

# CHEMIN DE FER CONGO-OCÉAN (CFCO), Pointe-Noire–Brazzaville

EN COURS D'ÉLABORATION

LA SITUATION ACTUELLE  
DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE  
(*La Dépêche coloniale*, 12 septembre 1910)

.....  
J'ai eu le plaisir me trouver à Brazzaville avec les capitaines Lavit <sup>1</sup> et Crépel ; je viens de rencontrer ici le capitaine Mornet et le lieutenant de vaisseau Audouin ; je vais rejoindre le capitaine Perriquet à Libreville, c'est-à-dire que je suis déjà assez documenté sur les travaux de la mission hydrographique et des missions des chemins de fer, nord et sud.

Il est à peine besoin de rappeler que la mission du chemin de fer du Sud poursuit, sous la direction du capitaine Mornet et avec le contrôle du capitaine Lavit, l'étude de la ligne Loango-Brazzaville qui est appelée à concurrencer un jour — bien utilement, il faut l'avouer — la ligne belge Matadi-Léopoldville. La confiance qu'on peut légitimement placer dans la réussite d'une telle affaire a décidé l'une des plus grosses entreprises de chemins de fer françaises, à poursuivre sur place les travaux préliminaires. J'ai suivi sur cent cinquante kilomètres les opérations de nos officiers au départ de Brazzaville ; je dirai plus tard en détail ce qu'il faut penser des régions traversées et des résultats économiques à attendre de l'exploitation du sol et du sous-sol. Pour aujourd'hui, je constate que, de ce côté, aucune difficulté sérieuse n'a été rencontrée et qu'on a, au contraire trouvé, dans la ligne des crêtes, un tracé nouveau très intéressant.

Me voici maintenant au point de départ maritime de ce chemin de fer et mes constatations ne sont pas moins encourageantes : la brigade partie du Loango–Pointe-Noire a déjà fini son avant-projet, le tracé général est à peu près reconnu jusqu'au Mayumbe où l'on aurait fini par trouver un passage moins élevé et, par conséquent, moins coûteux. Il faut s'attendre cependant à des difficultés réelles ; mais j'ai en mains des documents, puisés aux sources les plus variées, qui attestent la fertilité de ce pays et sa richesse en produits forestiers, agricoles et miniers. Si les reconnaissances et les levés sont pénibles, dans les marigots et dans la forêt où il faut se frayer un chemin aux abords de la Louémé, en revanche, la main-d'œuvre ne manque pas autant qu'on aurait pu le craindre. On ne trouvera pour l'exécution de notre grand programme de travaux publics en Afrique Equatoriale aucune difficulté insurmontable.

.....  
Boulland de l'Escale

---

<sup>1</sup> Fernand Lavit (1872-1955) : polytechnicien, affecté en 1905 à l'étude des chemins de fer en Annam. Premier gouverneur du Tchad (1920), directeur des finances de l'AOF (1924), puis de l'Indochine (1925), résident supérieur au Cambodge (1929-1932). Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 12 juillet 1912).

LÉGION D'HONNEUR  
Ministère de la guerre  
(*Journal officiel de la République française*, 12 juillet 1912)

ARTILLERIE COLONIALE  
Chevalier

Lavit, capitaine, chef de la mission du contrôle du chemin de fer de l'Afrique équatoriale française ; 21 ans de services, 10 campagnes.

---

LA COLONISATION  
EXPOSITION PERMANENTE  
Hall de la *Dépêche coloniale*  
(*La Dépêche coloniale*, 12 septembre 1912)

