MOULAERT (*Georges-Brunon-Joseph-Marie*), Major général honoraire, vice-gouverneur général honoraire du Congo belge (Bruges, 19.5.1875 - Bruxelles, 17.9.1958). Fils de Alphonse-Louis et de Vanderghote, Adèle-Julie.

Entré à l'école militaire à l'âge de 17 ans, Georges Moulaert y fait de brillantes études et sort de l'école d'application (58e promotion d'artillerie et génie) avec le grade de sous-lieutenant du génie en 1897.

Il est lieutenant aux Pontonniers et Torpilleurs en octobre 1901 quand il offre ses services à l'Etat indépendant du Congo.

Parti en janvier 1902 au Congo comme lieutenant de la Force publique, il est détaché au fort de Shinkakasa, achève les travaux de cet important ouvrage destiné à la défense du Bas-Congo et élabore des plans complémentaires au cours d'un congé en 1905.

Il s'attache au début de sa carrière à d'autres activités, notamment des expériences de télégraphie sans fil et participe en 1903 à la mission de délimitation de la frontière au nord de Manyanga.

En 1908, il est promu commissaire de district de première classe, en 1909 commandant du génie, en 1910 commissaire général.

De 1907 à 1915 Georges Moulaert, outre ses fonctions territoriales, assume la direction de la Marine du Haut-Congo; son premier souci est d'assurer la sécurité de la navigation et dans ce but il crée un embryon de service de balisage et de service hydrographique.

Il développe la flotte, équipe le chantier de Léopoldville, organise les postes à bois.

Il préconise la coordination des moyens de transport, idée de laquelle naîtront successivement la Sonatra, l'Unatra et, en 1935, l'Otraco. Dès le début de sa carrière coloniale, Georges Moulaert s'était rendu compte que « la politique des voies de communications reste le pivot de la politique coloniale ».

Dès cette époque aussi Georges Moulaert a jeté les fondements du grand Léopoldville. En 1911 déjà, il demandait le déplacement du port de Léopoldville, trop proche des Rapides et sans possibilité d'extension, vers l'amont dans la plaine de Kinshasa. Vingt ans plus tard, le port public fut déplacé à l'endroit préconisé.

En 1914, Georges Moulaert se trouve à la tête de la Marine du Haut-Congo qui participe aux opérations contre le Cameroun; au début de 1916 le Gouvernement belge le désigne pour prendre le commandement du groupe II sur le Tanganika, avec le grade de lieutenant-colonel. Dès son arrivée, il crée à proximité de l'embouchure de la Lukuga, une cale de lancement et un embryon de port capable d'abriter la modeste flotille qui remportera la victoire du Tanganika. Ce sera le noyau de la future Albertville.

En juin 1917, il rentre en France et assume le commandement du 1er bataillon du 5e régiment du génie qui prend une part active à la préparation de l'offensive de la forêt d'Houthulst. Le 20 août, étant au front de l'Yser, il reçoit notification de sa nomination au poste de vice-gouverneur général de la province de l'Equateur; en novembre 1917 il se rembarque pour le Congo.

Aussitôt arrivé à Coquilhatville, Georges Moulaert s'attaque à l'organisation administrative, à l'aménagement des centres urbains, à l'exploitation des richesses naturelles. Il visite successivement tous les centres de la province et essaie de résoudre les nombreux problèmes qui se présentent. Malheureusement, ses initiatives sont bridées par l'esprit centralisateur et bureaucratique auquel il se heurte; c'est pourquoi, en 1919 il quitte le Congo sans attendre la réunion du Conseil du Gouvernement, estimant que les gouverneurs de province n'y avaient pas la place ni l'influence revenant à leurs fonctions.

A partir de ce moment, Georges Moulaert consacre son activité à diverses entreprises industrielles congolaises.

Fin décembre 1919, il se voit confier par le ministre des colonies, Louis Franck, les destinées des mines domaniales de Kilo et de Moto. Ces mines sont situées dans un pays aux trois quarts en dissidence, dépourvu de voies de communications; le mode d'exploitation est des plus primitif.

Sous l'impulsion de Georges Moulaert, la Régie s'attaque à résoudre les problèmes urgents qui se posent: les routes, les transports, le ravitaillement et les cultures, la prospection et les recherches, les installations.

L'effort principal se porte sur l'équipement routier et sur la construction d'une centrale hydro-électrique à Soleniana, inaugurée en 1924, d'une puissance globale de 1 500 CV.

En quatre années, soit de 1920 à 1924, la suppression du portage est réalisée et la Régie a construit 828 km de routes, placé de nombreux ponts métalliques, posé 345 km de lignes télégraphiques et téléphoniques, réalisé la centrale hydro-électrique de Soleniana, électrifié l'usine de broyage, développé le service médical et les prospections, amélioré l'exploitation des alluvions et des gisements éluvionnaires. Les buts que Georges Moulaert s'était assigné sont atteints ou en bonne voie.

