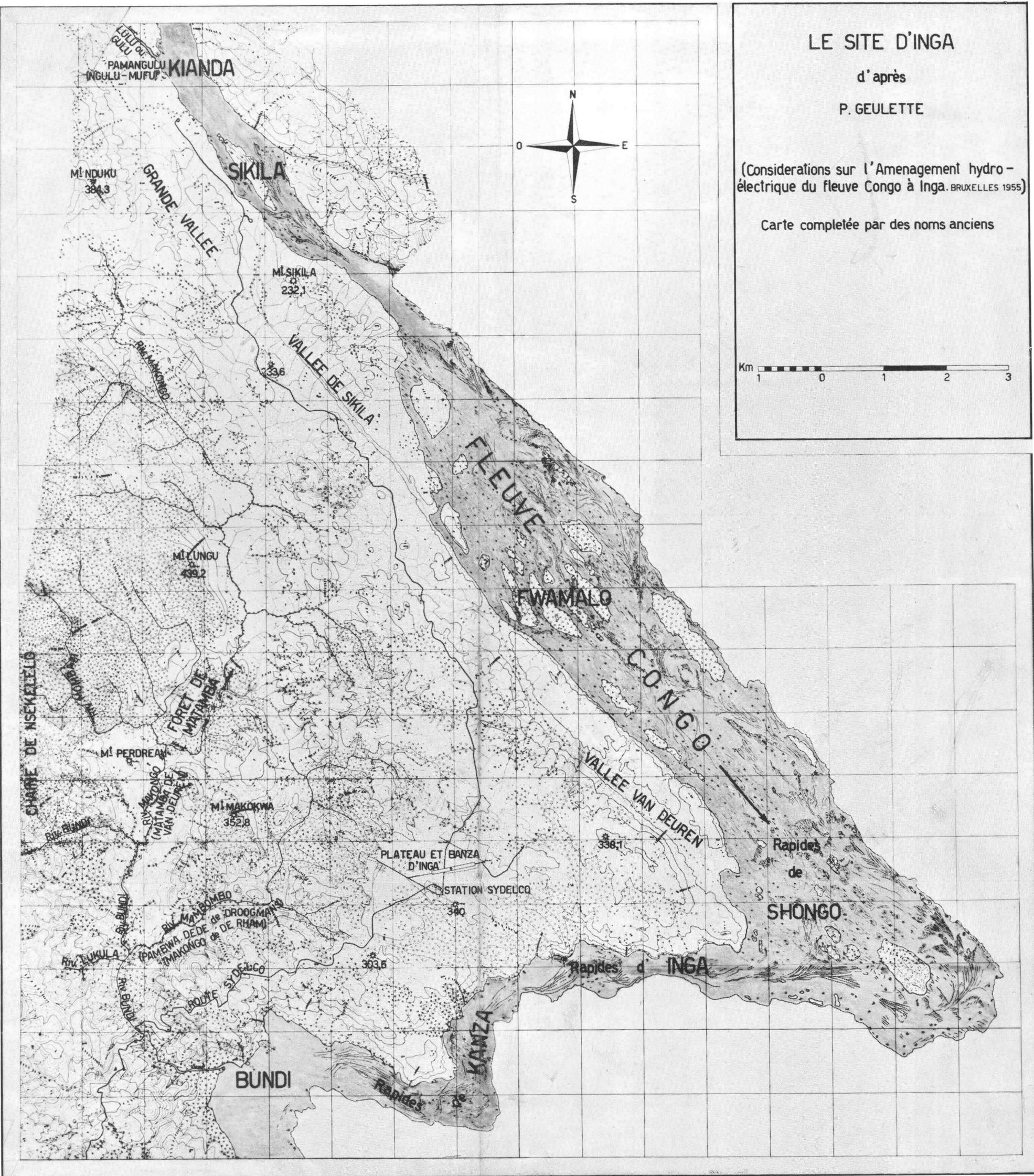


FIG. 2. — Carte générale du Bas-Congo à l'échelle de 1 : 2.300.000, (1 cm = 23 km).





# LE SITE D'INGA

d'après

P. GEULETTE

(Considerations sur l'Aménagement hydro-électrique du fleuve Congo à Inga. BRUXELLES 1955)

Carte complétée par des noms anciens

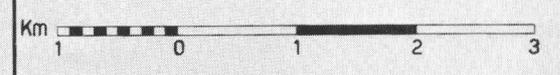


FIG. 3. — Le site d'Inga, d'après le mémoire de P. GEULETTE, 'Considerations sur l'aménagement hydro-électrique du fleuve Congo à Inga' (*Mémoire in-8°, A.R.S.C., Cl. Sc. Techn., N. S. II, 3, Bruxelles, 1955*). Carte complétée par les noms anciens.





