

LA NAVIGATION AU CONGO DE 1921 à 1935

par André LEDERER

I. INTRODUCTION

Cet exposé fait suite à ceux que j'ai faits à l'Académie de Marine, le 24 avril 1952, sur l'histoire de la navigation au Congo avant l'arrivée du chemin de fer à Léopoldville et, le 23 novembre 1965, sur la navigation au Congo de 1898 à 1921.

Au sortir de la première guerre mondiale, la *Marine du Haut-Congo*, exploitée par l'Etat, se trouvait en grosse difficulté. Le matériel avait vieilli et avait été médiocrement entretenu, par suite de la pénurie des rechanges et des matières d'entretien ; de plus, le tonnage offert au transport allait en croissant. Comme le manque de capacité de la flotte se faisait cruellement sentir, certains capitaines sans scrupule pratiquaient le „pot de vin” qui souvent faisait plus que doubler le taux du fret, ce qui lésait gravement certaines catégories de la clientèle.

En outre, le balisage laissé presque à l'abandon était à l'origine du manque de respect des horaires et d'accidents nombreux.

Il fallait réagir, faute de compromettre l'économie du Congo ; le nouveau ministre des Colonies, Franck, avait conçu un projet de régie des transports fluviaux. Les transports sur le fleuve ne seraient plus uniquement l'apanage de l'Etat qui conserverait uniquement les services hydrographiques et de balisage.

La Marine du Haut-Congo avait vécu.

II. LA PERIODE DE LA SONATRA

La *Sonatra*, (Société Nationale des Transports Fluviaux) fut constituée le 29 septembre 1920, à la suite d'un décret du 27 décembre 1919. L'idée du ministre Franck était de constituer une société coopérative, groupant l'ensemble des sociétés pratiquant le transport fluvial, l'Etat faisant apport de sa flottille et conservant la haute main sur les tarifs.

Ce projet ne reçut pas l'adhésion espérée ; les sociétés craignaient que l'Etat s'attribue le monopole des transports fluviaux et les parlementaires redoutaient le monopole d'un groupe financier. La nouvelle société dut se créer sans la *Citas* (Compagnie Industrielle de Transit au Stanley Pool) ni les *Huileries du Congo Belge* qui étaient les deux principaux transporteurs fluviaux, le premier dépendant du groupe de la *Société Générale*, le second appartenant au groupe Lever.

Dès lors, la nouvelle Société n'était que le perfectionnement de la *Marine du Haut-Congo*, qui allait être gérée dorénavant selon les pratiques industrielles et commerciales. Ceci ne pouvait qu'être favorable aux commerçants, mais il fallut déroger au droit commercial en vigueur, car le seul actionnaire de la *Sonatra* était l'administration de la Colonie ; Ficq, ancien directeur de la *Société de Remorquage à Hélice* d'Anvers, fut nommé administrateur-délégué de la *Sonatra* et Danhier, directeur en Afrique.

On espérait beaucoup de la tournure industrielle du nouvel organisme pour réaliser des transports à bon marché. Le capital qui, au départ, s'élevait à 8.132.000 francs, dut être augmenté pour permettre l'accroissement des moyens de transport. En effet, la pénurie de matériel et l'état de vétusté de la flotte étaient à l'origine des abus des capitaines. Comme on ne pouvait se permettre d'immobiliser les bateaux pour les grandes réparations, on en était arrivé à exécuter ce qui était strictement indispensable pour que l'exploitation continue à tourner vaille que vaille et on simplifia l'entretien en remplaçant les roues à pales articulées des s/w *Kintambo* et *Segetini* – qui avaient servi à l'acheminement à Stanleyville du matériel pour la construction du *Chemin de Fer des Grands Lacs* – par des roues à pales fixes, ce qui réduisait sensiblement le rendement de ces unités.

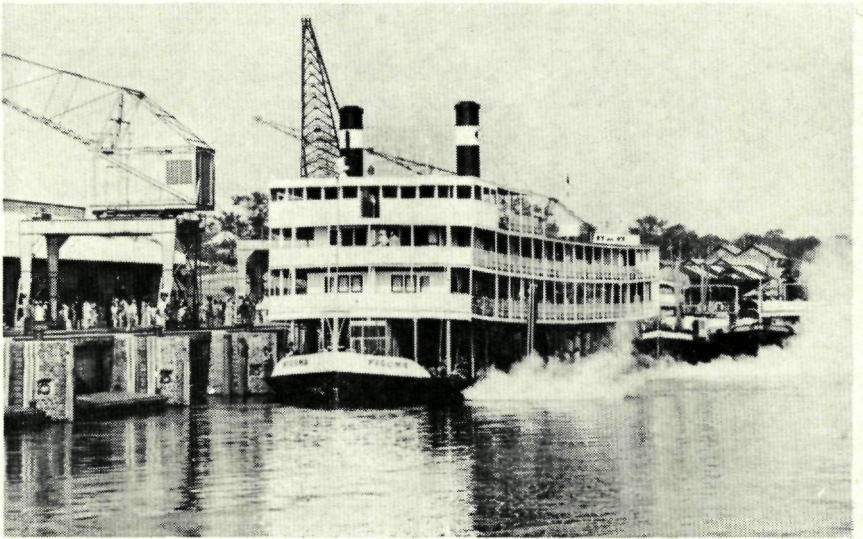


Figure 1. – Le s/w *Kigoma* quittant le port de Léopoldville. On remarque le nouveau quai mis en service en 1927 ; il est équipé de grues électriques de 1250 kg de capacité à 20 m de portée. Des pontons coulissent entre les piliers du quai, de façon à pouvoir y ripper les marchandises des bateaux à superstructure dont les cales sont inaccessibles directement par les grues.

Derrière le s/w *Kigoma*, on remarque de grandes barges à cargo général ; la passerelle de commande est surélevée, de façon à abriter du soleil le logement du batelier, qui est situé à l'arrière sur le pont. (Archives du Musée Royal de l'Afrique Centrale à Tervuren).

Deux grands cargos mixtes étaient en remontage au chantier de la *Sonatra*, repris à la *Marine du Haut-Congo*. Le s/w *Kigoma*, acheté sur un chantier de Pittsburg par la mission Lepiae, fut achevé au milieu de l'année 1921, avec l'aide de l'ingénieur américain Dunbar, frère de celui qui avait conçu les plans du bateau. Le s/s *Tabora*, commandé à l'intervention du roi Albert, fut mis en service en septembre 1922. Ce dernier, à l'origine, aurait dû s'appeler le *Belgica* et avait été prévu avec une propulsion à moteurs Diesel ; il avait été

bloqué au *Chantier Cockerill* pendant la durée de la guerre de 1914-1918 et, comme les moteurs n'étaient pas au point, ils furent remplacés par une machine à vapeur, la coque ayant dû être allongée de 13 m. Ces deux unités renforçaient sérieusement la flotte en une période critique ; cependant, vu leur tirant d'eau, elles ne pouvaient naviguer que sur le Congo et certains grands affluents aux hautes eaux.

