

La Marine française au Congo au XIX^e siècle, avant Stanley

par le Chanoine Louis JADIN,

le 19 mars 1959

Les premières relations de la France et du Congo.

LES premiers navigateurs européens venus en contact avec le Congo furent des Portugais, explorant les côtes occidentales de l'Afrique en 1482. Le capitaine Diogo Cão débarqua à l'embouchure du Congo deux ans plus tard. Lors de son premier voyage, il avait doublé le Zaïre sans y pénétrer. Rentré au Portugal en 1485 avec des indigènes, il entrera en rapport avec le roi du Congo dans une nouvelle expédition, en 1487. C'est de cette année que datent les fameuses inscriptions de Yallala près de Matadi, rappelant la dernière étape des navigateurs portugais arrêtés par les cataractes, lors de leur tentative de remonter le fleuve.

Des liens d'alliance furent établis entre la couronne portugaise et le roi João 1^{er} (1491-1505) du Congo après la conversion de ce dernier à la religion catholique en 1491. Le Portugal établit en fait, à partir de ce moment, ses prétentions de monopole des relations commerciales avec le royaume du Congo. Les conventions furent observées pendant un certain temps. Sous le célèbre et grand roi chrétien, Afonso I^{er} (1506-1543), la civilisation et les usages d'occident firent de grands progrès au Congo. De nombreuses écoles sont fondées, sous la protection du roi; avec l'instruction, l'évangélisation fait des progrès. De nombreux

(1) J. CUVELIER, *L'Ancien royaume du Congo*, Bruxelles, 1942.

jeunes nobles congolais formés au Portugal rentrent au Congo. Le fils d'Afonso, le prince Henrique, promu évêque d'Utique et évêque auxiliaire de Funchal, rentre au Congo en 1523, après un séjour de plus de quinze ans au Portugal et entreprend avec les missionnaires l'organisation chrétienne du royaume. Des Portugais commerçants, négriers et artisans viennent s'établir au Congo, mais les maladies tropicales rendent les fondations missionnaires précaires et sans le soutien actif et éclairé du roi Afonso, leur influence serait, sans doute, restée très superficielle. Il faudra souvent recommencer les mêmes efforts pendant les siècles qui suivront (2). Les troubles et révolutions, à l'occasion des changements de règne provoquent trop souvent l'incendie et la destruction des écoles et des églises. Souvent, tout est à recommencer.

Les navigateurs français n'avaient pas laissé le monopole du commerce africain au Portugal, les bateaux de Dieppe et de Nantes avaient déjà fait maintes expéditions sur la côte occidentale et à S. Tomé. La première mention de la présence d'un navire français au fleuve Congo, nous est fournie par une lettre du roi Afonso, datée de São Salvador le 27 décembre 1525 (3). Il envoyait au corregidor et juge de S. Tomé neuf Français faits prisonniers sur leur navire à Sohio ou Sonho, port de l'embouchure du Zaïre. Le roi Afonso les avait pris sous sa protection et recommanda spécialement le pilote et l'aumônier à la sollicitude des autorités de S. Tomé pour les envoyer en bonnes conditions au Portugal, en compagnie de son délégué qui les escortait.

Le 25 août 1526, le roi Afonso donne quelques détails intéressant le débarquement de ces Français à Sohio. Dès qu'il avait été informé de leur arrivée, Afonso avait immédiatement envoyé Manoel Pacheco, Portugais qui lui servait de juge, ainsi qu'une troupe de noirs pour s'emparer du navire français. Le vaisseau était fortement armé et muni d'artillerie; on dut s'emparer par ruse des Français qui étaient débarqués, en leur offrant de l'ivoire, des manilles de cuivre et du bois rouge. Beaucoup de ces prisonniers moururent pendant leur séjour à terre, les navires portugais refusant de les prendre à leur bord, sous prétexte qu'ils étaient venus à Sohio pour charger des esclaves et non des Français. Enfin, après réception d'une lettre du roi João III du Portugal, Afonso put faire embarquer pour S. Tomé 10 des 12 survivants dont un

(2) J. CUVELIER et L. JADIN. *L'Ancien Congo d'après les archives romaines*, Bruxelles, 1954, p. 5-50.

(3) A. BRASIO. *Monumenta missionaria africana. Africa occidental (1471-1531)* t. I. Lisbonne, 1952, p. 455.

prêtre. Afonso garda près de lui le charpentier du navire français, pour réparer et couvrir des toits des églises, et un pilote capable d'enseigner la grammaire dans les écoles et d'apprendre le latin aux parents du roi du Congo. Afonso promettait de les renvoyer, si le roi du Portugal l'estimait préférable pour son service (4).

Le roi João III répondit, fin 1529, au sujet des prisonniers français; il les avait renvoyés au roi de France pour être châtiés. Il les considérait comme des voleurs ou corsaires et peu dignes de la pitié du roi du Congo. Il était également d'accord pour qu'Afonso conserve ses deux otages au Congo, puisqu'il en avait besoin et de ne les renvoyer que contre bonne rançon en marchandises (5).

On comprend que S. M. très fidèle n'avait pas apprécié favorablement les essais des navigateurs français de rompre le monopole de commerce qu'il voulait conserver avec le Congo. Les Portugais ne purent maintenir ce monopole que dans les ports où ils avaient construit des fortins et dans les régions qui leur étaient soumises.

Le commerce de la côte occidentale d'Afrique intéressa bientôt les Anglais et les Hollandais; dès la fin du XVI^e siècle, les trafiquants hollandais établirent des factoreries sur les rives du Congo et fréquentèrent régulièrement le port de Pinda. Les Portugais tentèrent en vain d'établir un fort à Pinda ou sur le fleuve pour leur en interdire l'accès. Ils ne réussirent par leurs démarches, qu'à faire expulser de temps à autres les commerçants hollandais. Ceux-ci s'y établirent d'une façon quasi permanente jusqu'à la fin du régime hollandais en Angola (1641-1648).

Le commerce des négriers étrangers se déplaça vers le nord, les esclaves du Congo étaient livrés sur le fleuve à des marchands, pombeiros, de Cabinda et Molembo, où les nombreux navires hollandais, anglais, français et danois vinrent régulièrement prendre leur chargement de bois d'ébène pour les Amériques, aux XVII^e et XVIII^e siècles. Il y eut cependant très souvent des tractations commerciales avec les chefs du Sohio et du fleuve, les négriers de Cabinda venant y chercher le reste de leur chargement, lorsque les dépôts des ports d'exportation ne permettaient pas un départ assez rapide. Les négriers français de Bordeaux et de Nantes fréquentèrent surtout Cabinda qui compta certaines années jusqu'à 70 navires négriers en rade. Ces tristes exploits

(4) *Ibid.* p. 475-477.

(5) *Ibid.* p. 521.

sont assez connus. Ils mécontentaient vivement les gouverneurs généraux de l'Angola, qui voyaient le commerce de Loanda décliner à cause de la concurrence internationale. Les meilleurs esclaves étaient expédiés dans les ports du Nord au détriment de Loanda; les négriers de Cabinda et d'Ambriz ne payant que des droits peu élevés aux potentats de la côte, alors que les Portugais faisant de l'exportation légale devaient payer 9.000 reis de droit par tête. Les missionnaires capucins eurent souvent à menacer et même à excommunier les chefs de Sohio qui vendaient des esclaves chrétiens à des négriers hérétiques pour les plantations des pays protestants. Le Saint-Office intervint à plusieurs reprises pour condamner l'exportation de ces esclaves baptisés (6). Le 23 octobre 1723, le capitaine portugais José de Semedo Moya, avec la Nossa Senhora d'Atalaya, débarqua à Cabinda pour détruire le fortin construit par les armateurs anglais qui s'y étaient établis. Au bout de 48 heures, il obtenait la reddition du fort qui fut rasé. L'Angleterre ne protesta pas. Le Portugal se basera plus tard sur cet incident pour élever des prétentions territoriales, depuis l'Angola jusqu'à cette région (7).

