

Publié le 12 juin 2018.  
Dernière modification : 17 janvier 2025.  
[www.entreprises-coloniales.fr](http://www.entreprises-coloniales.fr)

## SOCIÉTÉ D'ÉTUDES COLONIALES, puis SYNDICAT CONGO Création de l'[Indusmine](#)

SOCIÉTÉ FRANÇAISE POUR L'INDUSTRIE ET LES MINES <sup>1</sup>  
Société anonyme au capital de 3 millions de francs  
Siège social : à Paris, 45, boulevard Haussmann.

---

Assemblée générale ordinaire du 23 juin 1906  
(*Les Assemblées générales*, 25 juin 1906)

.....  
Votre société a également obtenu la gérance d'un syndicat qui vient d'envoyer une mission au Congo. Il est signalé, en effet, à environ deux cents kilomètres de la côte, un immense territoire cuprifère exploré par différents groupes financiers et qui pourrait devenir un vaste champ d'exploitation. Nous serons fixés dans quelques mois probablement sur les résultats de notre propre exploration qui a été préparée avec le plus grand soin, et est dirigée par un ingénieur ayant une haute compétence acquise par une longue pratique de semblables missions.

.....  

---

Le chemin de fer Sud-Congo  
La Mission Bel au Congo  
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 31 janvier 1909)

---

<sup>1</sup> Société française pour l'industrie et les mines (Indusmine) : créée en décembre 1895 à Paris par Charles-Frédéric Bentz-Audeoud (Nyon, 1861-Neuilly, 1937. Elle est à l'origine de la [Société immobilière d'Algérie](#) à Oran (1899).



M. et Mme Bel

Par arrêté, en date du 14 mai 1906, M. le ministre de l'Instruction publique chargea M. Jean-Marc Bel, ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur civil des mines, d'une mission au Congo français, ayant pour objet la géologie, la minéralogie, la géographie et les conditions économiques d'une partie de la région congolaise comprise entre Brazzaville et la mer. M. le ministre des Colonies voulut bien réclamer communication des rapports des membres de cette mission, et inviter le commissariat général du Congo à faciliter leur tâche.

Outre cet objet scientifique, la mission, **organisée par une association spéciale**, devait reconnaître la valeur de la région minière traversée et en déterminer les moyens d'accès.

Le chef était secondé :

1° Pour la partie minière, par M. Devès, ingénieur, ancien élève de l'École des mines d'Alais, sous-chef de la mission ;

2° Pour la partie topographique et géographique, par M. le capitaine du génie, J. Mornet ;



Élie Devès et le capitaine Mornet

3° Pour l'histoire naturelle, par M<sup>me</sup> Bel, correspondant du Muséum d'histoire naturelle de Paris.

Il était de plus accompagné :

4° De quatre maîtres-mineurs européens, MM. Rosa, Blache, Nicolas et Valat ;

5° D'une équipe de dix-huit travailleurs et ouvriers d'art sénégalais, de quatre interprètes et d'une centaine de travailleurs indigènes, recrutés à Loango, des porteurs nécessaires au transport de 600 à 700 charges de matériel et de ravitaillement ;

6° Une escorte de quinze miliciens devait surveiller les porteurs.

#### Le centre des recherches

Tout ce monde, soit directement par Loango, soit indirectement par le chemin de fer belge et Brazzaville, devait gagner M'Boko-Songo sur la haute Loudima, dans le bassin du Niari.

M. Devès, par Loango, avec le gros de la mission, en employant 1.500 porteurs indigènes recrutés aux étapes, transporta en quatre mois, par la trop fameuse route des Caravanes, la plus grande partie du matériel de Loango à M'Boko-Songo. M. et Mme Bel, et le capitaine Mornet, montés par la voie belge et partis de Brazzaville, en convoi léger, se rendirent avec 600 porteurs au lieu de réunion.

Les 2.000 porteurs furent recrutés, grâce au précieux concours du commissaire général et des fonctionnaires. Aussi toute la mission se trouva-t-elle réunie au grand complet dans le pays de M'Boko-Songo. Cette région est située sur le versant septentrional de la chaîne de partage des eaux du Congo et du Niari, près des sources de deux des principaux affluents de ce dernier, la Loudima et la N'Kengké.