Le développement harmonieux du pays exigeait de remonter les affluents le plus loin possible en amont, à un rythme suffisant. Ceci exigeait l'acquisition de nouvelles unités d'affluent¹.

Aussi sept *Délivrances*² furent commandées au *Chantier Cockerill*. Ces petits « sternweelers » de 20 m de long étaient équipés désormais de machines « compound », plus économiques que les machines jumelles des bateaux de cette catégorie commandés avant 1914. Sur l'Escaut, on fit même l'essai avec un de ces bateaux équipé d'un moteur semi-Diesel Kromhout pouvant fonctionner au mazout ou à l'huile de palme. Cependant les essais ne donnèrent pas satisfaction et la solution Diesel, quoique moins encombrante, ne fut pas retenue.

Le besoin de transport était tel que, pour augmenter la capacité de la flotte, la *Sonatra* fit construire des barges qu'on remorquait à couple ; ce n'était pas une solution idéale, car la résistance à l'avancement était sérieusement augmentée, mais elle présentait l'avantage de la rapidité. Le ministre Franck, ignorant certainement l'expérience désastreuse du *s/w Ville de Bruxelles*, songea à faire construire ces barges en bois du Congo. Il envoya Boel, de Tamise, en mission pour étudier sur place ce problème ; heureusement, les conclusions du rapport étaient négatives. La construction en béton fit aussi l'objet d'un examen, mais elle ne fut pas retenue car jugée trop lourde et trop fragile.

Toutes les nouvelles unités furent acquises après adjudication, ce qui rompait avec les traditions de la *Marine du Haut-Congo* qui avait attribué un véritable monopole au *Chantier Cockerill* d'Hoboken.

A cette époque, plusieurs inventeurs présentèrent de nouvelles inventions, par exemple un bateau amphibie de Goldschmit et un navire à chenille de Founquinos ; cependant elles ne furent pas agréées.

Le voyage de Boel n'avait pas été entièrement inutile, car le ministre Franck l'avait également chargé d'examiner si on ne pouvait introduire au Congo la remorque en flèche³, comme cela se pratiquait en Europe. Sur ce point, le rapport était positif et Ficq s'y rallia avec enthousiasme. A noter qu'auparavant, le professeur Leplae avait préconisé le poussage, mais il ne fut pas écouté.

Le vieux *s/w Flandre* fut transformé en remorqueur, un capitaine et des bateliers furent engagés et, malgré les prédictions des pessimistes, le premier voyage fut un succès. En remorquant deux barges en flèche, en un seul voyage, le *s/w Flandre* avait acheminé 800 t de marchandises, ce qui constituait un record au Congo.

Entre-temps, la *Citas* s'était aussi ralliée au remorquage en flèche et avait utilisé le *s/s Semois* à cette fin avec succès, bien qu'il n'eut subi aucune modification.

Mais tout ceci n'était encore que des adaptations plus ou moins improvisées. Encouragé par ces premiers essais, Ficq commanda deux remorqueurs à roues arrières du type « quarter-wheel » avec une puissance de 750 ch et quatre barges de 750 t. Les nouvelles unités devaient tirer une traîne de 3000 t de marchandises réparties en six barges.

D'autres essais furent encore effectués ; une *Délivrance* de 60 ch remonta l'Itimbiri en tirant une barge de 350 t, alors qu'avec deux barges prises à couple elle n'évacuait pas plus de 60 t par voyage. Ce succès faisait entrevoir la possibilité d'ouvrir au commerce des régions nouvelles situées dans les sections les plus en amont des affluents.

Cependant, tout n'était pas rose à cette époque ; si certains accidents avaient pour origine une avarie de machines ou des imprudences, bien plus nombreux étaient ceux dus aux carences du balisage.

En 1915, le service hydrographique avait été mis en veilleuse et son personnel dispersé ; plus aucun travail de mise à jour n'avait été entrepris et on ne disposait plus que de cartes périmées.

L'année 1922 fut particulièrement sombre par suite d'une décrue exceptionnelle du fleuve. La plupart des grands bateaux encoururent des avaries et, pendant plusieurs semaines, Stanleyville ne put être atteint par bateau.

L'Etat s'étant révélé impuissant à porter remède à cette situation, le ministre Franck, en août 1922, confia pour deux ans le balisage du fleuve à la *Sonatra*. C'était cependant une situation anormale de confier cette tâche à un armateur, car tout était à refaire, la documentation antérieure ayant été égarée.

En 1922, Nisot et Hoppenrath furent chargés d'une étude systématique du régime des eaux du Congo et, d'autre part, Nisot et Van Mierlo déterminèrent le point où devait être créé le port terminus de la ligne du chemin de fer du Katanga ; le choix se porta sur Ilebo qui fut, alors, baptisé Port-Francqui. En fait, il incombait à l'Etat de reprendre la totalité des services hydrographiques et de balisage. En réalité, il fallut attendre 1925 pour voir ce service fonctionner de façon satisfaisante.

La *Sonatra* avait affaire à des concurrents fort actifs ; il y avait les *Huileries du Congo Belge* avec une flotte d'une capacité de 3070 t, mais surtout la *Citas* qui ne cessait d'acquérir de nouvelles unités, notamment en 1923, trois cargos fluviaux de 300 t, les s/w *Gileppe*, *Micheline* et *Berwinne*. En outre, cette dernière fit construire en 1924, chez *Cockerill*, un cargo de 500 t, le s/w *Louis Goffin*, qui, avec deux barges de 350 t accouplées, formait un convoi d'une capacité de 1200 t.

En fait, les organismes privés pouvaient réagir plus rapidement que la *Sonatra* pour répondre aux besoins de la clientèle ; la *Sonatra* dépendait toujours de subsides qui devaient lui être octroyés par le Parlement et, de ce fait, subissait la lenteur propre aux administrations de l'Etat.

Il fallait absolument augmenter la flottille et améliorer les installations portuaires. La pénurie de tonnage offert à la clientèle ne permettait pas d'assurer les évacuations à un rythme satisfaisant, les marchandises traînaient à l'extérieur dans les ports, car la superficie des hangars était insuffisante.