.....  
Mission du chemin de fer du Sud. — Les inconvénients qu'entraîne pour notre commerce l'utilisation de la voie belge, dont la capacité de transport sera prochainement comble, ont souligné les avantages que nous retirerions d'une voie ferrée établie sur territoire français, entre le Pool et la mer. Des évaluations précisées ont d'ailleurs montré qu'au point de vue financier, l'entreprise était susceptible de procurer de bons résultats : les marchandises françaises abandonneront évidemment le rail belge dès que les prix de transport sur la ligne française seront inférieurs ou au plus égaux à ceux de la ligne belge ; comme, d'autre part, on peut raisonnablement estimer que, par suite du développement de la colonie résultant de la construction de la nouvelle voie ferrée, le nombre des voyageurs sera doublé, que le tonnage des étoffes et de l'alcool sera augmenté du quart, celui des conserves double et celui des matériaux, des fers, etc., quadruplé comme, enfin, des éléments nouveaux, forêt du Mayomba, mines, cultures de palmiers à huile, cacaos, kolas, cafés, élevage viendront apporter au commerce de transit d'importants appoints, il est permis d'évaluer à 3.000 fr. la recette kilométrique nette du chemin de fer projeté.

On comprend dès lors le nombre et l'importance des études qui ont été entreprises en vue de doter la colonie de cette voie ferrée ; en 1887, l'ingénieur Jacob reconnaissait un tracé qui contournait la chaîne du Mayomba ; en 1894-1895, la mission Le Chatelier établissait un projet comportant les données suivantes : voie de 1 mètre, courbes inférieures à 100 mètres ; déclivité inférieure à 30 millimètres ; mais nécessité de construire dix-neuf tunnels entre Biédé et Brazzaville et coût du kilomètre évalué à 350.000 francs ; en 1907, le capitaine Mornet, membre de la mission J.-M. Bel, étudiait la construction d'une ligne partant de Pointe-Noire, remontant la rivière Loémé, franchissant le Mayomba près de la frontière du Cabinda, gagnant la Loudima et Mindouli pour parvenir à Brazzaville.

Le 25 mars 1910, enfin, une convention était signée entre le gouverneur général de l'Afrique Equatoriale française et un groupe constitué par le Syndicat des Banques de province, le Crédit français et la Société de construction des Batignolles, en vue de nouvelles études. Le travail avait été confié à trois brigades respectivement placées sous la direction de M. Tissot pour la partie allant de Pointe-Noire vers l'Est, de M. Estassy pour celle se dirigeant de Brazzaville vers l'Ouest, et du capitaine Mornet pour la traversée du Mayomba. De plus, M. le capitaine Lavit était mis à la tête d'une mission de contrôle chargée de surveiller l'exécution des travaux et de coordonner les résultats acquis.

Le tracé par la vallée de la Loémé fut abandonné, car il nécessitait la traversée d'une crête située à l'altitude de 550 mètres et le percement d'un tunnel de 1.650 mètres.

On adopta le tracé suivant : la ligne suivrait la vallée de la Loukénéme et celle d'un de ses affluents secondaires, traverserait un col de 350 mètres, sans tunnel, passerait dans le bassin du Niari par la rivière M'Poulou, arriverait à Mindouli, longerait le massif qui sépare les bassins de la Djoué et de la Foulatari, et, par la crête, parviendrait à Brazzaville. Il n'y aurait point de tunnels ; les courbes ne dépasseraient point un rayon très normal et la déclivité serait ramenée à un maximum de 26 millimètres ; la ligne, à voie de 1 mètre, aurait une longueur de 583 kilomètres.

Les travaux de reconnaissance, commencés en mai 1910, ont été terminés en octobre 1911.

---

"Les Cahiers de l'Afrique Equatoriale Française."  
par HENRI COSNIER,  
député de l'Indre  
(*Les Annales coloniales*, 28 juillet 1917)

Voici quelques semaines seulement que mon ami Gabriel Angoulvant, gouverneur général, a pris possession de son nouveau poste, et déjà il a imprimé aux affaires de l'Afrique Equatoriale Française l'impulsion de sa dévorante activité.