En somme, pour se rejoindre, les deux fractions de la mission avaient traversé, chacune en partie, toute la contrée de Loango à Brazzaville, presque entièrement par la route des Caravanes. Au retour, le capitaine Mornet, en vue de reconnaître un tracé de voie ferrée allant de la mer à Brazzaville, descendit la vallée de la Loémé et étudia la baie de Pointe-Noire. À l'aide des rapports des quatre principaux membres de la mission, il est possible de donner une description exacte et pittoresque de l'ensemble de la région.

#### Aperçu géologique et géographique des régions reconnues.

.....

#### Les gisements métallifères du Moyen-Congo.

On sait que l'objet principal de la mission Bel était l'étude des gisements métallifères du Moyen-Congo. En ingénieurs-experts, MM. Bel et Devès ont visité le plus grand nombre possible de ces gisements, mais à cause de l'hostilité des indigènes, n'ont pu accéder à certains d'entre eux.

Tous ceux qu'ils voulaient étudier scientifiquement afin de déterminer, par des sondages, leur nature filonienne, sont situés au Moyen-Congo, à une grande distance à l'intérieur et à 300 kilomètres environ de tout port d'embarquement.

Mais le tracé de la voie projetée les traversera, comme nous l'avons vu. Voici maintenant, d'après le rapport officiel de M. Bel lui-même, quels sont la situation, l'état, la nature et les probabilités de teneur de ces gisements métallifères.

Les gisements du Moyen-Congo faisant l'objet des études de la mission, écrit M. l'ingénieur Bel, appartiennent au bassin du Niari, et à un district métallifère très étendu. Ils ont fait l'objet d'exploitations indigènes depuis une lointaine époque. Ils ont été visités, au cours des vingt-cinq dernières années, par divers explorateurs, et notamment par la mission A. Lechâtelier (1893) qui, déjà, en fit connaître le puissant intérêt.

L'ensemble des gisements du Moyen-Congo nous a paru constitué par une zone ou bande minérale filonienne. Cette bande se serait formée à la suite d'une grande cassure perpendiculaire à la chaîne littorale du Mayombé, et produite à travers les calcaires, supposés dévoniens, qui recouvrent la région, pendant que se faisaient les plissements transversaux. qui ont créé cette chaîne, sous l'action d'une poussée paraissant venir du S. ou du S.-O. La cassure, qui serait par conséquent d'époque post-dévonienne, s'étend suivant une direction toujours parallèle à elle-même : N. 72° E. magnétique, avec les interruptions naturelles, dues à divers rejets, correspondant à de grandes vallées de fractures secondaires transversales.

Le gisement occupe ainsi une région, dont les deux parties extrêmes sont : Mindouli au N.-E., et M'Boko Songo au S.-O. Les mines situées à ces deux extrémités sont surtout cuprifères ; les districts du centre, où nous n'avons pu accéder que très partiellement, renferment en outre des gisements de plomb, paraissant encore actuellement exploités par les indigènes. Ceux-ci sont venus en force, à notre approche, nous en interdire l'accès, alors que nous recueillions sur le sol des scories riches en plomb et des fragments de tuyères de leur fabrication, qui avaient dû servir à leurs opérations de fusion des minerais, effectuées dans de petits fourneaux creusés dans le sol, suivant un procédé analogue à la méthode catalane employée autrefois en Europe pour les minerais de fer.

La partie S.-O. renferme un peu de zinc, et nous y avons reconnu, avec le cuivre prédominant à de hautes teneurs, des teneurs aussi fort élevées en argent associé au cuivre ; ces dernières peuvent être considérées à peu près comme un fait nouveau.

Dans cette région S.-O., le gisement est constitué par une série d'énormes chapeaux de fer, en amas, alignés, comme les grains d'un chapelet, mais comme des grains immenses, sur la direction de la grande cassure, qu'on peut appeler cassure post-dévonienne du Niari.

À son extrémité N.-E., le gisement s'éparpille en minces ramifications, minéralisées en chalcosine, renfermant accidentellement de l'argent natif, donnant du minerai très riche en cuivre, formant des veines peu consistantes et susceptibles seulement d'un petit tonnage.

Il contient très accidentellement aussi des diophtases, connues sous le nom de « Mindouli », mais qui sont sans valeur industrielle.

Aussi, plusieurs des ingénieurs qui ont visité cette partie N.-E. sont restés perplexes.