1. Le site d'Inga. Vue prise depuis la rive droite, à l'aval de l'embouchure de la Bundi (dans le coude à gauche).

*(Photo Congopresse, 1956).*



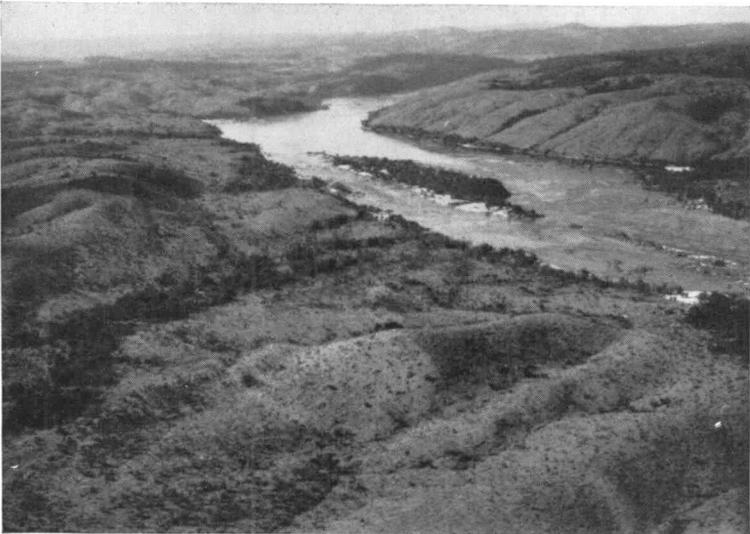
2. Le site d'Inga. Vue prise depuis la rive gauche, en face du coude de Shongo.

*(Photo Congopresse, 1956).*



3. Le coude de Shongo, prolongeant dans le lit du fleuve le saillant formé par le plateau d'Inga. Vue aérienne prise depuis l'aval, à l'amont immédiat des rapides d'Inga.

*(Photo Congopresse, 1956).*



4. Vue aérienne générale de la région de Sikila prise du sud.

*(Photo SYDELCO-A. DE GOUMOËNS, mars 1955).*



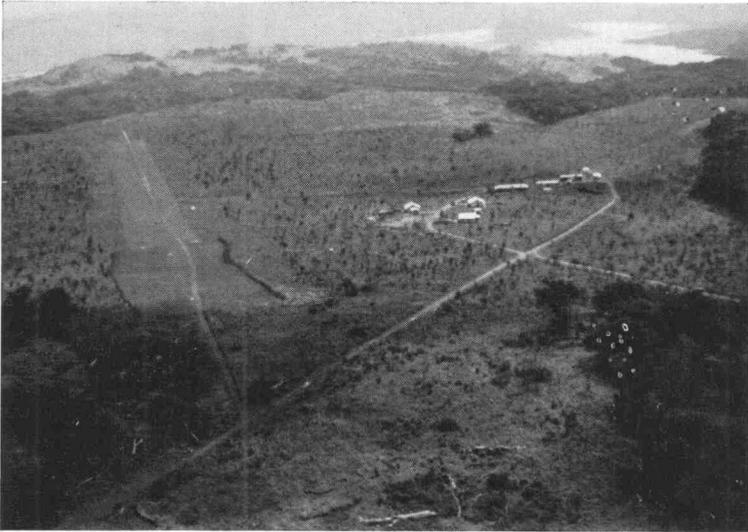
5. La rive droite du fleuve, en amont de l'île de Sikila (emplacement d'une prise d'eau éventuelle pour l'équipement intégral du site).

(Photo SYDELCO-J.-H. PIRENNE, août 1953).