.....  
Il faut tout d'abord que la colonie obtienne cet outillage économique qu'on lui promet depuis des années. À la veille de la guerre, elle pouvait en espérer la réalisation. Elle avait même fait le sacrifice, pénible pour elle, de sa subvention de 668.000 francs pour arracher au Parlement le vote de cet emprunt de 171 millions qui marquait pour elle la fin d'une politique de désintéressement et d'abandon. Les hostilités ont empêché de réaliser cet emprunt, et, si le vote en reste définitivement acquis, si le programme n'en semble pas devoir être modifié dans ses grandes lignes, la question du taux d'intérêt, qu'il sera nécessaire de modifier, risquera, si l'on attend la fin de la guerre, au milieu des nombreux problèmes que le Parlement aura à résoudre, de retarder pendant de longs mois la réalisation d'une mesure qui s'impose. Dès maintenant, il a paru à la section de l'Afrique Equatoriale qu'il était indispensable de faire adopter par les Chambres un projet de loi permettant de fixer par un décret des ministères des Finances et des Colonies le taux de l'intérêt et qu'il y aurait peut-être lieu de demander au Trésor une avance remboursable de 14 ou 15 millions grâce à laquelle pourraient être continués certains travaux de première rigueur, et notamment le chemin de fer de Pointe-Noire à Brazzaville.

Ce chemin de fer est ardemment souhaité par les Congolais. Ce ne sera pas « le canal de fer » improductif, mais une ligne qui se suffira à elle-même et qui trouvera, sur chaque partie de son parcours, des éléments de trafic avec les riches palmeraies de la côte, les forêts de Mayumbe et les abondants minerais de cuivre de Mindoulé et de M'boko Songho ! Que l'on mette le premier coup de pioche à ce chemin de fer, et on verra aussitôt certains produits qui s'acheminaient péniblement vers la côte faute de moyens de transport se développer dans des proportions fructueuses pour la colonie et intéressantes pour la Métropole elle-même.

.....  

---

LES GRANDS TRAVAUX EN AEF  
par Charles Debierre,  
sénateur du Nord  
(*Les Annales coloniales*, 27 mai 1921)

Air connu. Même refrain que le 28/2/1922.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE EQUATORIALE  
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL  
La vie administrative  
(*Les Annales coloniales*, 27 mai 1921)

Considérant que la vente au détail de l'alcool et des boissons spiritueuses aux travailleurs indigènes est de nature à porter atteinte à l'ordre et à l'état sanitaire qui doivent être maintenus sur les chantiers, le gouverneur général a pris l'arrêté suivant :

« Sont formellement interdites, sur une bande de territoire s'étendant à cinq kilomètres de part et d'autre du tracé de la voie ferrée Brazzaville-Océan : la vente ou la délivrance aux indigènes, ainsi que la consommation par eux de toutes boissons distillées, fermentées ou contenant des essences. Aucune licence ne pourra être délivrée dans cette zone, qu'il s'agisse d'un établissement principal ou d'un établissement secondaire. Cette disposition ne s'applique pas aux établissements, existant ou à ouvrir dans l'agglomération urbaine de Brazzaville.

Tout contrevenant européen à cet arrêté sera passible des peines de simple police, et toute licence lui sera refusée pour l'avenir. Tout contrevenant, indigène à cet arrêté sera passible de 1 à 15 jours de prison et de 1 à 100 francs d'amende, avec application de la contrainte par corps jusqu'à concurrence de 40 jours, conformément aux dispositions spéciales de l'indigénat.

---

Le problème ferroviaire en Afrique Équatoriale Française  
(*Les Annales coloniales*, 28 février 1922)

Légendes :

La Kilemba. — Bassin de la Louboumo.

M. Victor Augagneur, gouverneur général de l'Afrique Équatoriale Française.

Nettoyage de la rivière Louboumo.

Tracé d'une ligne de pente à flanc de coteau.

Construction d'un aqueduc

Beautés Badondo.

Inauguration des travaux de la ligne de Brazzaville à Pointe-Noire. Mme Augagneur donne le premier coup de pioche.

Les travaux du chemin de fer : Ouverture d'une tranchée.

La Loukoumi au nord de Mindouli.

Un remblai près de Brazzaville.

Aux environs du col de Kitsékédé.

Pointe-Noire : Vue d'ensemble des campements.

Détermination de la Polygone.

M. DORLAND, inspecteur général des Travaux publics de l'A.E.F.

Pointe-Noire : Voie de service

Confluent de la Mezzia et du Djoué

Un baobab historique de la route des caravanes entre Louboumo et le Mayombe

Vallée de la Mezzia. — Sous-bois marécageux.