En Angola, les ports de Loanda et de Benguela restaient strictement fermés à la marine française. Le monopole du pavillon interdisait aux gouverneurs de livrer des marchandises ou d'autoriser l'exportation des esclaves par des navires étrangers. De temps à autre cependant, un navire français revenant des Indes fera escale à Loanda pour y prendre des vivres et de l'eau. Les gouverneurs devaient faire surveiller le navire pendant son séjour et justifier les échanges autorisés par humanité. Les archives de Lisbonne rapportent les incidents occasionnés par ces débarquements sporadiques. Le 12 juin 1705, il y eut un conflit à Benguela. La ville fut occupée, quinze jours, par les marins d'une escadre française après un violent bombardement. Plusieurs Français faits prisonniers restèrent, après l'évacuation, aux mains des Portugais. En 1779, devant le déclin général du commerce de Loanda qui n'avait pas été assez protégé par la construction de la forteresse d'Encoge en 1751, l'occupation de Cabinda fut décidée. En 1782, le gouverneur général, baron de Mossamédès organisa une expédition à Cabinda et à Ambriz pour y établir le monopole portugais. Le 17 juillet 1783, deux

(6) ARCHIVES DE LA PROPAGANDE, Rome, *Scrittura riferite*, Congo Africa, t. III, IV.

(7) VICOMTE SÁ DA BANDEIRA, *Factos e considerações relativos aos direitos de Portugal sobre os territorios de Molembo, Cabinda e Ambriz e mais logares da Costa occidental d'África situada entre o 5º grau 12 minutos e o 8º grau de latitude austral*, Lisbonne, 1855.

frégates et trois corvettes partaient des bouches du Dande pour Cabinda avec 1100 soldats et marins sous le commandement du capitaine Antonio Januario do Vale avec ordre d'y édifier un fort. Quelques jours plus tard, les Portugais s'emparaient de Cabinda, mais aussitôt les marchands d'esclaves transportaient leur siège à Molembo avec l'accord du Mamfuque, délégué du roi de Cabinda, pour les ventes d'esclaves. Il était peu désireux de perdre ses avantages. Les frégates françaises *Rosalie* et *Joséphine* y chargèrent des centaines d'esclaves, mais également 14 déserteurs portugais. Le commandant portugais de Cabinda fit alors occuper le port de Molembo pour interrompre ces évasions et la concurrence française.

L'occupation de Cabinda ne put se poursuivre longtemps; le 17 juin 1784, une escadre française, commandée par le capitaine Bernard de Marigny, entrée dans la baie de Cabinda, sommait les Portugais d'évacuer au plus tôt le poste et de détruire le fortin. Après débarquement et vu l'impossibilité de tenir la place, fortement dépourvue de ses défenseurs réduits par la maladie, l'acte de capitulation fut signé, dès le 20, par le lieutenant-colonel Luiz Candido Cordeiro Pinheiro. Le commerce fut déclaré libre pour les navires marchands français, anglais, portugais et hollandais, comme avant l'occupation de Cabinda. Un accord fut conclu entre la cour de Lisbonne et la cour de Versailles et coulé dans un traité à Madrid, le 30 janvier 1786, consacrant la liberté de commerce à Cabinda, comme à Ambriz. Les navires négriers français reprirent leurs chargements dans ces deux ports et au Congo.

Pendant la révolution, le commerce des esclaves diminua sensiblement sur la côte occidentale d'Afrique. En 1815, le traité de Vienne interdisant le trafic des négriers, des mesures furent prises en France pour le combattre et la marine française fréquenta moins les parages.

En 1839, on signale à Punta da Lenha la factorerie de M. Magnier, Français, qui y vit avec trois compatriotes, fortifiés contre les Mos-sorongos (9).

Au XIX^e siècle, en exécution des conventions de Vienne, puis du traité conclu avec l'Angleterre de 1845, pour la répression de la traite dans l'Atlantique, la flotte française participa au contrôle des navires et

(8) *Arquivo das Colonias*, t. III, Lisbonne, 1918, p. 171, 174, 193-201; t. IV, 1919, p. 145-173.

VICOMTE SÁ DA BANDEIRA, *Factos e considerações*, op. cit.

(9) ARQUIVO HIST. D'ULTRAMAR, Lisbonne, *Papeis avulsos de Angola*. Rapport de l'Urania du 10 novembre 1839.

donna la chasse aux navires négriers sur la côte du Gabon. Déjà dès 1842, les esclaves libérés contribuèrent à la fondation de Libreville. La surveillance de la navigation fit venir plus d'une fois l'escadre française, tant à Loanda qu'à l'embouchure du Congo.

Les prétentions territoriales portugaises sur la côte occidentale d'Afrique du 5° 12' au 8° latitude Sud, de Landana à Ambriz furent tenues en échec par la diplomatie anglaise pendant le XIX^e siècle. Une clause du traité signé entre le Portugal et l'Angleterre en 1810 et les accords de 1816 et 1817 faisaient simplement mention de ces prétentions, sans que cette reconnaissance implique l'assentiment de l'Angleterre. Malgré l'inscription de ces territoires dans la constitution portugaise de 1826, aucune occupation effective ne fut tentée par le Portugal. La lutte contre la traite des esclaves dans l'Atlantique sud fut entreprise avec plus de vigueur par la flotte anglaise, après le traité de 1842, établissant une commission mixte anglo-portugaise à Loanda. La collaboration de la marine portugaise s'intensifia mais, malgré des démarches pressantes, le Portugal ne put obtenir l'accord de l'Angleterre pour l'occupation de la côte au Nord d'Ambriz, en 1843 et 1846. Malgré cette opposition et sous prétexte de supprimer l'exportation des esclaves, le Portugal occupa Ambriz en mai 1855. Le ministre anglais, Pakenham demanda l'évacuation de ce port par une note du 15 septembre. Finalement, après de laborieuses négociations, le duc de Clarendon se vit obligé d'avertir les autorités portugaises que la flotte anglaise s'opposerait par la force à tout débarquement et tentative d'occupation de la côte occidentale au nord du fleuve Loge ⁽¹⁰⁾. Le gouvernement français refusa de son côté de reconnaître tout droit au Portugal au nord du Zaïre et sur la rive droite du fleuve, lors des discussions diplomatiques de 1857.

De 1857 à 1862, la nécessité d'engager de la main-d'œuvre pour les Antilles amena la fondation de la maison Régis, dans la baie de l'Emigration (Banane) et à Punta da Lenha. Des navires de guerre français, sous les ordres du contre-amiral Protet, vinrent surveiller les engagements des travailleurs dits volontaires, considérés d'une façon très défavorable, tant par les Anglais ⁽¹¹⁾ que les Portugais eux-

(10) R. T. ANSTEY, *British trade and policy in West Central Africa between 1816 and the early 1880's*, dans *Transactions of the historical society of Ghana*, t. III, part I, Achimota, 1957, p. 58-62.

(11) PUBLIC RECORD OFFICE, Londres, F. O. Slave trade 63/1114. G. Dos Santos au duc de Clarendon. Londres, le 9 décembre 1857. Note de l'Amirauté du 8 janvier 1858 et du 13 janvier 1858.

mêmes. Des négociations eurent lieu en Europe et à Loanda, en 1857, et la France refusa de reconnaître les prétentions portugaises à un droit de contrôle sur la rive droite du Zaïre. Après la cessation de ce recrutement en 1863, des factoreries françaises reprirent un commerce légal assez prospère sur les rives du Congo. La visite de ces établissements et leur protection fut recommandée à l'amiral commandant la flotte de l'Atlantique Sud.

Intervention de la Marine française au Congo, en 1869.

De 1869 à 1876, nous pouvons suivre la politique française au Congo, d'après les archives du Ministère de la Marine de Paris. Nous y trouvons de nombreuses informations sur le commerce et la situation du Congo.

Les instructions des ministres de la Marine prescrivent la visite des factoreries françaises établies sur la côte occidentale d'Afrique.