Le mécontentement des commerçants allait en grandissant, car *Sonatra* et *Citas* se concurrençaient sur les lignes les plus faciles et n'acceptaient au transport que les marchandises les plus rémunératrices.

L'embouteillage du port de Matadi en 1924 mit un comble à l'imbroglie des transports ; au port maritime, il y avait 30 000 t en souffrance et à Léopoldville, 20 000 t attendaient d'être évacuées pour l'exportation.

L'administration des transports par l'Etat, car en fait c'était cela la *Sonatra*, devenait de plus en plus impopulaire. Aussi lorsque le ministre Carton succéda au ministre Franck, il constitua une *Commission des Transports Coloniaux*

composée d'hommes compétents. Celle-ci devait lui faire rapport dans les trois mois et les conclusions ne pouvaient dépasser dix pages.

Les recommandations portaient sur l'achat immédiat de quatre cargos de 800 t, dix barges de 375 t, vingt barges de 40 t, deux barges pour le transport de passagers indigènes et l'acquisition de bateaux et matériel divers selon le besoin.

En même temps, le ministre Carton avait entamé les pourparlers en vue de fusionner *Sonatra* et *Citas*, afin d'éliminer la concurrence malsaine qu'elles s'étaient livrées et ainsi mieux servir le développement du Congo.

III. LA PERIODE DE L'UNATRA

Les pourparlers du ministre ayant abouti, l'*Unatra* (Union Nationale des transports fluviaux) fut constituée le 30 mars 1925 par la fusion de *Sonatra* et de *Citas* ; le capital se composait pour 60 millions de francs d'actions, dont 35 millions provenant de l'Etat par l'apport de sa flottille, de ses installations et de sa clientèle, les 25 millions restant étant à souscrire par des groupes industriels et commerciaux qui prenaient, en outre, 60 millions d'obligations. L'Etat disposait donc de la majorité des actions et imposait un cahier de charges sévère, prévoyant un rythme de desserte pour chaque affluent navigable et l'obligation d'adapter la capacité de la flottille aux besoins du trafic.

Ceux-ci avaient été estimés, pour 1930, à 150 000 t sur le Congo et à 180 000 t sur le Kasai. Pour y faire face, l'*Unatra* commanda le matériel préconisé par la *Commission des Transports Coloniaux*, maintenant qu'un capital suffisant était disponible.

Le général Olsen fut nommé directeur général de l'*Unatra* et, dès le mois de juillet, il faisait publier les horaires du second semestre de 1925, alors que l'organisme n'existait que depuis trois mois. Grâce à l'énergie d'Olsen, les horaires furent respectés, ce qui n'avait pas été le cas auparavant.

La réunion de *Sonatra* et *Citas* en un seul organisme de transport venait à son heure pour la mise en valeur des ressources du pays. Les frais généraux étaient réduits, l'exploitation était plus rationnellement organisée et le rétablissement de la discipline dans les équipages permettait de tirer un bien meilleur rendement de l'outil.

La capacité totale de la flotte à la fondation de l'*Unatra* s'élevait à 16500 t, dont 10 500 t en provenance de la *Sonatra* et 6 000 t de la *Citas*. Mais il faut reconnaître qu'il s'agissait d'un tout assez hétéroclite. Peu après sa fondation, l'*Unatra* avait déjà en cours de construction, dans divers chantiers belges, les commandes passées par la *Sonatra*, plus celles correspondant au programme préconisé par la *Commission des Transports Coloniaux* ; l'ensemble de ces constructions représentait une capacité totale de 10 830 t.

Les cargos de 800 t étaient des unités fort réussies ; ils comportaient des logements spacieux à l'arrière de la passerelle pour le capitaine et un pont abritant des cabines confortables pour six passagers européens. A l'arrière, au dessus de la salle des machines, des cabines avec couchettes pouvaient servir au transport de cent passagers africains ; ces bateaux mesuraient 62 m de longueur, 14 m de largeur et calaient 1,85 m à plein chargement. Equipées de deux mâts de charge de 10 t, ces unités étaient précieuses pour la manutention des colis lourds dans les postes dépourvus d'engins de levage ; grâce à leurs machines de 500 ch, ils navigaient à une vitesse de 16 km/h par rapport à l'eau.

D'autre part, les remorqueurs de 750 ch, les s/w *Wangata* et *Galiema*, constituaient aussi une réussite ; longs de 56 m et larges de 12 m, ils ne calaient que 1 m ; ils tiraient régulièrement des convois de 3 000 t de marchandises réparties en quatre à six barges.

Dès le 1er octobre 1926, le programme initial était achevé et *l'Unatra* disposait d'une flotte de 27 237 t. La rapidité avec laquelle la situation se redressait était de bon augure. Cependant, il fallait encore poursuivre l'effort, car le trafic continuait à se développer.

En 1926 et 1927, *l'Unatra* passa encore commande de six « sternweelers » de 30 t, de neuf barges de 800 t, de huit barges de 750 t, de vingt-quatre barges de 40 t, de douze baleinières de 3 t, de douze baleinières de 2 t et de deux barges à moteurs Diesel.

Les petits « sternweelers » étaient bien réussis ; cependant pour augmenter le rendement de la flotte, ils furent transformés en remorqueurs de 90 ch pour les affluents, en supprimant deux cabines pour passagers européens ; ils ont rendu d'excellents services.

Seules les barges à moteurs constituèrent une désillusion, car le prix du mazout était trop élevé en regard de celui du bois pour que leur exploitation fût économique.

En 1929, un remorqueur de 900 ch à roues latérales, similaire à ceux en usage sur le Rhin, fut mis en service ; son rendement était excellent, mais les roues latérales étaient fort exposées pour accoster à des « beaches » sans mur de quai ; aussi le s/w *Kalina* encourut plusieurs accidents de machine.

Les barges de 800 t et de 750 t avaient été conçues avec une cloison centrale régnant sur la longueur des cales et s'étaient révélées excellentes. On construisit ensuite des barges de 600 t sans cloison centrale, comme en Europe ; elles convenaient moins bien pour le service en Afrique où les échouements sont fréquents.

La flotte s'agrandit aussi par le rachat d'unités appartenant à de petites sociétés privées ; souvent les unités étaient peu intéressantes, mais on faisait signer en même temps un contrat de fidélité, ce qui accroissait la clientèle. C'est ainsi que fut racheté le s/w *Afique* qui fut, dans la suite, transformé en bateau courrier, qui navigua sous le nom de s/w *Reine Astrid*.