Pointe Noire : raccord de la voie de service à l'apponnement provisoire

Confluent de la Foulakari et du Congo.

Foulakari. La double cascade.

Bilali, chef de tribu de la subdivision du Pool, sa femme et son fils  
M. Marcel Gaillard

La baie de Pointe-Noire.

Foulakari. — La grande chute.

Femme du chef Bilali et sa suivante. Reproduction d'un tableau de M. Marcel Gaillard.

Considérations générales  
par Ch. Debierre,  
sénateur du Nord

L'Afrique Équatoriale Française, le dernier-né de nos gouvernements généraux, n'a pas encore répondu aux légitimes espérances qu'avait fait naître, pour son développement économique, la perspective des richesses naturelles révélées par les premiers explorateurs des régions congolaises. Les hardis pionniers qui, après les Brazza, les Gentil, les Marchand, ont sillonné les immenses territoires ouverts par ces grands Français à leur pays et à la civilisation, tous, administrateurs, soldats, colons, prospecteurs, ont confirmé la réalité de ces richesses latentes qui s'offrent à l'activité nationale. La grande forêt équatoriale hantée de troupes d'éléphants, riche en lianes à caoutchouc, en résines (copal) et en bois précieux (acajou, ébène), mine inépuisable de bois de construction (okoumé, bilinga, etc.) couvre les trois quarts du Gabon, le tiers du Moyen Congo. C'est la zone éminemment favorable aux cultures riches des pays chauds (cacao, vanille, café, canne à sucre) ; et le succès des plantations créées sur les côtes gabonaises et le long des fleuves côtiers est plein de promesses pour le labeur patient des planteurs. Sans parler des productions soudanaises du Chari et du Tchad (bétail, peaux, kapok, coton), le palmier à huile, qui fait la prospérité de la Côte d'Ivoire et du Dahomey, abonde un peu partout au Congo, et depuis quelques années, huile et palmistes donnent lieu à un mouvement commercial important, susceptible d'une grande extension. Au Moyen Congo, dans l'Oubangui, le maïs et le riz offrent des possibilités de culture extensive que les indigènes, sur les conseils des administrateurs, réalisent progressivement. Enfin, la région minière du bassin du Niari, qui s'étend sur 4.000 kilomètres carrés entre le cours moyen de ce fleuve et la frontière du Congo belge, offre des gîtes métallifères assez nombreux et assez riches, en cuivre, étain et zinc, pour que des sociétés minières y aient engagé, depuis plusieurs années déjà, des capitaux importants, malgré la quasi impossibilité d'une exploitation rationnelle et fructueuse dans les conditions actuelles des transports.

Mais, si abondants que se présentent les produits du sol et du sous-sol, pour que leur exploitation soit susceptible d'être entreprise hardiment, et donne naissance aux grands courants commerciaux créateurs de richesse, il faut qu'un moyen de transport facile, peu coûteux, leur soit offert jusqu'à la côte et qu'ils puissent y être embarqués rapidement, sur les cargo-boats à destination des marchés d'Europe ou d'Amérique. Dans ces pays sans route, sans animaux de trait, aux rivages inhospitaliers, défendus par la barre, il faut des chemins de fer et des ports outillés, et ces deux clés magiques qui ont ouvert à la prospérité notre Afrique Occidentale, la Nigeria anglaise et le Congo belge manquent totalement à leur voisine française de l'Afrique Équatoriale.

Quarante ans ont passé depuis que la France, en prenant possession de ses territoires du Congo, a assumé la tâche de leur développement économique et l'on peut s'étonner qu'ils ne soient pas encore dotés du moindre chemin de fer. Cette longue inertie s'explique, dans une certaine mesure, par trois ordres de faits. D'abord, l'immensité de l'effort colonial que la France a eu à accomplir en ces quarante années : il a fallu outiller tout d'abord des colonies plus anciennes, plus proches, plus vivantes, tandis qu'au Congo, notre Cendrillon coloniale, dans ces immensités quasi inconnues, on se bornait à la grande œuvre de la pénétration et de la conquête en poussant toujours plus loin jusqu'au Tchad, jusqu'au désert. La menace des convoitises allemandes, qui aboutissaient en 1911 à la mutilation de notre Colonie, n'a pas manqué, aussi de décourager bien des efforts. Enfin, la guerre, qui a surpris l'Afrique Équatoriale

Française au moment où allait s'ouvrir pour elle l'ère des grands travaux d'utilité publique, en a retardé longuement la période d'exécution.