En 1924, au retour d'un voyage d'inspection Georges Moulaert traverse le Congo pour prendre le bateau à Matadi; ce long voyage lui permet de constater la carence des transports du Haut-Congo et la crise sévissant sur le chemin de fer de Matadi à Léopoldville. Pendant cette crise des transports du Bas-Congo, la voie du Nil reliée à l'Uele grâce à la Régie, permit l'exportation du coton, du café et des produits de cette région.

Rentré à Bruxelles, Moulaert est désigné comme secrétaire général d'une commission chargée de l'examen de l'ensemble des transports de la Colonie. Il publie à cette occasion dans l'*Echo de la Bourse* un article fort remarqué, qui analyse les causes lointaines de la crise.

En 1926, la Régie industrielle des Mines d'Or de Kilo-Moto est transformée en société congolaise à responsabilité limitée; Georges Moulaert en est nommé président du comité de direction.

De nouvelles centrales sont construites, la situation des travailleurs grandement améliorée, le développement industriel poursuivi.

Georges Moulaert présidera aux destinées de cette société jusqu'en 1947.

Le 5 septembre 1928, il participe à la fondation de la S.A. Chantier Naval et Industriel du Congo (devenue CHANIC en 1958) et il siégera au conseil d'administration et au comité de direction de cette société jusqu'en 1958.

Le 1er février 1929 Georges Moulaert participe à la fondation de la société Symaf où il est désigné comme président du conseil d'administration. Le 29 janvier 1932, il est parmi les fondateurs de la société Symétain dont il assumera la présidence à partir du 25 novembre 1937 et il restera dans ces deux conseils d'administration jusqu'à son décès.

En 1935, Georges Moulaert visite Kalima qui est au début de son exploitation minière; la route Kindu-Kalima est à peine ouverte, le lotissement de la localité est médiocre, les avenues très étroites. Georges Moulaert dresse un programme de construction de bureaux, maisons, hôpital, camps de travailleurs, etc...

Cette année 1935 voit la fin de la crise économique et le réveil du Congo.

De 1937 à 1954 Georges Moulaert fut administrateur du Crédit général du Congo, devenu en novembre 1948 la Compagnie financière africaine. Il resta conseiller de cette société jusqu'à son décès.

Le général Moulaert occupa en outre des fonctions actives dans d'autres entreprises: président des sociétés Sogaz, Utexléo, vice président de Tissaco, minière et géologique du Zambèze, administrateur de Socotex, administrateur puis administrateur-honoraire de la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie et de la Compagnie des Produits et des Frigorifères du Congo.

De 1934 à 1938, il fut aussi président de l'Association des Intérêts coloniaux belges.

Membre de l'Institut royal colonial (actuellement Académie royale des Sciences d'Outre-Mer (Arsom) depuis la fondation de cette Académie il en assuma la présidence en 1943.

Durant toute sa carrière coloniale, exceptionnellement longue et féconde, Georges Moulaert n'a cessé de lutter pour tout ce qui touche aux problèmes coloniaux: politique indigène, sociale, industrielle. Il s'intéressa particulièrement aux transports car pour lui « communiquer et transporter c'est coloniser ».

Il ne perdit jamais de vue les implications humaines de l'action militaire, administrative ou économique. Ses instructions pour les officiers (1917) « pour conduire les soldats il faut avant tout les comprendre » font écho à la circulaire concernant la politique générale (Coquilhatville janvier 1918): « pour mettre en valeur cette grande richesse que constitue la population, il faut avant tout améliorer les conditions de vie ».

Auteur de nombreux articles et études traitant de questions de l'actualité coloniale, il collabora assidûment à l'*Echo de la Bourse* et au *Face à main*.

Il était titulaire de nombreuses distinctions honorifiques belges et étrangères, notamment: grand officier de l'Ordre de l'Etoile Africaine; grand officier de l'Ordre royal du Lion; grand officier de l'Ordre de Léopold II; commandeur de l'Ordre de Léopold II avec glaives; commandeur de l'Ordre de la Couronne; croix de guerre 1914-1918 avec 3 palmes; médaille commémorative des campagnes d'Afrique; étoile de service en or avec 3 raies; honorary companion of the M.D.O. St. Michaël and St. George; commandeur de la Légion d'honneur; croix de guerre française 1914-1918; commandeur de l'Ordre de Daneborg.

Parmi ses nombreuses publications quatre évoquent les problèmes qui furent ses centres d'intérêt: en 1934, *Campagne du Tanganyka*; en 1938, *Problèmes coloniaux d'hier et d'aujourd'hui, 38 années d'activité coloniale*; en 1948, *Souvenirs d'Afrique*; enfin, en 1961, *Vingt ans à Kilo-Moto*.

8 février 1966.
R. Vanderlinden.

Acad. Roy. Scienc. d'Outre-Mer
Biographie Belge d'Outre-Mer,
T. VI, 1968, col. 758-762