

**BIEVRE (DE)** (*Cyrille-Paul*), Ingénieur naval, Directeur de la Marine du Haut Congo (Brasschaat, 25.6.1888 - Anvers, 28.3.1971). Fils de Clément et de Ickx, Elisabeth.

Après ses études d'ingénieur des constructions civiles à l'Université de Louvain (1912), Cyrille De Bièvre entreprit celles d'ingénieur civil des constructions navales à l'Université de Gand (1913). C'était un brillant étudiant qui, en 1912, avait été admis premier au concours d'admission des ingénieurs à l'administration de la Marine. Celle-ci l'envoya à Charlottenbourg (1914) pour parfaire encore ses connaissances en constructions navales.

Il était revenu au pays, lorsque éclata la première guerre mondiale. Ne pouvant supporter l'occupation allemande, en 1916, il quitta la Belgique en traversant les barrages électriques à la frontière hollandaise et rejoignit les troupes belges. Il fut versé comme soldat dans l'artillerie lourde et se trouvait à l'instruction au camp d'Eu, en France, lorsqu'il fut contacté en 1917 pour remplacer au Congo Alfred Smal, directeur du chantier naval Cockerill, réfugié à Londres, qui avait accepté d'assurer à Léopoldville, pendant une année, l'interim de la direction de la Marine du Haut-Congo.

Le 1<sup>er</sup> mai 1917, De Bièvre signa un contrat de trois ans au traitement de 14.000 francs. Le 19 mai 1917, il s'embarquait à Falmouth à bord du s/s *Albertville* qui arriva à Boma le 11 juin 1917.

Le nouveau directeur fut envoyé directement à Léopoldville où le travail ne manquait pas pendant cette difficile période de guerre. En effet, il fallait absolument maintenir les transports fluviaux afin de ne pas asphyxier la vie économique du Congo, alors que les approvisionnements en matière d'entretien et de réparation étaient assurés avec une extrême parcimonie.

Heureusement, l'indépendance de la Marine du Haut-Congo vis-à-vis des autorités de Léopoldville, obtenue par son prédécesseur, fut maintenue et De Bièvre correspondait directement avec le Gouverneur général à Boma, sans passer par le Commissaire de district de Léopoldville.

Smal avait été le premier ingénieur naval à œuvrer au Congo et il avait déjà fait apporter des progrès considérables à l'exploitation de la flottille fluviale; De Bièvre poursuivit et perfectionna l'œuvre de Smal, et cela, dans des conditions de plus en plus difficiles.

Notamment, il apporta une attention particulière à la création de postes à bois et aux accostages dans les affluents.

Pour maintenir en service certaines « *Délicatesses* » dont les chaudières étaient irréparables, il fit déterrer de vieilles chaudières enfouies dans le sol depuis des années et dont le dôme servait de bitte d'amarre. Après nettoyage et retubage, elles purent être utilisées à nouveau. C'est lui qui calcula la vitesse économique des convois sur le réseau congolais. D'une façon générale, les bateaux étaient mal utilisés; ils naviguaient trop vite et avec un tonnage insuffisant. La vitesse optimale était de 11 km/h; aussi, il fut décidé que les grandes unités de l'époque, du type *Roi Albert* par exemple, navigueraient désormais en prenant deux barges à couple. Ainsi, la capacité d'un convoi passait à 1 100 t et la vitesse à 6 nœuds, alors qu'avant, un automoteur de 500 t naviguait à 8 nœuds.

Pour augmenter l'importance des transports d'huile de palme, De Bièvre réduisit le rythme des services à passagers vers Stanleyville et Lusambo.

Toutes ces mesures conduisirent à une réduction du prix de revient des transports, ce qui devenait impérieux depuis que des baisses de tarif avaient été consenties pour tenter de maintenir le niveau des exportations du pays.

Le ravitaillement en combustible étant souvent déficient, De Bièvre confia l'exploitation des postes à bois à des particuliers, mais le résultat de la gestion dépendait souvent du chef de poste. A cette époque, malgré le rendement thermique supérieur du moteur à combustion interne, les bateaux propulsés par machine à vapeur étaient plus économiques à cause du bon marché du bois comme combustible. C'est pourquoi De Bièvre fit remplacer les moteurs Diesel de l'*Eendracht* par une machine à vapeur, afin de diminuer le coût d'exploitation de cette unité.

A la fin de la guerre, les transports furent gravement perturbés par suite de l'épidémie de grippe espagnole. A cause de sa gravité et du nombre de malades, la vie économique du pays était désorganisée et, pendant près de deux mois, il n'y eut guère de transports réguliers. De Bièvre estimait que 3 000 t de marchandises étaient restées en souffrance dans les ports du Haut, alors qu'en 1918, la Marine de l'Etat transportait un peu moins de 30 000 t. De Bièvre lui-même fut assez sérieusement grippé en janvier et février 1919.

Tout le monde louait la qualité des services rendus par cet ingénieur éminent à une période aussi difficile. Cependant, des complications administratives énervèrent les relations entre l'intéressé et les autorités pendant la dernière année de son séjour au Congo.

Lorsque De Bièvre était parti en Afrique, il avait reçu de l'Administration belge de la Marine, un congé de deux ans. De son côté, le Ministère des Colonies lui avait fait signer un contrat de trois ans. Fort de son bon droit, le 11 avril 1919, il écrivit au gouverneur général Henry pour demander à rentrer en Belgique à l'issue de son congé de deux ans. On lui répliqua que s'il quittait avant le mois de mai 1920, il y aurait rupture de contrat et que les tribunaux seraient saisis de l'affaire.