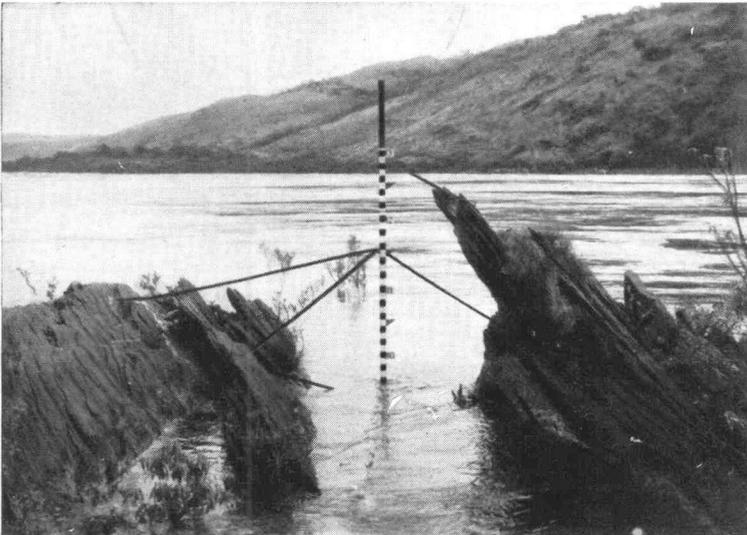
6. La pointe aval de l'île de Sikila et la rive droite à hauteur d'une prise d'eau éventuelle. Vue prise de la rive gauche du fleuve Congo .

(Photo SYDELCO-J.-H. PIRENNE, août 1953).



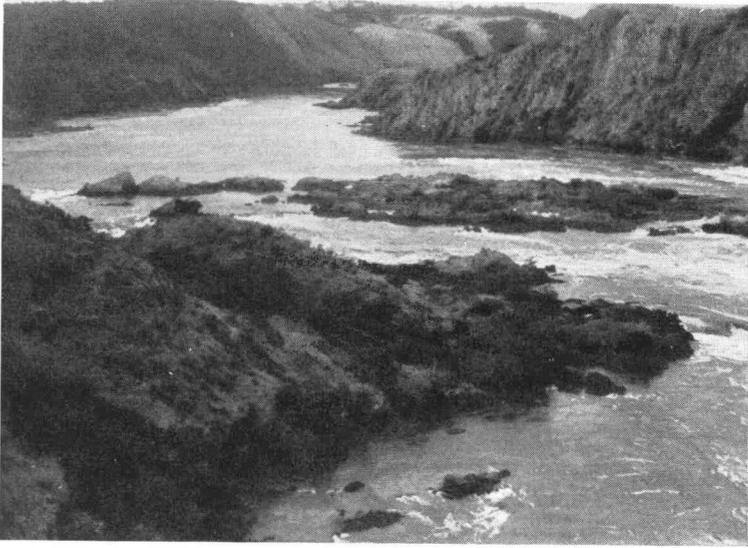
7 Le plateau d'Inga avec aérodrôme et poste de SYDELCO. Au fond : le coude de Shongo.

(Photo SYDELCO-A. DE GOUMOËNS, novembre 1953).



8. Échelle limnimétrique SYDELCO sur le fleuve Congo aux rapides d'Inga.

(Photo SYDELCO-A. DE GOUMOËNS, 1953).



9. Vue aérienne des rapides de Kanza, prise depuis l'aval.  
(Photo SYDELCO-A. DE GOUMOËNS, mars 1955).

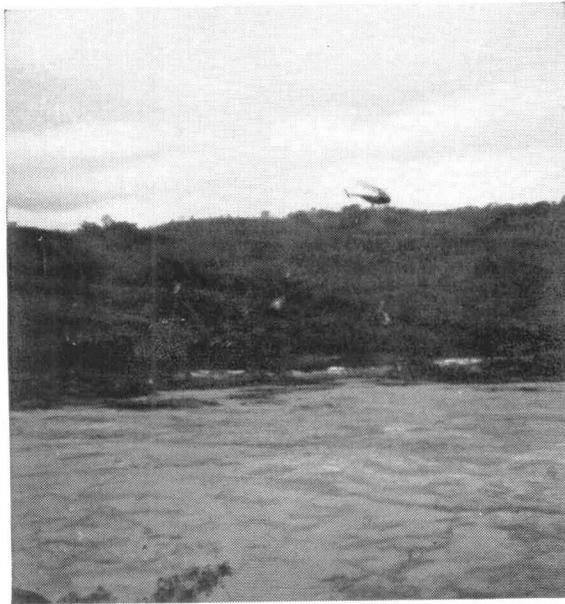


10. Vallée de la Basse-Bundi.  
(Photo SYDELCO-A. DE GOUMOËNS, avril 1952).



11. Vue aérienne du camp provisoire Sydelco pour la construction du pont sur la Bundi, près de l'endroit, où soixante-treize ans plus tôt, STANLEY réunit son matériel entre deux étapes de sa progression vers Isangila.

(Photo SYDELCO-A. DE GOUMOËNS, mars 1953).



12. Levés bathymétriques par hélicoptère.

(Photo SABENA, A. CHALON, août 1956).