Les unités trop vieilles furent déclassées, si bien qu'en 1935, la flotte de *l'Unara* avait une capacité totale de 42 200 t, dont 16 500 t datant de la reprise en 1925, 27 180 t de matériel nouveau, 4 700 t de matériel racheté et 6 180 t avaient été déclassées.

L'administration ne fit pas d'efforts pour aider le général Olsen ; au contraire, une ordonnance ayant été prise pour améliorer les conditions de travail des équipages, certains fonctionnaires voulurent l'appliquer sans délai et commençaient à mettre à la chaîne les bateaux ne répondant pas aux nouvelles prescriptions. Le général Olsen ayant menacé de démissionner, le ministre intervint pour faire accorder un délai de trois ans pour apporter les modifications exigées à toutes les unités, délai qui fut d'ailleurs respecté.

Le général Olsen fit d'ailleurs apporter diverses transformations aux unités pour améliorer la qualité du transport des personnes et des choses et pour mieux répondre aux besoins de la clientèle ; ainsi les s/w *Micheline*, *Berwinne* et *Luxembourg* furent transformés en courriers par l'adjonction de deux ponts avec cabines et salles de bain pour le transport des passagers européens.

De même, plusieurs cargos furent transformés en remorqueurs, puisque cette pratique s'était révélée bénéfique pour l'exploitation du fleuve Congo et de ses affluents.

Beaucoup de doigté avait été nécessaire au début de l'exploitation pour coordonner l'action du personnel en provenance d'un organisme étatique et d'une société privée. Après deux mois d'existence de l'*Unatra*, un service hebdomadaire assurait les liaisons régulières entre Léopoldville et Stanleyville, en correspondance avec les horaires des autres transporteurs et un service régulier était créé sur la ligne du Kasai. Les affluents étaient desservis à un rythme compatible avec les faibles moyens dont disposait l'*Unatra*. Au fur et à mesure de la mise en ligne du nouveau matériel, l'exploitation s'éméliora progressivement.

Le réseau desservi par l'*Unatra* étant trop étendu pour exercer une surveillance efficace, quatre secteurs furent créés ayant pour sièges Coquilhatville, Bumba, Banningville et Port-Francqui. Ce dernier acquit une grande importance lorsqu'il devint tête de ligne du chemin de fer du B.C.K. (Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga) à partir de 1928.

A Coquilhatville, siège du secteur de l'Equateur, l'*Unatra* créa un chantier de réparation pour les bateaux et barges qui desservaient la cuvette centrale et le réseau de l'Ubangi. Chaque secteur était doté d'un petit atelier d'entretien.

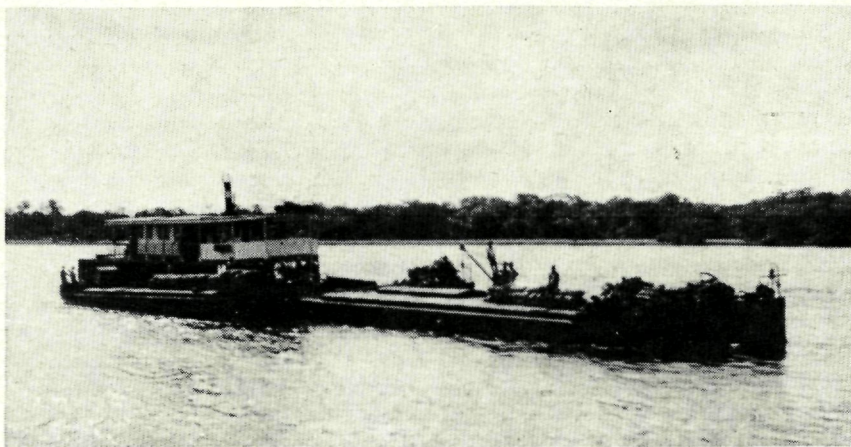


Figure 2. — Une „Délivrance” avec un convoi de quatre barges de 40 t ; deux barges sont remorquées à couple, les deux autres étant poussées par l'automoteur. Une „Délivrance” mesure 20 m de long, 4,50 m de large, et a un creux de 1,20 m et, au tirant d'eau de 0,80 m, charge 20 t de marchandises. La machine à vapeur développe 60 ch i et la chaudière type locomotive est chauffée au bois. (Photo Archives du Musée Royal de l'Afrique Centrale à Tervuren).

Depuis l'adoption du remorquage en flèche, la capacité d'évacuation de la flotte avait sérieusement augmenté car l'utilisation du matériel était devenue plus rationnelle. Par exemple, un convoi du fleuve déposait une barge au passage à Coquilhatville et poursuivait sa route sur Stanleyville ; au retour, il reprenait la barge, qui, entretemps, avait été déchargée et rechargée sans que

le remorqueur fut immobilisé pour ces opérations. De même des barges de 350 t ou de 150 t, chargées à Léopoldville, pouvaient être remorquées loin en amont dans les affluents sans qu'il fut nécessaire, tant à l'aller qu'au retour, de transborder leur contenu dans un port tel que Coquilhatville, par exemple ; elles étaient remorquées par des remorqueurs d'affluent adaptés aux rivières à desservir.

Cependant, la possibilité de remorquer en flèche sur le Kasai était fort discutée, car cette rivière était plus difficilement navigable. Toutefois, en 1929, à la suite d'une décrue exceptionnelle du Kasai, presque simultanément quatre cargos touchèrent les rochers et furent immobilisés longuement pour la réparation des avaries. Il était primordial pour l'*Unatra* de ne pas interrompre l'exploitation sur la voie d'évacuation du cuivre⁴ du Katanga, afin de satisfaire à ses obligations. Pour sauver la voie nationale, il fallait tenter le remorquage et réussir. C'est ce qui advint et, depuis, on a toujours desservi le Kasai par convois remorqués.

Progressivement, tous les affluents où la chose était possible furent desservis par remorquage ; ce furent tour à tour l'Itimbiri, le Sankuru, le Haut-Kasai, la Mongala, le Kwilu, l'Ubangi, la Lopori, la Maringa, la Tshuapa.

On étudia aussi, à partir de 1935, le poussage. En fait, on adopta un système hybride ; les *Délivrances* d'une capacité de 20 t prenaient deux barges de 40 t à couple et en poussaient deux autres, formant ainsi un convoi de 180 t qui ne coûtait aucun frais de transformation.