Au contraire, les amas du S.-O. sont considérables. Ils n'ont pas, comme les premiers, fait l'objet de petits puits indigènes ; mais ils ont donné lieu à de véritables exploitations à ciel ouvert, comparables à celles de grandes carrières.

Le minerai de cuivre y est répandu en boules, et aussi en placages de malachite concrétionnée et quelquefois d'azurite, disséminées dans les chapeaux de fer, souvent sur des parois verticales, formant le remplissage central, parallèlement aux épontes, d'un puissant filon, parois laissées encore intactes, par places, par les indigènes, comme piliers de soutien.

C'est donc un gîte oxydé dans ses parties hautes, et il ne peut en être autrement, suite de la situation par de celles-ci au-dessus du niveau hydrostatique.

Afin de mettre en évidence les parties plus profondes, la mission a commencé autour de ces grandes excavations à ciel ouvert une série de puits de reconnaissance. Ces puits, au moment du départ de M. Bel, étaient arrivés à une douzaine de mètres de profondeur, et ils devaient être poursuivis aussi profondément que possible. Depuis le retour en France de M. Bel, effectué en janvier 1907, le sous-chef de la mission, M. E. Devès, resté au Congo, a annoncé d'abord qu'il avait découvert les parties pyriteuses des gisements considérés ; et il en a adressé à M. Bel, qui les a examinés, puis apporté lui-même, plusieurs échantillons.

Ces échantillons présentent à la fois des minerais oxydés de malachite et d'azurite, en association avec des pyrites de fer et de cuivre ou de chalcopryrite, à l'état grenu.

Ce fait est de la plus haute importance au point de vue de la possibilité de l'extension des gîtes en profondeur. Il justifie l'opinion que M. Bel avait exprimée dans son précédent rapport sommaire : que ces gisements étaient d'origine filonienne et faisaient partie du remplissage de grandes fractures de l'écorce terrestre.

Il permet de conclure, sans se borner à des arguments théoriques, que les minerais oxydés et les sulfures noirs, qui composaient jusqu'ici les gisements connus, peuvent provenir de l'altération et de la transformation, sous l'action des influences atmosphériques, au voisinage de la surface du sol, de gisements pyriteux originels, constituant des dépôts permanents de profondeur.

Les études savantes et consciencieuses de M. Bel, corroborées par les découvertes du sous-chef de la mission, M. l'ingénieur Devès, prouvent surabondamment la richesse variée des minerais de cuivre ou de plomb argentifère du bassin du Niari. Avec les données présentes, ces dépôts métalliques permettent certainement d'envisager la possibilité de leur exploitation scientifique et industrielle.

Mais il est indispensable que cette exploitation soit faite à l'européenne et non avec des procédés primitifs. Ceux-ci suffiront simplement, pendant la période de construction et de mise en rendement de la voie, à apporter un précieux appoint au transport de retour, lorsque la ligne sera ouverte jusqu'au centre minier de M'Boko-Songo. Plus tard, il est incontestable que tous les minerais du bassin, aussi bien ceux provenant de Mindouli que de M'Boko-Songo, auront avantage à parvenir à la mer et surtout au port maritime de Pointe-Noire par la voie ferrée.

Les amener à Brazzaville, les charger pour la traversée du Pool, les décharger pour la voie belge jusqu'à Matadi, et les embarquer là pour l'Europe, tout cela formerait un ensemble de manipulations et de transbordements trop onéreux, même pour un minerai riche, de cuivre ou de plomb argentifère, d'autant plus que la capacité de transport, du chemin de fer belge ne pourrait excéder 18.000 à 20.000 tonnes par an, selon l'assertion même du directeur de la Compagnie.

Le trafic des mines, dont le montant reste présentement incalculable, est donc acquis sûrement, dès la première heure, au chemin de fer projeté. Il n'est pas exagéré, vu son importance, de croire qu'à lui seul il justifierait la construction de cette voie, bien qu'il faille se défier de comparaisons superficielles.