La Victoire, en la débarrassant d'un voisin menaçant, a donné à notre grande colonie équatoriale la promesse d'un long avenir de sécurité. D'autre part, les conditions économiques nées de la guerre, en orientant les nations vers un protectionnisme de plus en plus étroit, doivent nous inciter, toujours plus, à aller puiser dans nos colonies les matières premières nécessaires à nos industries, et à accroître ainsi leur capacité d'achat pour nos produits manufacturés. Il est donc nécessaire de la doter sans retard de l'outillage économique indispensable, et, tout d'abord, du chemin de fer d'un intérêt vital qui doit relier directement à l'océan sa capitale Brazzaville, terminus aval de la navigation sur le Congo. C'est à la réalisation de cette grande œuvre que s'est attaché, dès son entrée en fonctions, M. Victor Augagneur, gouverneur général de l'Afrique Équatoriale Française, avec la lucidité de vues, la résolution et l'énergie qui le caractérisent et trois mois après son arrivée dans la Colonie, dès le mois de janvier 1921, il passait de la phase des études à la phase d'exécution, affirmant ainsi, aux applaudissements unanimes des commerçants et des colons, déçus par une attente trop longue, sa ferme volonté d'aboutir.

Il ne nous reste plus qu'à attendre les voies et moyens financiers qu'on ne tardera pas à proposer pour passer à l'exécution.

Cette exécution, il est à désirer qu'elle ne tarde pas.

#### Le chemin de fer de Brazzaville à l'Océan Le chemin de fer, débouché du Congo navigable

Le Congo forme avec ses affluents, un des systèmes hydrographiques les plus remarquables qui soient au monde : seuls les bassins de l'Amazone, du Mississipi et du Yang-Tsé peuvent lui être comparés. Par l'immensité de son réseau navigable, le volume de ses eaux et la largeur de son cours, il fit l'émerveillement des premiers explorateurs et les promesses qu'il offrait au trafic étaient si grandes que, par l'acte de Berlin en 1885, toutes les nations intéressées, désireuses d'en avoir chacune leur part, décidaient que la navigation y serait libre et les droits commerciaux égaux.

Le bassin du Congo, presque entièrement réparti entre les domaines coloniaux de la France et de la Belgique, s'étend sur une superficie de 325.000 kilomètres carrés, soit le tiers de l'étendue de l'Europe et six fois celle de la France. Il offre à la navigation plus de 4.000 kilomètres de voies fluviales que peuvent parcourir sans rompre charge des bateaux de rivière jaugeant de 100 à 800 tonneaux. Plus du tiers de ces « routes qui marchent » arrosent les territoires français et forment les artères de nos deux colonies du Moyen-Congo et de l'Oubangui. Ce sont surtout le Congo, puis l'Oubangui, de Brazzaville à Bangui, sur 1.300 km, la Sangha jusqu'à Ouesso sur 400 km, la Likouala-Mossaka, l'Alima. À 150 km à peine au nord de Bangui, au delà d'un plateau peu élevé, s'ouvre le bassin du Chari-Logone qui avec ses 1.800 km de rivières accessibles aux vapeurs, au moins aux hautes eaux, doublera l'emprise de notre réseau fluvial congolais, le jour où le chemin de fer projeté de Bangui à Batangafo sur l'Ouham ou BahrSarah navigable, fera la soudure des deux tronçons de cette épine dorsale de notre centre africain, Chari et Congo qui, du lac Tchad au Stanley Pool par Fort Lamy, Bangui et

Brazzaville, lui assure la vie et l'unité, et, demain, complétée par le rail, lui insufflera une vitalité économique largement multipliée <sup>2</sup>.