Dans de nombreux affluents, le terminus de navigation fut reculé plus en amont, grâce à des unités mieux adaptées ; ce fut le cas de la Lopori, la Maringa, la Momboyo, la N'Giri, la Lomela, la Wamba.

Les lignes directes, à savoir, le Congo, le Kasai-Sankuru et le lac Léopold II, étaient desservis tous les quatorze jours ; il en allait de même sur tous les affluents principaux, sauf sur le Kwilu où il y avait un service hebdomadaire.

En 1925, la *Sonatra* desservait théoriquement 8057 km de rivières ; en 1935, l'*Unatra* en desservait 9460 km, le remorquage en flèche était pratiqué sur 5847 km et le poussage sur 1022 km. Les transporteurs s'entendirent pour organiser des transports interréseaux, ce qui abaissa les délais d'acheminement d'Anvers au Katanga de 60 à 39 jours et de Matadi au Tanganika de 85 à 50 jours.

Une politique tarifaire nouvelle fut adoptée ; dès 1925, les tarifs furent réajustés pour tenir compte du coût réel des transports. Ils furent haussés encore en juillet 1926 et en février 1927 ; grâce aux améliorations apportées dans les méthodes d'exploitation, ils purent être aménagés et abaissés quatre fois du 1er août 1928 au 1er février 1935.

Ce que les commerçants réclamaient surtout, c'était l'évacuation régulière de leurs produits, et cela, en très peu de temps, l'*Unatra* y avait réussi.

À la fin de 1926, le Gouvernement créa un *Comité de Coordination des Transports* dans le but d'harmoniser les méthodes de travail et les horaires, en vue de simplifier les contrats de transport et d'accélérer l'acheminement des marchandises. Grâce au nouvel esprit qui animait les cotransporteurs, l'arrière-land du port de Matadi fut étendu jusque dans l'est de la colonie.

De cette période date également la création de tarifs à échelle, variant selon le cours des produits. On élargit l'éventail des tarifs différentiels de façon à faire supporter par les produits les plus riches une partie du coût du transport

des produits les plus pauvres ; ceci permit de développer l'agriculture, grâce aux richesses du sous-sol.

On ne put unifier les tarifs de tous les réseaux, car il fallait tenir compte des particularités locales ; cependant, on réussit à créer un tarif unique pour les marchandises qui empruntaient plusieurs réseaux, grâce à un contrat de transport unique. Le connaissement unique, valable tant à l'importation qu'à l'exportation, permettait les expéditions entre n'importe quel point du Congo et Anvers. Les expéditions pouvaient être fractionnées, sans frais supplémentaires, pour être réexpédiées dans un délai de six mois, de manière à répartir de façon judicieuse les importations vers divers postes d'Afrique, sans perdre le bénéfice des tarifs réduits.

Cependant, une crise profonde qui dura de 1929 à 1935, entraîna une forte chute du cours des produits avec menace de tarir l'activité dans une grande partie du Congo. Pour soutenir la production à un niveau suffisant, le Ministère des Colonies prit de nouvelles mesures à partir du 20 juin 1931. Les tarifs à « échelle mobile » étaient remplacés par le régime des « dégrèvements massifs » pour les principaux produits de l'agriculture. Ces tarifs très bas, allant jusqu'à la quasi gratuité, permirent de maintenir une activité réelle parmi la population indigène qu'on ne pouvait, sans danger, laisser vivre dans l'oisiveté.

Ce modus-vivendi dura jusqu'en 1935 ; il donna lieu à des critiques injustifiées, car l'Etat remboursait les avances consenties par les transporteurs à l'agriculture, sous réserve de bilan blanc. Les commerçants surveillaient les dépenses des transporteurs et chaque réparation était contestée et estimée trop dispendieuse. Un privé britannique alla jusqu'à intenter un procès à l'Etat en *Cours de Justice Internationale* à La Haye sous prétexte que, par les « dégrèvements massifs », il avait perdu des transports qu'il pouvait espérer faire avec son unique bateau. Le sieur Oscar Chinn fut débouté, car le tribunal estima que le Gouvernement de la Colonie avait pris une mesure opportune pour sauvegarder l'intérêt général du pays.

A sa fondation, l'*Unatra* avait reçu en apport les chantiers de la *Citas* et de la *Sonatra* ; le premier, situé en amont du port, devait servir à l'entretien et à la réparation des bateaux et barges en exploitation, tandis que le second, juste à l'amont des rapides, était destiné en priorité au montage des unités neuves, qui étaient expédiées d'Europe en pièces détachées.

L'ancien chantier de la *Sonatra* fut agrandi en y incluant les anciennes installations du port, qui n'avaient plus de raison d'être maintenues à cet emplacement, puisqu'un quai et des hangars tout neufs étaient érigés à Kinshasa. Les machines vétustes des ateliers furent remplacées par des machines plus modernes, un « slipway » de 140 m de long fut aménagé pour la réparation des coques et le dock flottant, commandé en 1912, était toujours disponible pour la réparation des plus grandes unités.

L'ancien chantier de la *Citas* fut étendu de façon à porter sa superficie de 1,8 à 3 ha, des hangars neufs furent érigés et équipés de machines modernes. Il fut également doté d'un dock flottant d'une puissance de levage de 600 t ; un « slip » transversal à chariots convenait pour les petites unités et, pour les barges jusqu'à 800 t de capacité, on créa deux slips longitudinaux. En fin de compte, les deux chantiers étaient devenus équivalents.

En 1928, un groupe de personnalités eut le projet de fonder une société commerciale et industrielle, comportant un chantier naval. C'est ainsi que fut

fondée la *Chanic* (Chantier Naval et Industriel du Congo). Elle recevait en apport de l'*Unatra* l'ancien chantier de la *Marine du Haut-Congo*, qui était acheté pour une somme de 22 millions de francs. Un contrat liait les deux sociétés ; l'*Unatra* devait confier à *Chanic* un certain volume de réparation et tous les montages d'unités neuves et elle ne pouvait non plus augmenter l'importance de son chantier ; ces termes vagues donnèrent lieu à des discussions serrées au moment de la crise. Tout s'arrangea à partir de 1936 lorsque les deux sociétés eurent une part suffisante de travail.

L'*Unatra* avait aussi repris de *Sonatra*, qui l'avait reçu de la *Marine du Haut-Congo*, l'exploitation forestière de Lukolela. C'est là que, dès 1883, Stanley avait fait installer un poste en vue d'exploiter la forêt pour les besoins de la flotte et des habitations de Léopoldville.