Le contre-amiral A. d'Auriac envoie son rapport le 23 janvier 1869, rédigé à bord de la *Bellone* en rade de Saint-Paul de Loanda. Parti du Gabon le 9 janvier, il mouillait le 13 à l'entrée du Congo. Il estime la situation des deux maisons françaises au Congo très satisfaisante. Malgré la concurrence, elles font d'excellentes affaires et sont en bonnes relations, tant avec les autres Européens qu'avec les indigènes. On avait bien à se plaindre de vols commis dans les embarcations qui remontent le Congo, ce qui était inévitable à moins d'avoir en permanence des vapeurs ou des chaloupes armés pour les escorter. Le trois-mâts *Mayotte*, chargé d'armes et de poudre pour la maison Lasnier-Daumas-Lartigue, signalé par les dépêches ministérielles du 13 octobre 1868, effectuait un déchargement à Banane. Le contre-amiral signale la présence au port d'un vapeur de commerce hollandais. Un trois-mâts anglais et un hollandais remontaient le fleuve au moment de son départ, ainsi qu'une canonnière portugaise. Les commerçants français rappelaient que les bâtiments de la division anglaise faisaient de fréquentes apparitions au Congo et se mêlaient volontiers des affaires du fleuve. Ils voulaient, sans doute, passer outre aux prétentions portugaises à la souveraineté du fleuve et s'établir à Banane.

(12) L. JADIN, *Le Rôle de la Marine française au Congo (1868-1886)* dans *Bulletin des séances de l'Académie royale des sciences coloniales*, t. IV, Bruxelles, 1958, p. 1353-1379.
ARCHIVES DU MINISTÈRE DE LA MARINE BB⁴ n° 892. Dépêche du 12 décembre 1868. Instructions du 15 avril 1869.

La pointe de Banane paraissait être à l'amiral une des plus belles positions commerciales de toute la côte d'Afrique. Six semaines auparavant, à la demande de la factorerie hollandaise et à la suite du pillage d'une chaloupe d'un traitant portugais, trois bâtiments anglais avaient fait un débarquement sur la côte et avaient brûlé le village coupable. L'opération leur avait coûté six blessés. Le commandant de l'expédition avait toutefois demandé l'assentiment de l'agent de la maison Lasnier-Daumas qui possédait une succursale à proximité de ce village et qui aurait pu craindre des représailles de la part des noirs.

Après son passage à Banane, le contre-amiral d'Auriac avait visité la maison Régis à Kissebo ou Kinsebo, Quissebo. La poudrière de la maison hollandaise contenant 60 tonnes de poudre avait sauté le 22 décembre, ensevelissant sous ses ruines un blanc et 41 noirs. Le sinistre avait causé l'incendie de la factorerie hollandaise ainsi que du dépôt de la maison Régis. Les noirs, avertis par la commotion et l'incendie, étaient arrivés en masse sur les lieux et avaient fait main basse sur tout ce qu'ils pouvaient sauver. Ils n'avaient pas épargné la maison d'habitation des Français, restée intacte après l'explosion. L'amiral était intervenu près du roi de Kissebo et de ses ministres pour l'observation du contrat obligeant les chefs à faire respecter la propriété des commerçants, en échange des droits ou coutumes qu'ils recevaient annuellement. Tout en attribuant le pillage aux noirs des autres villages, les chefs noirs manifestèrent leurs regrets et promirent de faire restituer les objets pillés. Ils s'engagèrent particulièrement à faire respecter les Français, l'amiral leur ayant fait remarquer, que ses compatriotes, bien qu'usant de la langue portugaise dans leurs rapports avec les noirs, ne devaient pas être confondus avec leurs ennemis héréditaires, les commerçants portugais.

L'amiral se promettait d'envoyer de nouveau prochainement le bâtiment, la *Comète* à Kissebo, ainsi qu'à Ambrizette où se trouvaient également deux factoreries françaises. Les commerçants étaient venus s'établir à Kissebo après 1856 pour éviter les droits de douane prohibitifs établis par les Portugais après la prise d'Ambriz en 1855. Le projet du gouverneur général de l'Angola de supprimer en partie les droits différentiels pouvait ramener les factoreries à Ambriz. La barre de Kissebo y rendait la navigation très dangereuse ⁽¹³⁾.

(13) ARCHIVES DE LA MARINE, Paris. BB⁴. n° 889. Rapport de l'amiral d'Auriac du 23 janvier 1869.

Pendant son séjour à Kissembo, l'amiral avait reçu le P. Espitallié, missionnaire spiritain français, arrivé à Ambriz depuis avril 1866. Les deux missionnaires français encore présents à Ambriz y tenaient une école, mais rencontraient beaucoup de défiance de la part des autorités portugaises qui leur avaient interdit de pénétrer jusqu'à S. Salvador, la capitale du royaume du Congo, but de leur apostolat. S. Salvador, occupé par les Portugais depuis 1860, était tombé sous la suzeraineté du Portugal depuis que le nouveau roi, Pedro V, avait prêté serment de vassalité en juillet 1859, pour obtenir l'appui des armes portugaises contre les autres prétendants (14).

Depuis 1867, le commerce du Congo avait pris une importance plus grande; à la demande des commerçants français, les bâtiments de la flotte nationale devaient visiter le plus souvent possible les factoreries, tant pour assurer leur protection que pour affirmer certains droits de la France à la possession de ces territoires.

Le contre-amiral d'Auriac, dans un second rapport du 22 mars 1869, annonçait qu'après l'*Adonis* et le *Cher*, il avait envoyé au Congo la *Comète*. Il trouvait cependant excessive la dernière demande formulée par MM. Lasnier-Daumas et Cie tendant à imposer l'entretien permanent d'un croiseur dans les eaux du Congo. Cette mesure nécessiterait l'envoi fréquent d'autres navires et de faire des expéditions dangereuses dans le fleuve. Les traitants Régis et Lasnier-Daumas s'y étaient établis sans demander l'assistance du gouvernement. Les chefs de ces maisons avaient séjourné de longues années au Congo dans les factoreries, en qualité d'agent et avaient pu en mesurer les risques. Ils n'étaient pas fondés de réclamer un appui permanent dont ils pourraient abuser. Livrés à eux-mêmes, protégés seulement par le pavillon français, ils comprendraient mieux combien pour être garantis dans leurs personnes et leurs propriétés, il importe de mettre de prudence et de loyauté dans leurs transactions avec les indigènes. A l'avis de l'amiral, une station normale de la flotte française au Congo pouvait amener les traitants français, se sentant soutenus, à parler plus haut. Ils ne se feraient pas faute d'agir en vue surtout des bénéfices du moment, nous obligeant chaque jour davantage à l'emploi de la force. Sans doute, les Portugais et les Anglais ne se font pas scrupule de prêter leur concours militaire à ceux qui les sollicitent; la raison en est dans les

(14) L. JADIN, *Duparquet (Charles-Aubert)* dans *Dictionnaire d'histoire et de géographie ecclésiastiques*, t. XII, Paris, 1960.

prétentions que leurs deux gouvernements manifestent : le premier, d'être reconnu comme légitime souverain des deux rives du fleuve, le second, de s'opposer aux prétentions portugaises et de montrer l'indépendance du pays jusqu'au jour peut-être où il lui semblera avantageux de s'y établir.