Mais le Congo, après avoir drainé son immense bassin, vient heurter son flot puissant à la barrière montagneuse qui, le long de la côte atlantique, forme le rebord du socle africain. Après l'élargissement du Stanley Pool — où pourraient évoluer des flottes de haute mer —, il traverse cette barrière par un sillon étroit, où il descend de 300 mètres par une succession de rapides, de chutes, de biefs à fort courant, s'échelonnant sur 280 kilomètres à vol d'oiseau, jusqu'à Matadi où commence la partie maritime de son lit. De Maladi jusqu'à son embouchure, estuaire largement ouvert sur l'océan, le fleuve, redevenu sage, donne accès sur 80 km aux navires de mer calant 6 m. 50 en charge qui, en profilant de la marée, peuvent remonter jusqu'au grand port du Congo Belge.

Ainsi ce merveilleux réseau congolais aboutit, au Stanley-Pool, à un véritable cul-de-sac où les bateaux qui ont descendu le fleuve doivent décharger leurs marchandises dans les entrepôts de Brazzaville et de Kinshassa, d'où la voie ferrée seule, est susceptible de les évacuer jusqu'à la mer.

La nécessité de relier le Congo navigable à l'océan n'avait pas échappé aux explorateurs illustres de la première heure. Stanley déclarait à son retour en Europe, que sans le chemin de fer, tout le bassin du Congo ne valait pas un « shilling ». À son tour, Brazza, affirmant sa loi dans l'avenir de M'Tamou (Brazzaville), station qu'il venait de créer sur la rive droite du Pool après y avoir devancé Stanley, proclamait prochaine la création de la voie ferrée qui assurerait « sans concurrence possible à l'industrie et au commerce français le débouché du plus vaste ensemble de rivières navigables que la nature ait tracé en Afrique ».

#### Le chemin de fer belge

##### Son insuffisance, ses inconvénients pour le transit français

Les Belges de l'État Indépendant du Congo devaient bien vite nous devancer dans la voie des réalisations. Dès 1887, ils entreprenaient la construction d'un chemin de fer destiné à relier Matadi au Stanley-Pool où ils fondaient Léopoldville, puis Kinshasa. En huit ans, malgré les grandes difficultés opposées par la nature à l'œuvre des hommes, surtout à la sortie de Matadi, durant la traversée du massif montagneux de Palabala, désertique, raviné et rocheux, l'œuvre, sous l'énergique impulsion du colonel Thys, était menée à bonne fin. Depuis 1895, ce chemin de fer de 390 km de long, de 75 centimètres de large, seulement, entre rails, a permis aux deux Congo Belge et Français, malgré ses tarifs élevés, de vivre et de se développer ; et l'on conçoit la fierté du colonel Thys répondant aux détracteurs de son œuvre : « Mon chemin de fer est bien petit, mais il unit le centre africain à l'Europe colonisatrice ».

Mais, depuis, les besoins, ont grandi et le chemin de fer belge est devenu nettement insuffisant. Construit à voie unique, naturellement, mais avec un souci trop marqué de rapidité et d'économie, il présente de nombreuses rampes, longues parfois de plusieurs kilomètres et atteignant jusqu'à 50 millimètres par mètre. Ses courbes multiples qui en font un véritable « tortillard », descendent pour épouser plus fidèlement les sinuosités du terrain, jusqu'à 50 mètres de rayon. Sur une telle voie, chaque train ne peut guère transporter plus de 30 tonnes de charge utile. Aussi, malgré

---

<sup>2</sup> Le chemin de fer de Bangui à Batangafo fait partie du programme de grands travaux publics arrêté par M. le gouverneur général Augagneur. Il aura une longueur de 375 km. environ. Sa réalisation suivra celle du chemin de fer de Brazzaville à l'océan. Pour sa superstructure, on utilisera la voie Decauville lourde de 0 m. 60 achetée par la colonie au service de la liquidation des stocks de guerre, pour servir au ravitaillement des chantiers de constructions du railway Brazzaville-océan. Ce matériel est déjà rendu à pied d'œuvre, mi-partie à Pointe-Noire, mi-partie à Brazzaville. En attendant la pose du rail, et depuis 1913, un service de transports automobiles fonctionne régulièrement sur une bonne route, entre Bangui et Fort Crampel sur le Gribingui et assure les communications entre l'Oubangui et le Tchad.