Pendant, en 1925, les installations étaient désuètes. Une nouvelle scierie à vapeur avec une centrale électrique fit de ce poste la station forestière la mieux équipée du Congo. Pour l'évacuation des grumes, une route fut tirée à travers la forêt, doublée par un « Décauville » de 15 km de longueur de voie. Le prix de revient du bois fut abaissé et sa qualité fortement améliorée, grâce à des méthodes d'exploitation rationnelles.

L'ancien port de la *Marine du Haut-Congo* avait également été repris par l'*Unatra*. Nous l'avons déjà vu, il avait été englobé dans les extensions du chantier cédé dans la suite à *Chanic*. Il était d'ailleurs mal situé, car la proximité des rapides avait déjà été à l'origine de la perte de plusieurs unités. De plus, il y manquait l'espace voulu pour y ériger des magasins suffisants et le trajet en chemin de fer était plus long de 10 km par rapport au site nouveau et plus sûr que le général Moulaert avait préconisé autrefois.

Les travaux avaient été entamés à cet emplacement dès 1923, mais ils avançaient lentement ; lors du passage à Léopoldville du ministre Carton, les commerçants exprimèrent leur mécontentement à cause de la lenteur et des mauvaises conditions de transit à Léopoldville. La longueur des quais en construction fut portée à 500 m et les travaux furent activés.

Le port de la *Citas* n'avait pas été cédé à l'*Unatra* ; mais devant l'augmentation du trafic, *Citas* modernisa ses installations et les équipa, notamment, de ponts roulants pour le transit du cuivre, de grues à portique de 3 t, d'une grue de 15 t et de 7000 m² de magasins.

Dans un souci d'efficacité, la gestion des deux ports fut confiée à partir de 1932 à la *Citas*. Le nouveau port servait pour les marchandises à l'importation et l'ancien, pour les produits à l'exportation. Ils étaient capables d'un trafic de 450 000 t/an.

Des installations nouvelles furent créées le long des rives du fleuve Congo et du Kasai. Ainsi, à Coquilhatville, où pas mal de marchandises étaient transbordées des barges des lignes directes sur celles des affluents, on érigea un quai de 200 m de long et, à Boyera, 3 km en aval de ce port, on créa un chantier pour y réparer bateaux et barges desservant la cuvette centrale. A Stanleyville, rive droite, l'*Unatra* fit construire un quai et des magasins desservis par des grues, tandis que le *C. F. L.* (Compagnie du Chemin de fer des Grands Lacs) faisait de même sur la rive gauche.

A Port-Francqui, au confluent de la Lutschua et du Kasai, le chemin de fer du *B.C.K.* érigea un port par où devait transiter le cuivre du Katanga et tout le trafic import et export de cette riche province et du sud-Kasai.

Des postes à bois furent organisés le long des rives, leur surveillance étant exercée au moyen de deux bateaux d'inspection équipés d'émetteurs de T.S.F. Ces bateaux rendirent d'éminents services en matière de navigation, en signalant les modifications de route et du balisage.

Devant l'importance et la durée de la crise, l'*Unatra* dut réduire son personnel afin de diminuer ses frais d'exploitation. Un gros effort fut déployé afin de former la main d'œuvre indigène dans le but de remplacer les Européens, dont les salaires étaient beaucoup plus élevés. Certaines unités d'affluent, dont le capitaine et le mécanicien étaient européens, furent confiées à un équipage exclusivement africain. L'effort porta également sur la réduction du personnel autochtone. De 1927 à 1934, le personnel européen passa de 280 à 117 membres tandis que, pendant le même temps, l'effectif indigène passait de 4939 à 2227 unités.

Ces réductions étaient drastiques, mais elles étaient nécessaires pour qu'une certaine activité économique put être maintenue au Congo Belge. Pendant cette même période, les exportations par la flotte de l'*Unatra* s'élevèrent de 77 334 t à 140 998 t, tandis que les importations avaient baissé de 66 332 t à 42 850 t. Ces chiffres donnent une idée de l'effort accompli et du succès auquel cette politique courageuse avait finalement abouti. C'est à ce prix que le commerce congolais fut maintenu en pleine crise.

Les concurrents ne restaient pas inactifs. A côté de plusieurs firmes propriétaires d'une flotte de faible importance, les *Huilleries du Congo Belge* possédaient une flotte qui fut portée de 2 415 t en 1923 à 9 712 t en 1930. Au début, elle effectuait les transports exclusivement pour compte de ses exploitations réparties le long du réseau fluvial. Toutefois, pendant la crise, l'ensemble de ces armements développa une concurrence assez active qui, en 1934, représentait à l'importation 40 % et à l'exportation 50 % du trafic de l'*Unatra*. Comme signalé ci-avant, pour y pallier, l'*Unatra* bien souvent racheta ces flottes, le contrat comportant une clause de fidélité pour les transports.

Du côté du Congo Français, la flotte était encore très réduite, 1180 t, mais vu les accords passés, chacun desservait les ports de sa colonie ; la concurrence était donc inexistante.

Le *C.F.L.* prolongeait les transports de l'*Unatra* par son réseau ferro-fluvial mixte en amont de Stanleyville. Sur les biefs navigables Ponthierville-Kindu et Kongolo-Bukama ainsi que sur le lac Tanganika, cette compagnie possédait une flotte dont le tonnage global s'élevait à environ 6 000 t.

La période de l'*Unatra* coïncida également avec un immense effort du gouvernement pour réorganiser les services de balisage et d'hydrographie. Le commandant Hoppenrath, chargé de cette mission, créa une brigade du Haut-Fleuve et une du Kasai, cette rivière acquérant une grande importance à partir de 1928. Les ingénieurs Devroey, De Backer, Willems et Van Mierlo s'attachèrent à cette étude. L'Etat acquit dix baliseurs, un « snagboat », deux dragues, trois pontons « Priestman », deux sonnettes et divers bateaux de service.

Le fleuve Congo et le Kasai furent divisés chacun en trois sections parcourues chacune par un baliseur qui tenait à jour les cartes de navigation et modifiait le balisage au gré des fluctuations des passes de navigation.

Au sortir de la crise en 1935, la navigation sur le Congo et le Kasai était bien organisée, mais la flotte sortait fatiguée par suite des restrictions budgétaires.

IV. LES TRANSPORTS EFFECTUES

Il est intéressant de connaître la répartition des transports dans le sens import, par destination, et pour le sens export, par provenance, de même que la répartition des marchandises et des produits. Les tableaux ci-dessous ont été établis pour les années 1930, 1932, 1934 et 1936.