« Quant à nous jusqu'à présent, nous avons évité avec soin de prendre de ces côtés une attitude politique et tout en niant absolument le droit portugais au nord du Congo, nous devons préférer ne pas nous prononcer quant à la rive gauche. Nous avons aussi et sciemment laissé échapper l'occasion de fonder à Banane un établissement durable, lors de l'émigration (1852-1863). Quelles que soient donc les intentions des Anglais et les moyens qu'ils comptent employer pour tenir les Portugais en échec ou établir leur autorité, nous ne pouvons nous en mêler sans instructions en conséquence. »

L'amiral voyait dans la démarche des commerçants le projet de prendre un appui sur la marine et malgré elle, pour opposer le gouvernement français au gouvernement anglais dont ils redoutaient l'ambition. L'amiral en voyait la preuve dans le fait qu'ils avaient demandé assistance de préférence à une corvette portugaise, pour renforcer le prestige de cette puissance. De plus, les agents des maisons françaises avaient signé la protestation adressée au gouverneur général de Loanda pour demander que le chef pirate mossorongo Manoel Vacca ne puisse rentrer dans le pays, après sa mise en liberté par les Anglais. Sans doute, les commerçants français ne désiraient pas les douanes prohibitives des Portugais qui les chasseraient, alors que la domination anglaise ne leur apporterait aucun inconvénient sérieux. « Ils ne veulent que faire échec aux intentions qu'ils prêtent à l'Angleterre, espérant peut-être aussi que le Portugal n'aura pas la force de réaliser sa souveraineté. Ils voudraient entraîner la France à prendre au Congo une station politique. » L'amiral était convaincu que l'offre faite par les maisons françaises d'établir un dépôt de charbon à Banane pour la marine, en donnant le prix de 45 frs la tonne n'était qu'un moyen d'y fixer des stationnaires et un dépôt de la marine impériale. Par cette faveur, MM. Lasnier, Daumas et Cie veulent entraîner le gouvernement français à être le troisième candidat à la souveraineté du Congo (15).

Le 22 juillet 1869, le contre-amiral A. d'Auriac revenait encore sur la situation politique du Congo. L'avis français l'*Africain* venait

(15) ARCHIVES DE LA MARINE, Paris, BB⁴ n° 889, A. d'Auriac au ministre de la Marine. Libreville, à bord de la « *Bellone* », le 22 mars 1869.

d'arriver en rade du Grand Bassan, venant du Congo, où il s'était rendu à deux reprises sur l'ordre de l'amiral. Il rapportait des informations sur une expédition entreprise par les Portugais dans le fleuve. Le capitaine Miet, qui en faisait le récit, s'était strictement borné à observer, en se tenant sur la plus grande réserve, ayant reçu à ce sujet, des instructions très précises. Il était, sans doute, fâcheux pour le prestige des blancs, que les Portugais n'aient pu obtenir un succès plus positif, d'autant plus que les précédentes expéditions dans le Congo, soit des Anglais, soit des Portugais n'avaient jamais complètement réussi. D'autre part, il serait fort regrettable, estimait-il, dans l'intérêt des maisons françaises, anglaises et hollandaises, de voir les Portugais avec leurs idées commerciales protectionnistes arriver à s'implanter au Congo et y faire acte de souveraineté. Aussi l'amiral ne pouvait que confirmer son impression du 22 mars. L'agent de la maison Daumas ne s'était adressé aux Portugais que par crainte des Anglais et dans l'espoir que les Portugais seraient impuissants.

L'*Africain* s'était, lors de son retour, arrêté à Black Point, pour y faciliter par sa présence l'installation d'une factorerie nouvelle de la maison Daumas et appuyer le traité à conclure avec les chefs. Le commerce français était prospère sur toute la côte, bien que, malheureusement, la maison Régis, à la suite de la séparation de M. Régis-aîné d'avec son neveu et associé Cyprien Fabre, liquidât ses affaires à la côte sud et évacuât toutes ses factoreries. L'*Africain* avait reçu comme instructions de remonter le fleuve Congo jusqu'à Punta da Lenha; il y avait pu prêter assistance à un bâtiment français de la maison Daumas, le *Léonce* de Bordeaux, qui y était resté échoué. L'amiral terminait son rapport en insistant sur la grande importance que prenaient les affaires au Congo. Le commerce tend très visiblement à y prendre une grande extension, il est fort à regretter que les négociants français ne se portent pas davantage vers la côte d'Afrique (16).

Le rapport du capitaine Miet, commandant l'avis *Africain*, nous livre de précieuses informations sur la situation existant à ce moment au Congo. A son arrivée à Banane, il avait vu les gérants des deux factoreries françaises, M. Flandrin pour la maison Régis en liquidation et M. Brémont pour la maison Daumas. Il avait reçu de ce dernier des

(16) ARCHIVES DE LA MARINE, Paris, BB⁴ n° 889, L'amiral A. d'Auriac au ministre de la Marine. De la « *Bellone* », rade du grand Bassan, le 22 juillet 1869.

informations sur l'assassinat d'un Portugais, dont l'avait déjà entretenu le commandant anglais Hotham. Cette affaire remontait à fin février ou début mars. A une trentaine de milles au-dessus de Punta da Lenha et sur la même rive, se trouve Boma, point très important pour le commerce, où sont établis des Portugais, agents des maisons de Punta da Lenha. La rivière jusque là est très navigable pour les petits bâtiments; les embarcations des traitants font souvent ce trajet. A mi-chemin environ, sur la rive gauche et dans une autre tribu, se trouve une pointe de roche appelée *Pierre Fétiche*, avec un ou deux villages, sur le passage des chaloupes de commerce. Suivant les uns, les gens de cette pointe manifestaient de mauvaises intentions contre les Portugais, parce qu'ils n'avaient pu obtenir d'eux depuis longtemps une factorerie, ce qui leur eût été d'un grand profit. Ils avaient menacé de pillage les canots qui passeraient. D'après d'autres, ils auraient été excités personnellement par un de leurs interprètes contre Jacintho Rangel, mulâtre de Loanda. Ce Jacintho de Boma était un homme hardi, énergique dans ses relations avec les noirs, peut-être un peu violent et, à la suite d'une discussion avec cet interprète, il l'avait très vivement mis à la porte de chez lui, peu de jours auparavant. Descendant un jour de Boma avec deux embarcations, il vit la première entourée par des pirogues de Pierre Fétiche. Il arriva en toute hâte pour tâcher de la dégager, mais il fut reçu à coups de fusil et blessé grièvement. La première embarcation resta au pouvoir des gens de Pierre Fétiche et il arriva avec l'autre à Banane, où il mourut peu après.

Les Portugais de Punta da Lenha s'émurent vivement et adressèrent une lettre au gouverneur général, de Loanda demandant qu'un châtiment fût infligé à ce village, sans quoi toute la sécurité des blancs était désormais compromise. Ils envoyèrent cette lettre aux négociants européens de Banane, en les invitant à y joindre leurs signatures pour lui donner plus de poids. Les négociants français, anglais et hollandais y ont adhéré.

Peu de temps après, arrivé à Punta da Lenha le commandant de la division navale portugaise de Loanda, Capitaine Viega, commandant la corvette à hélice *Sagres*. Après enquête et rapport au gouverneur général, il demanda aux négociants de l'aider dans l'organisation d'une expédition punitive en lui prêtant les deux petits vapeurs français et hollandais pour remorquer les embarcations. Les négociants acceptèrent et l'expédition fut décidée pour fin mai. Cette conférence avait eu lieu à Punta da Lenha avec les chefs des maisons portugaises et les agents des autres maisons. M. Brémond cependant s'y trouvait égale-

ment. Il leur proposa même, dans le but de protéger le commerce, de laisser au Congo deux embarcations à vapeur armées, qui seraient payées par tous les commerçants, d'après leur chiffre d'affaires. Le capitaine Miet, tout en admettant que M. Brémond ait pu joindre sa signature par solidarité avec les autres européens, estimait qu'il était impossible d'admettre qu'il en soit un des auteurs. Il ne pouvait s'adresser à une autorité étrangère qu'en cas de détresse urgente; à plus forte raison, il ne pouvait accepter la dernière proposition sans se mettre en opposition avec les intentions du gouvernement français. Les croiseurs français avaient en effet reçu l'ordre de visiter souvent le Congo, les maisons françaises ne pouvaient donc donner prétexte aux Portugais de faire acte de possession sur quelque partie du Congo.