C'en serait une, par exemple, de prendre note du développement du chemin de fer minier de Gafsa, pour en induire la prospérité future de la voie qui nous occupe. Les extraordinaires gisements de phosphates qui, par la voie du désert, gagnent le port de Sfax, par leur nature comme par leur exploitation, ne sauraient être mis en relation avec les gisements surtout cuprifères du Congo, malgré la valeur marchande de ceux-ci. Mais sous le bénéfice de ces réserves, il est permis de conclure que l'exploitation forestière industrielle expliquerait la construction du premier tronçon qui se fera, nous en avons l'assurance, même si l'on abandonne le projet total. Il est plus que vraisemblable encore que la mise en marche à l'européenne des mines de M'Boko-Songo et de Mindouli suffirait à rémunérer le capital engagé dans l'établissement d'une voie qui ne présente que des difficultés de second ordre. Nous verrons, d'autre part, que la voie projetée est mieux garantie enfin dans son rendement nécessaire par l'importance du trafic général français de notre grand Congo.[...]

---

Albert Enders (1879-1943),  
ancien des [Cuivres d'Algérie](#)  
administrateur directeur de la [Société des mines du Djoué](#)

Nouveaux membres admis  
(*Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux*, 1911)

ENDERS (A.), administrateur directeur de la Société des mines du Djoué (Afrique équatoriale française), gérant adjoint du Syndicat Congo, administrateur de la Compagnie industrielle et minière des cuivres d'Algérie, fondé de pouvoirs de la Société Magny et Cie (recherches minières), 35, rue Joubert, à Paris.

Présenté par M<sup>me</sup> Bel, MM. J. M. Bel, Ph. Rousseau.

---

## Le Syndicat Congo

(*L'Afrique française*, bulletin mensuel du comité éponyme, janvier 1925)

Le ministre de l'Instruction publique chargea le 11 mai 1906, M. Marc Bel, ingénieur des mines, d'une mission dans cette région [le Niari]. Une société en participation, appelée « Société d'études coloniales », devenue ensuite « Syndicat Congo », prit les frais de cette mission à sa charge.

M. Marc Bel emmena avec lui M. Devès, ingénieur des mines, 4 chefs mineurs, le capitaine du génie Mornet, chargé de l'étude d'un chemin de fer destiné à évacuer les minerais vers un port français, ainsi que M<sup>me</sup> Marc Bel, qui s'occupa des études d'histoire naturelle et d'ethnographie.

La mission dura de fin mai 1906 à juillet 1907 (M. Bel rentra en France en janvier 1907) et elle rapporta d'une part des études fort intéressantes sur les gisements miniers et de l'autre un tracé de chemin de fer, à voie d'un mètre, partant de la baie de Pointe-Noire, dont la rade fut sondée avec l'aide des capitaines au long cours Quesnel et Vincent, empruntant les vallées de la Louvisi Occidentale, de la Loakoani, de la Médzia et du Djoué pour atteindre enfin Brazzaville. Les études sommaires faites sur le terrain permettaient d'envisager la construction d'un chemin de fer desservant la région minière dans toute sa longueur tout en assurant le trafic à destination eu de provenance du bassin intérieur du Congo.

La voie devait avoir un peu plus de 500 kilomètres et la construction était évaluée de 70 à 80 millions.

M. Devès séjourna à Bokosongho du 19 juillet 1906 jusqu'en avril 1907. Les prospections furent parfois gênées par l'attitude peu amicale des Bakamba et même hostile de certains Basoundi.

Néanmoins, une dizaine de puits de recherche furent poussés jusqu'au niveau hydrostatique, c'est-à-dire à 10 ou 15 mètres de profondeur, et l'on creusa quelques galeries destinées à recouper les gisements exploités par les indigènes.

Une ancienne exploitation indigène ayant été signalée à M. Bel dans la vallée du Djoué, il envoya M. l'ingénieur des mines Camy l'étudier (25 mai 1909) et, en novembre de la même année,

M. Devès, accompagné de trois maîtres mineurs et de M. René Blanchard, chargé des études économiques et d'histoire naturelle, vint poursuivre les recherches. À l'endroit que l'on baptisa Renéville en l'honneur de M. Blanchard, on trouva les anciens travaux miniers indigènes, des scories, des mattes de cuivre. L'on découvrit même d'autres gisements miniers, inconnus des indigènes, à quelques kilomètres au N.-E.

Une concession minière fut accordée le 12 août 1911 et une société dite « des Mines du Djoué », au capital de 1.200.000 francs, fut constituée le 10 août 1910.

Depuis, les Sociétés de Mindouli et du Djoué ont fusionné et la Compagnie minière du Congo a porté en 1923 son capital à 16 millions 1/2.

---