TABLEAU I

Tonnages des marchandises importées, par destination.

Destination	1930	1932	1934	1936
Stanleyville et aval	10297	4282	9025	20268
Uélé	13147	6553	11372	23939
Equateur	9830	4366	3723	6499
Oubangui	1211	1692	905	831
Kwilu	1427	1499	1316	2326
Kasaï	28061	7994	15131	41481
Sankuru	1220	982	1175	2763
Lac Léopold II	552	285	198	756
Total	65745	27653	42845	98863

TABLEAU II

Tonnages des marchandises importées, par nature.

Nature	1930	1932	1934	1936
Matériel de ch. de fer	24592	4703	10175	10519
Coke	—	—	—	17415
Hydrocarbures	5428	2976	4204	10802
Interréseaux	—	—	11845	25986
Autres transports	35725	19974	16621	34141
Total	65745	27653	42845	98863

TABLEAU III

Tonnages des produits exportés, par provenance.

Provenance	1930	1932	1934	1936
Stanleyville et aval	13007	15082	25867	31028
Uélé	6766	8792	12216	26310
Equateur	26323	22216	25078	47206
Oubangui	1390	1123	1540	2478
Kwilu	3591	4590	5060	9353
Kasaï	46399	23662	65469	67606
Sankuru	4807	4184	4011	7552
Lac Léopold II	1592	1497	1755	3727
Total	103815	81146	140996	195260

TABLEAU IV

Tonnages des produits exportés, par nature.

Nature	1930	1932	1934	1936
Coton	8696	12552	21512	29530
Cuivre	40761	20670	66052	56094
Palmistes	8882	20811	12273	30482
Huile de palme	8157	9389	9846	16466
Copal	12442	5880	9510	15314
Bois	4331	800	1934	4752
Café	1283	4286	9577	16647
Cassitérite	—	—	4558	5333
Divers	9263	6758	5734	20642
Total	103815	81146	140996	195260

Ces statistiques font apparaître que les mesures prises pour lutter contre la crise ont été assez efficaces, puisqu'en 1932 le trafic des produits à l'exportation n'avait connu qu'une dépression de 20 % par rapport à 1930 ; dès 1934, alors que la crise mondiale battait encore son plein, on enregistrait un accroissement de 36 % par rapport à 1930 et, de 88 %, en 1936.

Cependant la concurrence exercée par les tiers était très vive ainsi que l'indique le tableau V ci-dessous.

TABLEAU V

Transports comparés de l'Unatra et des tiers.

	1930	1932	1934	1936
<i>Montée</i>				
Unatra	65745	27653	42850	98863
Tiers	31134	17077	17983	32414
Total	96879	44730	60833	131277
<i>Descente</i>				
Unatra	103815	81146	140988	195260
Tiers	50204	62812	72911	87803
Total	154019	143958	213909	283063

On remarque que le trafic des tiers n'a cessé de croître à l'exportation, même au plus fort de la crise. Les concurrents de l'Unatra n'étaient pas liés, comme l'était le transporteur officiel, par un cahier des charges lui imposant un horaire, un rythme de service et un tarif à respecter.

Il est également intéressant d'examiner ce qu'a été le transport des voyageurs pendant cette même période. Les statistiques distinguent les voyageurs européens et les autochtones, selon le sens du trafic et les lignes de navigation.

TABLEAU VI

Transport des voyageurs européens.

	1930	1932	1934	1936
<i>Montée</i>				
Congo	2297	1365	1231	1499
Kasaï	1301	602	494	619
Lac Léopold II et divers	101	113	100	100
Total	3699	2080	1825	2218
<i>Descente</i>				
Congo	2214	1413	913	1039
Kasaï	1628	759	450	502
Lac Léopold II et divers	113	116	95	93
Total	3955	2288	1458	1634

TABLEAU VII

Transport des voyageurs autochtones.

	1930	1932	1934	1936
<i>Montée</i>				
Congo	7189	8307	3910	3865
Kasaï	4504	3335	2015	1699
Lac Léopold II et divers	1172	885	589	1169
Total	12865	12527	6514	6733
<i>Descente</i>				
Congo	8676	4325	4812	3892
Kasaï	4904	2303	1567	1698
Lac Léopold II et divers	1164	1257	595	1206
Total	14744	7885	6974	6796

Les chiffres relatifs au transport des voyageurs illustrent, mieux que ceux des marchandises, l'ampleur et la durée de la crise. En 1934 et en 1936, le nombre de voyageurs, tant européens qu'autochtones, ne représente toujours que la moitié de celui de 1930, alors que les tonnages transportés, surtout à l'exportation, sont déjà supérieurs.

Pendant ces mêmes années, les dépenses et les recettes d'exploitation ont fortement baissé. Le tableau VIII donne leur évolution, ainsi que celle du coefficient d'exploitation, qui est le rapport entre les dépenses d'exploitation, charges financières non comprises, aux recettes d'exploitation.

TABLEAU VIII

Recettes et dépenses d'exploitation en milliers de francs.

	1930	1932	1934	1936
Recettes d'exploitation	83788	44913	44900	55756
Dépenses d'exploitation	59030	29571	27025	33989
Coefficient d'exploitation	0,70	0,66	0,60	0,61

Ces chiffres démontrent d'abord combien la crise a affecté les recettes du transporteur officiel, mais aussi, combien celui-ci a pu s'adapter aux circonstances difficiles. La réduction des dépenses est due, pour une part non négligeable, à la formation des capitaines, des mécaniciens, des clerks et des artisans africains qui ont pris, en un temps assez court, la relève d'agents européens dont le coût en salaires et en frais généraux était devenu insupportable pour maintenir en vie l'économie du Congo. En réduisant les dépenses de façon drastique, les dirigeants de l'*Unatra* ont rendu service à la colonie belge et lui ont permis de traverser la crise avec un minimum de dommages, surtout pour les Africains.

V. CONCLUSIONS

La période passée sous revue présente une importance capitale pour le développement des transports et, partant, pour l'économie du Congo Belge.

Au sortir de la guerre, la flotte de la *Marine du Haut-Congo* était usée et l'Etat, trop occupé par les problèmes administratifs et tenu à des règles rigides peu propices à une gestion commerciale et industrielle, n'était pas à même d'adapter la gestion des transports aux exigences de la clientèle.

Dans un louable effort, l'Etat a bien tenté de créer une coopérative de transport en 1920. Mais il n'arriva qu'à transformer l'armement existant en une société dont l'unique actionnaire était l'Etat. Ceci n'apportait malheureusement pas le renouveau espéré ; ce qu'il fallait, c'était insuffler un esprit dynamique, propre aux entreprises industrielles et commerciales.