Le 13 juin, pendant le second passage à Banane du capitaine Miet, la corvette portugaise *Sagres* et la canonnière *Guardiana* arrivèrent avec les compagnies de débarquement. La corvette s'arrêta à l'île Bull, tandis que la *Guardiana* poursuivit jusqu'à Punta da Lenha. Aussitôt, le commandant Viega demanda les vapeurs *Lorient* et *Zaire* de la maison hollandaise et quelques chaloupes. Il y fit embarquer le corps expéditionnaire composé de la compagnie du *Sagres*, de celle de la canonnière et du brick *Pedro Nuno*. Il fut réparti sur les deux vapeurs et six embarcations remorquées. Ces préparatifs demandèrent quelques jours et laissèrent aux noirs un temps précieux pour se préparer à la défense. Le 17 juin, après midi, les deux vapeurs se mettaient en marche et mouillèrent la nuit sur la rive droite. Le 18 à 6 h. du matin, l'expédition traversait le fleuve aux environs de Pierre Fétiche; les vapeurs stoppèrent et les chaloupes tentèrent d'accoster; mais la chaloupe du commandant qui était la première s'échoua dans les hautes herbes et la vase et fut aussitôt le point de mire d'une fusillade de la part des noirs. Elle fut libérée dans la confusion par les autres embarcations, mais on dut se contenter de faire taire le feu de l'ennemi par des tirs nourris et les embarcations retournèrent vers les vapeurs restés en aval. L'après-midi les vapeurs remontèrent, en se tenant à une certaine distance de la terre, vers deux villages peu éloignés. On fit feu d'artillerie et de mousqueterie sur ces villages, mais après riposte des noirs, on se contenta de continuer le feu sans débarquer et sans brûler les villages. Le 19 juin la canonnière et la corvette descendaient déjà le fleuve et arrivaient à Banane. Cette expédition, de l'aveu du commandant portugais visité par le capitaine Miet, n'avait pas réussi. Il avait fait l'erreur de se rapporter aux renseignements inexacts d'un négociant de Punta da Lenha et de ne pas faire de reconnaissance. L'opération eut

dû également être plus rapide et produire un effet de surprise. Malgré les graves pertes subies par les noirs, on n'a pas amené les gens du pays à composer et à traiter, on peut donc s'attendre à ce que par représailles toutes les embarcations passant par Pierre Fétiche soient pillées ou attaquées. Les négociants ont encore un moyen de déposer leurs inquiétudes, c'est de mettre de leur côté les gens de Boma, les seuls qui savent commercer et se trouvent être les ennemis des gens de Pierre Fétiche. L'expédition aurait dû profiter de cette hostilité et ainsi se procurer des auxiliaires ou du moins des guides et avoir ainsi des indications exactes sur les approches et les chemins (17). L'*Africain* avait dû prolonger son séjour au Congo pour surveiller les événements, l'équipage presque entier le paya par des accès de fièvre, comme il en était malheureusement l'habitude.

Pendant que la *Bellone* faisait une croisière jusqu'à Mossamédès et Loanda, l'amiral repassa à Kissebo le 1^{er} septembre pour soutenir les intérêts de la factorerie française, qui avait été de nouveau menacée par un second accident survenu à la poudrière de la maison hollandaise. Cette fois, heureusement, les noirs impressionnés par les fréquents passages des bâtiments de guerre français s'étaient abstenus de piller la maison pendant le sinistre, qui tua le gérant et deux européens employés de la firme hollandaise. Cette factorerie avait alors définitivement abandonné Kissebo pour Ambriz (18).

La *Comète* s'était une nouvelle fois rendue à Banane sur l'ordre de l'amiral et avait constaté que la factorerie Régis était toujours en liquidation; le commerce restait prospère. Le gérant de la factorerie Lasnier, tout en critiquant la concurrence anglaise, se déclarait satisfait. La situation politique du Congo méritait d'autre part d'être surveillée. Les Portugais avaient renouvelé avec plus de succès leur expédition punitive, grâce à des fusées incendiaires. Ils avaient, sinon obtenu immédiatement la soumission des noirs de Pierre Fétiche, inspiré une terreur telle, qu'un arrangement ne devait pas tarder. D'autre part, les Anglais, malgré les lettres de protestation des commerçants, en date du 22 mars 1869, avait rapatrié le fameux Manuel Vacca qui avait été exilé pendant quatre ans à l'île de l'Ascension, en raison des troubles qu'il causait dans la rivière. Il était rentré tout à fait acquis aux intérêts anglais. Les agents français y voyaient une introduction fâcheuse de la politique

(17) ARCHIVES DE LA MARINE, Paris BB⁴ n° 889, Le capitaine Miet à l'amiral A. d'Auriac. Aviso, l'« *Africain* », Gabon, le 3 juillet 1869.

(18) Ibid. n° 889, le contre-amiral A. d'Auriac, rade de Saint-Paul de Loanda. Septembre 1869.

anglaise dans le Congo, à cause de l'influence de cet ancien pirate sur la population du fleuve (19). Le 28 janvier 1870 cependant, le schooner *Loango*, de la firme Taylor, Zaughland et Cy avait été pillé par les pirates près de Banane, ce qui amena le navire de guerre *Grouler* à débarquer le 29 janvier au village de M'Ponge Nabacca qui fut tué par représailles (20).

L'activité de la marine française au Congo 1870-1875.

Le successeur du contre-amiral A. d'Auriac, le contre-amiral Bourgois reçut ses instructions le 3 avril 1870; on lui recommandait la mission de répression de la traite confiée à la division navale française de l'Atlantique Sud, suivant les décrets du 15 août 1852 et du 2 mai 1868, en faisant respecter le pavillon français par les croiseurs des autres nations, le droit de visite étant réservé aux seuls navires de guerre français pour leurs nationaux, suivant les accords concertés avec le gouvernement britannique, le 31 mars 1859 (21).

Le 15 août 1870, le navire amiral se trouvait à Loanda, c'était le jour de la fête de l'empereur et de la fête locale de Loanda rappelant la libération de la ville de l'occupation hollandaise, le 15 août 1648.

La *Bellone* tira une salve à midi pour célébrer la fête de Napoléon III, mais les batteries des forts ne répondirent pas. Il fallut envoyer un message au gouverneur général et un rappel des usages internationaux pour réparer le malentendu. Le gouverneur Dom José de Grace vint à bord de la *Bellone* et le contre-amiral put se rendre compte des prétentions portugaises sur le Congo, comme le prescrivait ses instructions. La carte portugaise dressée en 1863 par le colonel Fernando da Costa-Real donnait comme limites septentrionales des possessions portugaises la rivière Cacongo au nord de Cabinda, le Congo était ainsi arbitrairement compris dans le territoire portugais. Le capitaine du port de Loanda qualifiait d'interlope le commerce que font librement les étrangers au Congo. Il est de l'intérêt de la France de repousser ces

(19) *Ibid*, n° 889. Le contre-amiral A. d'Auriac au ministre. San Thomé, le 6 septembre 1869.

(20) *Accounts and Papers*, Londres, 1871, t. LXII, Class A. West Coast of Africa, Slave Trade, p. 61-67 (660-661). C. Seymour au commodore Dowel. S. Paul de Loanda, le 11 février 1870.

(21) *BB⁴* n° 902. Le ministre de la marine au contre-amiral Bourgois. Paris, le 3 avril 1870.

prétentions. Les droits de douane de l'Angola rapportaient plus d'un million de francs et menaçaient la liberté du commerce international dans le nord. Les tarifs prohibitifs empêchaient les intérêts français d'être représentés à Loanda, ils expulseraient toutes les entreprises françaises, si les droits du Portugal étaient un jour reconnus au Congo. L'amiral estimait que la France avait le même intérêt que l'Angleterre à s'opposer à l'extension de la souveraineté portugaise sur le Congo. Au retour, l'amiral comptait toucher Ambriz, Kissembo, Ambrizette et Banane ⁽²²⁾.

Les réflexions de l'amiral sur sa visite sont données dans un rapport du 30 août. A Ambriz, les indigènes ne reconnaissaient pas la souveraineté du Portugal. Les vapeurs *Fanny* et *Tornado* de la maison Lasnier-Daumas-Lartigue se trouvaient en situation irrégulière au point de vue du droit maritime français. Cette maison représentait seule maintenant les intérêts français sur la côte. Les établissements de la maison Régis se vendent en ce moment aux étrangers.