En fait, De Bièvre avait déjà correspondu avec Smal, qui était rentré en Belgique et dirigeait à nouveau le chantier Cockerill à Hoboken. Smal était prêt à engager De Bièvre dans des conditions avantageuses, vu la qualité des services qu'il rendait.

De Bièvre fit remarquer que les fonctionnaires sous statut pouvaient donner leur démission sans risque de poursuites judiciaires et que l'administration perdait d'ailleurs des agents au profit des sociétés privées où ils étaient mieux rémunérés. Alors qu'il assumait de lourdes responsabilités, il avait sous ses ordres au moins dix subordonnés qui touchaient un traitement supérieur au sien.

L'administration lui demandait de rester en place, le temps de lui trouver un remplaçant et naïvement lui écrivait qu'on approcherait Alfred Smal pour qu'il revienne en Afrique. Evidemment, cette solution n'était pas possible et De Bièvre, qui le savait, protestait contre le préjudice qu'on lui faisait subir en le maintenant au service de la Colonie au-delà des deux années de congé que l'administration de la Marine lui avait octroyées.

Finalement, son traitement fut porté à 18 000 francs à partir du 1<sup>er</sup> mai 1919 et il

resta à Léopoldville jusqu'en avril 1920.

Pendant la dernière année de son séjour, la situation de la Marine du Haut-Congo devint critique par suite de la pénurie de personnel au point qu'on redoutait même de devoir désarmer certains bateaux. Ce qui manquait à la Marine du Haut-Congo, c'était une gestion selon des méthodes industrielles. De Bièvre en était d'ailleurs persuadé et il est permis de croire, étant donné la nature de certaines correspondances, qu'il n'était pas étranger à la transformation de la Marine du Haut-Congo en une Société Nationale des Transports fluviaux, (SONATRA), qui, suite à un décret du 27 décembre 1919, vit le jour le 29 septembre 1920.

De Bièvre mit également au point les spécifications du nouveau matériel à acquérir; il s'inquiéta au sujet de la qualité du bateau acheté aux Etats-Unis, arrivé d'ailleurs après son départ, et qui navigua sous le nom de *Kigoma*.

Pour les services rendus pendant son séjour au Congo, il reçut l'Etoile de service à une raie et la Médaille civique de 1<sup>re</sup> classe.

De retour au pays, De Bièvre y fit une brillante carrière. De 1920 à 1923, il fut ingénieur-chef des travaux au Chantier Cockerill.

En 1923, il était nommé directeur de la Mercantile Marine Engineering and Graving Docks, dont il devint dans la suite l'administrateur-directeur général. En 1923, cette société ne possédait qu'un petit atelier situé Ankerrui à Anvers. Sous la direction énergétique de De Bièvre, un grand chantier naval avec plusieurs cales sèches de réparation a été érigé au Hansadock; depuis, il n'a cessé de se développer et comporte également un département de constructions industrielles.

En 1937, il assura pendant quelques mois la direction *ad interim* du chantier naval Cockerill, en vue de modifier son organisation, avant la nomination d'un nouveau cadre de direction.

Il se retira du service actif à la fin de 1954, mais il continuait à exercer une grande activité dans le domaine scientifique et dans les organisations professionnelles. C'est ainsi qu'il fut président de la Fédération des Réparateurs de Navires d'Anvers, président du Cercle des Ingénieurs de la Région d'Anvers, président de l'Union Belge des Ingénieurs-Navals, président de la Société d'Astronomie d'Anvers, président d'honneur de la Fédération nationale des Anciens Combattants 1914-1918, membre de la Commission administrative du Patrimoine de l'Observatoire d'Uccle, membre du Comité belge pour l'Histoire des Sciences et member of the Royal Institution of Naval Architects, de Londres.

Au cours de sa carrière, il fut administrateur de la Mercantile Marine Engineering and Graving Docks, de l'Electro-Navale et Industrielle, des Frigorifères du Littoral et du Chantier naval Ste Barbe à Eysden.

Il s'intéressa toujours au Congo et c'est à son initiative que la coque de l'*A.J.A.*, abandonnée comme épave au port de Léopoldville, fut ramenée comme une relique historique en Belgique; on sait qu'en 1956, elle fut renvoyée à Léopoldville, dans le cadre des manifestations marquant le soixante-quinzième anniversaire de la fondation de ce poste par Stanley.

*Distinctions honorifiques*: Cyrille De Bièvre était Officier de l'Ordre de Léopold; Officier de l'Ordre de la Couronne; Croix civique de première classe; Croix de guerre de 1914-1918; porteur de la Décoration industrielle de première classe; de la Médaille commémorative 1914-1918; de la Médaille de la victoire, de la Médaille du centenaire et de nombreuses autres distinctions honorifiques.

*Publications*: Le problème de la navigation fluviale au Congo (Congo, 1921, p. 99-109 et 295-299). — Etude du floating power (*Annuaire de l'Union belge des ingénieurs navals*, T. I, 1941, p. 125-149), ainsi que de nombreuses publications dans diverses revues d'astronomie, car il s'agissait pour lui de son principal hobby.

16 novembre 1975.

A. Lederer.

Archives de Mercantile Marine Engineering. — Archives du M.R.A.C. — *Annuaire de l'Union belge des Ingénieurs navals*. — Archives de l'ancien Ministère des Colonies. — *Gazet van Antwerpen* (29.III.1975). — Lederer, A.: Histoire de la navigation au Congo (Tervuren, 1965).