En 1925, grâce à la fusion de *Sonatra* et de la *Citas*, le Congo Belge fut doté d'un organisme de transport qui alliait à la fois les vertus des entreprises privées et le souci de l'Etat de desservir l'intérêt général. Malgré la crise qui fit obstacle à la réalisation de nombreux projets, la flotte du Congo se déve-

loppa et se perfectionna. L'introduction du remorquage en flèche, sur le Congo d'abord, sur le Kasai ensuite, puis sur les affluents, a permis de réduire considérablement le coût des transports.

La politique tarifaire échafaudée à cette époque représente également une œuvre importante qui a suscité l'admiration de personnalités étrangères qui la découvriraient.

L'État, de son côté, put mieux se consacrer à la tâche qui lui était propre, c'est-à-dire, le balisage et l'hydrographie du pays. Il veillait également au respect du cahier des charges, afin de sauvegarder l'intérêt général.

A partir du 1^{er} septembre 1936, une nouvelle ère des transports allait naître au Congo ; c'était la période de l'*Otraco* que nous espérons aborder ultérieurement.

NOTES INFRAPAGINALES

- ¹ On appelle unités d'affluent celles qui naviguent sur les petites rivières, par opposition à celles des lignes directes qui font le Congo et le Kasai.
- ² La première unité de ce type avait été mise en service au Congo par la Société Antiesclavagiste ; par extension toutes les autres furent aussi appelées *Délivrances* et leur nom commençait par la lettre D.
- ³ Cette méthode consiste à tirer une ou plusieurs barges en file au moyen d'un câble unique.
- ⁴ Le chapitre IV de cet exposé donne la répartition des transports par nature et par ligne de navigation.

BIBLIOGRAPHIE

- Anonyme - *La politique des transports au Congo. Le Mouvement Géographique*. Bruxelles, 1925, t.I, p. 425.
- Carton, H., *Un grand projet*. In : *Congo*, 1925, I, p. 425.
- Comhaire, E., *Rapport sur les transports fluviaux au Congo belge, (Congrès international et intercolonial)*, Paris, 1927.
- De Backer, E., *La rivière Kasai entre Kwamouth et Port-Francqui*. In : *Bulletin des séances de l'Institut royal colonial belge*, VIII, 1932, fasc. 1.
- Ficq, A., *Le remorquage fluvial au Congo*. In : *Congo*, 1925, I, pp. 148-161.
- Ghilain, J., *La navigation intérieure au Congo Belge (1925-1935)* In : *La navigation du Rhin*, 1935, n° 2.
- Ghilain, J., *La formation de la main d'œuvre noire qualifiée à l'Unatra*. In : *Bulletin des séances de l'Institut royal colonial belge*, VII, 1936, fasc. 3.
- Lederer, A., *Histoire de la navigation au Congo. (Musée Royal de l'Afrique Centrale)*, Tervuren, 1965.
- *Les succès coloniaux belges de l'Unatra*, In : *L'Expansion belge*, LXXIV, 1931, p. 7.
- Meuwissen, J., *La technique de la navigation coloniale*. In : *Congo*, 1931, II, pp. 715-767.
- Olsen, F. W., *Les avatars et les desiderata de la navigation sur le Haut-Fleuve*. In : *Bulletin des séances de l'Institut royal colonial belge*, II, 1932, fasc. 1.
- Wolter, G., *La Citas*. In : *Congo*, 1932, I, p. 566 et sq.
- *Rapport Otraco*, 1936.

SAMENVATTING

Na de Eerste Wereldoorlog, moest de scheepvaart op de Kongo-stroom gereorganiseerd worden.

De exploitatie van de *Marine du Haut Congo* door de Staat gaf geen voldoening voor de nijverheid bij gebrek aan soepelheid. In 1921 werd de *Sonatra* gesticht, een maat-

schappij uitsluitend door staatsambtenaren beheerd. Het lag in de bedoeling hierdoor nieuwe exploitatiemethodes ingang te doen vinden, maar zover kwam het nooit. De private maatschappijen en de *Marine du Haut Congo* vochten een onmedogenloze concurrentie-strijd uit met elkaar.

In 1925 besliste minister Carton de fusie van *Sonatra* en *Citas*; de nieuwe maatschappij werd tot *Unatra* omgedoopt. De Staat behield een participatie van 35 miljoen BF, de nijverheid- en handelsmaatschappijen 25 miljoen BF; er werden obligaties ten bedrage van 60 miljoen BF uitgeschreven.

Unatra introduceerde de sleepvaart, die heel wat zuiniger uitviel dan andere vervoer-technieken in gebruik op de Kongo en de Kasai. *Unatra* bouwde een vloot van stoomboten en lichters, bestemd voor de vaart op de bijrivieren. Van 16.500 t in 1925, groeide de vlootcapaciteit uit tot 42.000 t in 1935.

De wereldcrisis in de jaren 1930-1935 werd door een verstandige tarievenpolitiek bestreden. De prijs van het vervoer werd bepaald door de commerciële waarde van de producten op de wereldmarkt. Wanneer *Otraco Unatra* in 1936 opslopte, werd het vervoer op de Kongo-stroom uiteindelijk efficiënt uitgebaut.

SUMMARY

After World War I, the navigation on the Congo had to be reorganized. The shipping of the *Marine du Haut Congo* managed by the State did not meet the wishes of the industry. In 1921, the *Sonatra* was established, but managed only by officials. This change was not sufficient enough to introduce new methods of exploitation. The private shipowners and the *Marine du Haut Congo* were in very severe and untidy competition.

In 1925, Minister Carton created a shipowners company by the fusion of *Sonatra* and *Citat*. In the new company, the State took a participation of 35 millions BF, while 25 millions BF were subscribed by private persons. The amount of debentures was of 60 millions BF.

Unatra introduced the towing of barges by tugboats, which was a more economic system than the old methods in use on the Congo and the Kasai. *Unatra* had built many steamers and barges with small draft for the tributaries of the Congo and the Kasai. The Congo fleet reached a capacity of 16,500 t in 1925, which grew up till 42,000 t in 1935.

The world economic depression in the years 1930-35 was fought by an efficient tariff policy. The price of the transport fluctuated depending on the price of the goods on the world market. When, in 1936, *Otraco* swallowed *Unatra*, it could be said that an efficient fleet was operating in the Congo basin.