La position de Banane est une des plus avantageuses que le commerce ait pu choisir à la côte d'Afrique. Un port sûr et commode permet de décharger les marchandises destinées aux cinq factoreries : deux françaises, une anglaise, une hollandaise et une portugaise occupent une presqu'île facile à fermer à la gorge. Elles peuvent aisément se défendre contre toutes les peuplades de l'intérieur. Les relations avec les noirs sont toutes pacifiques; les factoreries reconnaissent l'autorité peu gênante des chefs, en leur payant quelques coutumes bien inférieures aux droits qui leur seraient imposés en Angola et au Gabon. Le pavillon français flottait dans le port de Banane sur deux beaux trois-mâts et un vapeur. Il s'y trouvait en même temps deux navires anglais, un allemand et une galiote hollandaise. Le dépôt de charbon de la maison Lasnier est considérable. Le 29 août, à la pointe du jour, au nord du Cap Lopez, la *Bellone* rencontrait le *Loiret* et prenait connaissance du courrier. Une dépêche du ministre de la marine en date du 22 juillet lui annonçait l'état de guerre avec la Prusse ⁽²³⁾. Le *Loiret* fut immédiatement envoyé à Banane pour y arraisonner le brick allemand le *Hero* et y informer le commerce français de la déclaration de guerre. Malgré les prétentions des Portugais à la possession du Congo, il avait

(22) *BB⁴ n^o 889*. Le contre-amiral Bourgois au ministre de la marine. Saint-Paul de Loanda, le 20 août 1870.

(23) *BB⁴ n^o 889*. Le contre-amiral Bourgois au ministre de la Marine. Cap Lopez, le 30 août 1870.

paru impossible à l'amiral de laisser jouir de la neutralité la vaste étendue de côte entre Ambriz et Csabou, où le Portugal n'a ni un agent, ni un canon. Toutefois, il estimait qu'on devait simplement considérer comme séquestrés les navires saisis dans ces conditions, afin de réserver la décision du ministre à ce sujet ⁽²⁴⁾. Une étude attentive des récentes instructions du ministre permit le 20 septembre au contre-amiral de donner ordre de relâcher le *Hero*, dans le cas où il aurait été capturé à Banane. Le privilège de la neutralité était maintenu à tous les ports et rades autres que ceux de l'ennemi, qu'ils appartiennent ou non à des nations civilisées ⁽²⁵⁾.

Le 5 mai 1871, l'amiral remettait des instructions au capitaine de l'avis *Renaudin*, lui enjoignant de se rendre à Banane où se trouvait la maison Daumas-Lasnier de Marseille, dont le représentant était à ce moment M. Lafage, mais le séjour ne pouvait se prolonger trop longtemps, une épidémie très grave ayant atteint tout l'équipage du même navire en 1867, à la suite d'une trop longue station au même endroit. Il fallait rappeler à Banane, au responsable de la maison Daumas de régulariser l'inscription de ses deux vapeurs. Maintenant que la paix est conclue, on ne pouvait plus admettre de retard. Le dernier délai fixé était le 1^{er} juillet. Le *Renaudin* devait montrer le pavillon français dans toutes les rades où se trouvaient des maisons françaises, échelonnées sur la côte ⁽²⁶⁾.

Le rapport du capitaine fut remis à sa rentrée au Gabon fin juin; parti le 6 juin, il s'était rendu à Banane où, tout en suivant les indications du pilote, il s'était échoué dans la crique pendant 24 heures. M. Lafage a demandé pour la régularisation du vapeur *Fanny* un état de naturalisation pour le capitaine. Le commerce du Congo est en augmentation et est appelé à un sérieux avenir ⁽²⁷⁾. Par contre, plusieurs rapports de l'amiral ont trait aux territoires du Gabon et au trafic de contrebande d'esclaves pour S. Tomé, favorisé par de grands chefs et même toléré par le roi Denis et le chef Niangué Nona. Le seul remède est l'extension de l'occupation de la côte par la France, droit acquis par le traité de 1862. Il fallait protéger l'embouchure de l'Ogooué et le

(24) *Ibid.* En mer, le 11 septembre 1870.

(25) *Ibid.* Dakar, le 20 septembre 1870.

(26) *BB⁴ n° 960*. Bourgois, commandant supérieur de la marine au capitaine du « *Renaudin* ». Gabon, le 5 mai 1871.

(27) *Ibid.* le capitaine du « *Renaudin* » au commandant supérieur. Gabon, juin 1870.

Ibid. L'amiral Bourgois au ministre de la Marine. A bord de la « *Bellone* », Libreville, le 17 juillet 1871.

Cap Lopez ⁽²⁸⁾. Le *Renaudin* prit encore contact avec Banane en octobre 1871.

Le dernier rapport du contre-amiral Bourgois, envoyé de Bahia à bord de la *Bellone*, le 7 janvier 1872, rapporte que l'avisos le *Laplace* a fait le tour des stations de la côte. M. Béraud, inspecteur des comptoirs de la maison Lasnier-Daumas, lui avait donné les meilleures nouvelles sur la marche des affaires au Congo. Malheureusement, l'avant-veille de l'arrivée du *Laplace* à Banane, pendant la nuit, la factorerie centrale française était devenue en grande partie la proie des flammes. Le gérant se trouvait au milieu des décombres, cherchant à mettre en sûreté ce qu'on avait pu sauver du sinistre. Les pertes s'élevaient à plusieurs centaines de milliers de francs. Peu de jours auparavant, la petite factorerie portugaise avait aussi brûlé. Les noirs des environs avaient manifesté des intentions de pillage, mais ils ont reculé devant l'attitude énergique des Européens armés pour défendre leurs propriétés ⁽²⁹⁾.

Le contre-amiral du Quilio envoya au ministre le rapport sur la situation politique au Zaïre, compromise par le commandant de la division anglaise de la côte ouest d'Afrique. Le capitaine de l'avisos *Prégent* arrivant à Banane, le 10 octobre 1872, reçut de M. Félix Béraud, agent de la maison Lasnier, une lettre l'informant de la convocation d'une réunion de la cour d'équité établie à Banane. Elle s'était tenue le 30 septembre au siège de l'*Africa Merchants Ld, Cy* de Liverpool. Le commodore de la Division anglaise proposa aux délégués une réunion pour le 5 novembre et de faire un traité avec les chefs indigènes en vue de la protection du commerce. Malgré l'exposé engageant de l'agent en chef de la maison anglaise (*Hatton et Cookson*), le délégué français refusa de demander et de reconnaître cette protection et se promit de dénoncer cette tentative de mainmise de l'Angleterre sur le fleuve, aux autorités du Gabon. Le capitaine Mathieu du *Prégent* prit acte de cette protestation et approuva l'intention de l'agent français de n'attendre d'autre protection que celle de la France. Selon la thèse française, aucune puissance européenne ne pouvait exercer un droit de souveraineté sur les deux rives du Zaïre; les ressortissants européens ne pouvaient s'adresser qu'à leur gouvernement. On tolérait seulement une demande d'aide et de secours d'urgence, cas où l'humanité fait un

(28) *Ibid.* Rapports du 25 juillet 1871, du 10 août 1871, de 29 octobre 1871.

(29) *Ibid.* n° 950. Le contre-amiral Bourgois au ministre de la Marine. Bahia, le 7 janvier 1872.

devoir à toutes les nations européennes de se porter mutuellement secours. Il promit de remettre le document de protestation à l'amiral du Quilio, qui le transmit avec satisfaction au ministre de la marine ⁽³⁰⁾.

E. Masson, commandant de l'avisio *Loiret*, nous fournit le 4 août 1874 un long rapport sur la situation du commerce français au Zaïre, adressé au commandant du Gabon, L. Panon du Hazier. Au cours d'une croisière le long de la côte occidentale, du Gabon à Saint-Paul de Loanda, du 1^{er} juillet au 9 août 1874, le *Loiret* avait rendu visite aux différents établissements français. M. Félix Béraud, gérant en chef de la maison Lartigue-Daumas, donna un rapport sur l'activité des comptoirs de Kissemba, Ambrizette et Banane. La firme traitait environ 1500 tonnes d'arachides décortiquées, 50 tonneaux de caoutchouc, 25 tonnes d'ivoire et 200 tonnes de café. Au mouillage du Zaïre, à Banane, le 24 juillet, se trouvaient un navire français, deux hollandais et un autrichien. Il n'y avait plus à Banane, avec la maison hollandaise, la plus importante de la côte, que la maison française. Les maisons étrangères avaient été évincées par la concurrence de la maison hollandaise et des nombreux traitants portugais établis plus à l'intérieur du fleuve. La maison française, pour soutenir la concurrence, avait déjà établi deux factoreries sur le fleuve. Une à Punta da Lenha traite de l'huile de palme, des arachides, sésames et amandes de palme, l'autre, la plus importante, est à Emboma ou Boma et deux succursales ont été fondées en amont à Binda et à Mossuco. Il s'y traite au moins 2000 tonnes par an. La maison possédait deux vapeurs, le *Tornado* et le *Fanny*, qui faisaient la navigation sur la côte et le fleuve et ramenaient les produits à Banane. Les Anglais avaient renoncé à leur projet de protéger le commerce européen, proposé en 1872 et n'avaient plus de maison à Banane.

De Banane, le *Loiret* fit route pour Landana, où la maison française avait une factorerie avec une succursale à Chiourme sur le Chiloango, envoyant en Europe 300 tonneaux d'huile et 40 de caoutchouc. Depuis 1873, les PP Duparquet, Paris et Carrie y avaient fondé une mission. La station de Landana paraissait la plus salubre de la côte. Le capitaine fut retenu deux jours à terre par le raz de marée et en profita

(30) *BB⁴ n° 961*. Félix Béraud au capitaine Mathieu du « *Prégent* ». Banane, le 11 octobre 1872. Réponse du 12 octobre 1872.

R. T. ANSTEY. *British trade and policy in West Central Africa*, op. cit. p. 52. Commerce anglais au Zaïre en 1873.

pour remonter le Chiloango avec les missionnaires jusqu'à Chiourme et faire des observations sur la navigabilité de la rivière (31).

Le commandant L. Le Trocquer du *Marabout* fut chargé de préparer dès août 1875 l'expédition de l'enseigne de vaisseau Pierre Savorgnan de Brazza dans l'Ogooué. Quatre pirogues que devait remorquer le *Marabout* furent commandées à un charpentier gabonais M. Bounda. A Lambaréné, Brazza devait confier l'expédition aux bons soins du roi aveugle Renoqué. Celui-ci devait le mettre en rapport avec les chefs des villages Askonka, Omango, N'Douma, Oronga, du haut fleuve (32). Son départ eut lieu le 3 novembre. Le contre-amiral Ribourt fut chargé de seconder les efforts de l'exploration. Son successeur, le contre-amiral Allemand reçut des instructions similaires le 27 février 1877 (33). Le contre-amiral devait donner à l'expédition l'appui moral qu'elle méritait. L'entreprise était encouragée par plusieurs départements ministériels. Le ministre de la Marine tenait à se voir transmettre toutes les informations que pourrait envoyer de Brazza. L'expédition permit à celui-ci d'arriver jusqu'à l'Alima et quelques années plus tard de retourner par la même voie jusqu'au fleuve Congo.

Le commandant du Gabon, Clément, transmet au ministre deux rapports de M. Conquy, chef des factoreries Daumas-Lartigue de Banane en septembre 1875. Le commerce de la maison consiste en gomme élastique, ivoire en petite quantité, huile de palme et amandes de palme pour les comptoirs de Pointe Noire et de Chiloango. On descendait les produits par pirogues de la factorerie de Chiourme à Landana, où le chargement se faisait pour l'Europe.

A Banane se trouve le grand dépôt de la firme; dans les factoreries du fleuve Congo à Punta da Lenha et Mossuco et leurs succursales, les échanges consistent en huile de palme, amandes de palme, arachides suivant la saison, ils fournissent la plus grande partie du chargement des navires. Les factoreries d'Ambrizette traitaient des produits riches, ivoire et caoutchouc en quantité assez importante; à Kissemba, outre ces produits, on achetait du café, mais en quantité restreinte. Le comptoir d'Ambriz traitait moins d'affaires, les linguïstes dirigeaient les

(31) *BB⁴ n° 974*. E. Masson, commandant du « *Loiret* » au commandant L. Panon du Gabon, Libreville, le 4 août 1874.
L. JADIN, *Duparquet* (Charles-Aubert), op. cit.

(32) *BB⁴ n° 985*. Renseignements sur la navigation de la rivière Akande Haut-Ogooué.

(33) *BB⁴ n° 1055*. Instructions du 27 février 1877.

caravanes, de préférence en dehors des points occupés par les autorités portugaises.

Les produits d'échange offerts aux indigènes consistent surtout en tissus de toutes sortes, cotonnades de provenance anglaise, surtout de Manchester, eaux de vie, genièvre de provenance allemande et belge, Hambourg, Bruxelles; enfin en poudre de provenance belge. Pour ce dernier produit, la maison pourrait s'en procurer en France, mais le gouvernement n'a jamais consenti à accorder le barillage indispensable pour traiter les échanges. On vendait de la quincaillerie commune, coutellerie commune, provenance Birmingham, armes, fusils à silex, poignards d'infanterie, sabres de cavalerie, provenance française, d'après contrat passé par le gouvernement, de la verroterie d'Italie et de Bohême. On reçoit en petite quantité quelques indiennes, tissus de Rouen, mais elles sont d'un prix trop élevé.

On expédie par bateaux à voiles les graines oléagineuses à Marseille, l'huile de palme au Havre. Par les steamers anglais touchant les ports africains, une fois par mois, on expédie à Liverpool l'ivoire, le caoutchouc et le café. D'après les dernières statistiques, les affaires annuelles variaient entre quatre et cinq millions de francs. Dans tous ces ports, il y a des factoreries anglaises, portugaises et hollandaises. La seule maison anglaise sérieuse est celle de MM. Hatton-Cookson, les autres n'ont que peu d'importance. *L'Afrikaansche Handelsvereemiging*, société par actions, fait grande concurrence, mais travaille en dépit du bon sens. En ce moment, les affaires sur la côte sont mauvaises. 1°) Depuis deux ans, on signale une baisse de la récolte des oléagineux, à cause de la sécheresse; 2°) Les maisons ayant des agents incapables, les produits riches s'achètent à des prix exorbitants : il y manque d'entente entre les blancs; les indigènes bénéficient de leur animosité (34).

Conquy fit également un long rapport sur le débarquement de l'escadre anglaise dans le fleuve Congo. Les « Mousserongues » Mousserongos, habitant les villages situés sur les rives du fleuve et dans les criques en deçà de Punta da Lenha ont pillé à diverses reprises des embarcations chargées de marchandises appartenant aux factoreries des deux rives du fleuve. La maison Daumas et Lartigue a été plusieurs fois victime de ces vols à main armée. Le nombre des assaillants étant

(34) *BB⁴ n° 985*. Rapport de M. Conquy, Banane, septembre 1875.

(35) R. T. ANSTEY, *British trade and policy in West Central Africa*, *op. cit.*, p. 57.

toujours plus élevé que celui des hommes de l'équipage, ceux-ci préféreraient abandonner les marchandises que d'être faits prisonniers ou même massacrés, s'ils faisaient usage de leurs armes.

En dernier lieu, une goélette anglaise, la *Géraldine*, chargée de marchandises destinées à la maison portugaise Ferreira-Pardo de Boma, échoua sur un banc, à un endroit où ces pirates sont le plus à craindre, nommé Malella. Le capitaine aurait abandonné son navire à la garde de quelques krouboys pour aller chercher du secours à Punta da Lenha. La goélette fut bientôt attaquée par les Moussorongos, les gardes furent massacrés et le navire entièrement pillé. D'après une autre version, les attaquants se seraient présentés en nombre considérable et auraient sommé le capitaine de leur abandonner son navire. Ne pouvant résister, il aurait été forcé de leur livrer son navire et sa cargaison.

En tous cas, le capitaine et son équipage revinrent à Banane et s'embarquèrent à bord du navire anglais pour Saint-Paul de Loanda, où ils portèrent plainte au consul anglais, David Hopkins. Ces faits furent signalés immédiatement au Foreign Office. Quelques jours plus tard, le consul informa le commodore Hewett de l'escadre anglaise, de passage à Loanda, et s'entendit avec lui sur les mesures à prendre. Le consul vint ensuite avec le commodore et son état-major à bord de l'*Active* à Punta ou Porto da Lenha et ils convoquèrent les princes du pays. Ceux-ci ne voulurent rien entendre et le commodore et le consul furent gravement insultés au point que des voies de fait étaient imminentes; une centaine d'indigènes campaient dans les environs, prêts à intervenir.

Les autorités anglaises durent rentrer à bord, sans avoir obtenu les satisfactions qu'ils désiraient de ces indigènes. A partir de ce moment, on vit continuellement des navires de guerre anglais croiser à l'embouchure du Congo et le long de la côte de Banane à Saint-Paul de Loanda, mouillant soit à Banane, soit à la pointe de Santo-Antonio. On s'attendait à une expédition anglaise contre les Moussorongos. Le 23 août 1875, l'agent principal de la maison hollandaise de Banane, qui avait accordé à l'expédition toute l'aide en son pouvoir, présenta à la maison Daumas une circulaire du commodore Hewett, en date du 4 août. Le commodore annonçait son intention de rassembler toute l'escadre dans les eaux du Congo vers le 29 août, dans le but d'obtenir par la force, si c'était nécessaire, des indigènes des réparations pour les actes de piraterie, notamment pour l'attaque contre la *Géraldine* de janvier. L'avertissement était donné pour permettre aux commerçants de mettre

en sûreté leurs propriétés à Banane et Punta da Lenha, où elles seraient protégées par les navires de guerre.

La maison hollandaise prêta le concours de ses vapeurs et pilotes dans le but de faciliter à l'expédition les sondages dans les criques et la reconnaissance des chemins à suivre. En retour, les bâtiments anglais mirent à sa disposition des chaloupes à vapeur et embarcations pour enlever les marchandises de certaines factoreries. On mit ensuite le feu à ces maisons pour ne pas entraver les opérations de l'escadre.

L'escadre, après avoir fait des reconnaissances, se mit en mouvement le 31 août 1875. Elle comprenait les corvettes *Active*, *Encounter*, *Spiteful*, l'avisos à vapeur *Faom*, les canonnières à vapeur *Ariel* et *Merlin*, le transport *Supply* et, en plus, un certain nombre de chaloupes à vapeur. Les navires avaient été mouillés à l'île aux Bœufs, près de Malella et à Punta da Lenha.

L'attaque commença le 2 septembre avec deux canonnières et les chaloupes. Le 4, le commodore réunit à bord du *Faom* les négociants du pays à Punta da Lenha où Conquy se trouvait lui-même avec le *Fanny*. Le commodore demanda l'aide de tous pour s'emparer du noir, Manuel Vacca et du prince de Malella. Conquy refusa de s'engager, ne voulant pas compromettre les intérêts de sa maison. Le commodore déclara alors qu'il fallait également évacuer Punta da Lenha, ce qui parut impossible à l'agent français. Il rejoignit aussitôt Banane où était arrivé le *Diamant*, navire de guerre français, avec le commandant Cantaloube. Le combat avait, à la date du 4, causé la mort d'un certain nombre d'indigènes et plusieurs marins avaient été grièvement blessés (36).

Le lieutenant Cantaloube mit le *Diamant* à la disposition de M. Conquy pour évacuer les marchandises de sa firme, entreposées à la factorerie portugaise de Punta da Lenha et remonta le fleuve le 6 septembre. Il rencontra l'*Active* à l'île aux Bœufs, le *Spiteful* et l'*Encounter* à Malella avec l'*Ariel*, le *Merlin* et le *Faom*. Ce dernier navire avait le commodore à son bord. Autour se trouvaient plus de 30 embarcations, toutes bondées de marines, matelots et noirs à la remorque de 10 canots à vapeur. Les canots étaient protégés de parois en tôle, les canonnières par des hamacs. Il n'y avait eu jusqu'alors que deux hommes blessés. Le soir, le commodore Hewett mit le capitaine français au courant des opérations. Il voulait détruire les pirates, si nombreux sur

(36) BB⁴ n° 985. Rapport de Conquy au commandant du « *Diamant* ». Banane, le 5 septembre 1875.

la côte. Jusqu'alors, il avait brûlé plusieurs villages, pris des pirogues, mais les noirs s'étaient retirés à l'intérieur et il devait poursuivre l'expédition.

Le 7, le *Diamant* partit, sans avoir évacué la factorerie, le gérant ayant refusé; il se contenta de recommander les intérêts de M. Conquy au capitaine Hewett. A son arrivée à Loanda, le gouverneur général s'enquit des opérations de l'expédition anglaise. Il craignait beaucoup que les Anglais ne s'emparent du Congo et se disposait à protester énergiquement, prétendant que les limites des possessions portugaises s'étendaient jusqu'à Landana. Il n'avait malheureusement aucun bâtiment de guerre à envoyer au Congo. Le gouverneur général était persuadé que l'expédition était un prétexte à l'occupation.

Le lieutenant Cantaloube, tout en donnant ces précisions sur l'expédition anglaise, envoyait à l'amiral Ribourt un rapport sur le commerce français, d'après les informations reçues de Conquy. Il regrettait que la firme Daumas n'employât pour son commerce que des produits et des navires étrangers. Vu le fret élevé des navires français, on en comptait à peine un sur cinquante au fleuve Congo (37).

Dans un second rapport au contre-amiral, le lieutenant Cantaloube reprend le récit de l'expédition anglaise du commodore Hewett et exprime à son tour des inquiétudes sur les intentions des Anglais au sujet de l'occupation de la côte d'Afrique, sous prétexte de protéger le commerce. L'expédition, relativement nombreuse, comptait 1500 à 2000 hommes et sept bâtiments. Les agents des factoreries françaises et portugaises ne voulant pas collaborer à la répression, comme la maison hollandaise, par crainte de représailles des noirs, le commodore est mécontent.

A juger par le nombre des marins du *Diamant* atteints de fièvre après leur court séjour, l'expédition anglaise paiera chèrement son passage dans la brousse et les criques du fleuve. Les Anglais, pensait-il, possèdent déjà tous les grands fleuves d'Afrique et bientôt toute la côte. Ils pourraient ainsi supprimer complètement l'esclavage et, à l'aide de quelques Européens et de nombreux douaniers formés à Sierra Leone, exploiter ces immenses régions (38).

(37) BB⁴ n° 985. Le lieutenant Cantaloube, commandant le « *Diamant* » à l'amiral Ribourt. Montevideo, le 20 octobre 1875.

(38) BB⁴ n° 985. Le lieutenant Cantaloube au contre-amiral Ribourt. Montevideo, le 20 octobre 1875.

PUBLIC RECORD OFFICE, Londres, F. O. 63/1116. Répression de l'attaque de la *Geraldine*. Protestation du Portugal du 5 décembre 1875. Le gouverneur général de Loanda, le 25 août 1875.

En 1876, la défense des intérêts commerciaux de la maison française à Landana et la nécessité de défendre les missionnaires spiritains qui y étaient établis depuis 1873 amenèrent le ministère de la Marine à ordonner également une expédition punitive contre le chef Ma Tenda ⁽³⁹⁾. L'exposé de ce débarquement et du traité du 10 août qui en résulta n'intéresserait qu'indirectement le rôle de la marine française au fleuve Congo. Nous le ferons d'après les archives de Paris à une autre occasion. L'arrivée de Stanley au Congo allait dès l'année suivante donner la plus grande importance au rôle de la marine française dans les eaux du Zaïre.

(39) L. JADIN, *Duparquet (Charles-Aubert)*, op. cit.