des efforts de la compagnie exploitante, la capacité de transport du railway belge se trouve déjà insuffisante pour écouler le trafic de tout le bassin du Congo, dont la tendance à l'accroissement est manifeste. Tous ceux qui ont vu à Kinshasa les sacs d'amandes de palme, ou de copal, entassés sur la berge, s'abîmer lentement, attendant le wagon problématique et sauveur qui les transportera au port d'embarquement, sont édifiés sur ce sujet.

L'engorgement n'est pas moindre à la montée : les commerçants de Brazzaville attendent parfois cinq ou six mois les marchandises débarquées pour eux à Matadi, et tous ces retards ne vont pas sans pertes ni avaries sensibles. Naturellement, et malgré les bonnes dispositions à notre égard de nos voisins et amis du Congo Belge, c'est surtout la colonie française qui souffrira de plus en plus de cet engorgement de la voie ferrée.

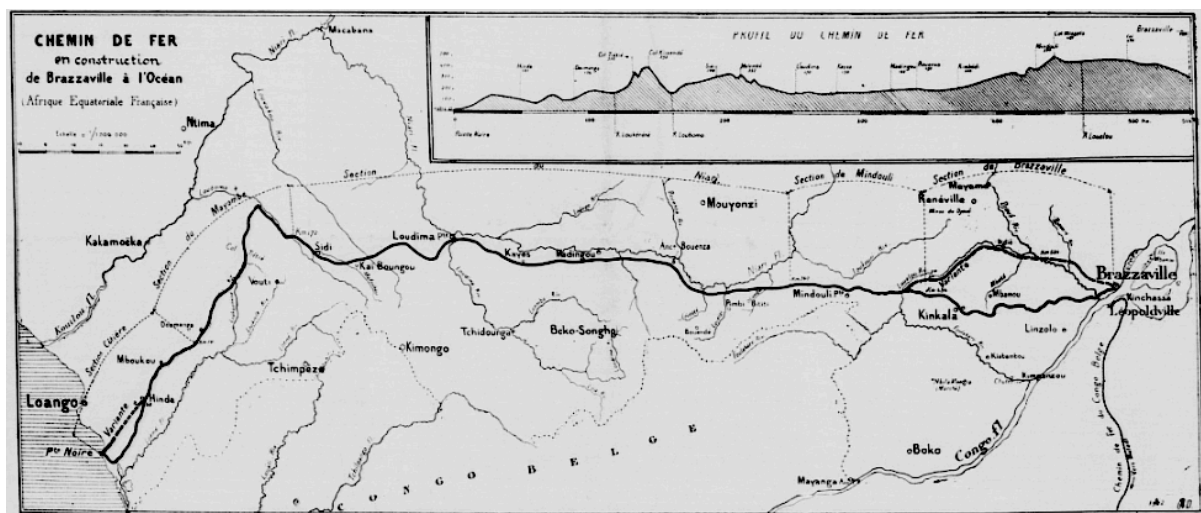
Les Belges, inquiets de cette insuffisance de leur railway ont envisagé plusieurs projets destinés à proportionner sa capacité de transports aux nécessités futures du trafic. Sans entrer dans le détail de ces projets, on peut affirmer, étant donné les difficultés du terrain, que l'État belge aura à prévoir, pour les réaliser, des travaux qui équivaldront en fait, quelle que soit la solution adoptée, à la construction d'une voie nouvelle, et dont l'exécution ne saurait être escomptée dans un avenir très prochain.

L'engorgement actuel n'est pas le seul inconvénient que présente la voie belge pour le transit des marchandises intéressant le Congo Français. Du fait du transbordement supplémentaire qu'elles doivent subir à Kinshasa et de la traversée du Pool, ces marchandises se trouvent grevées de frais sensibles (30 francs la tonne) et de nouveaux retards, et là encore, pour cette traversée, nous sommes, par la force des choses, sous le contrôle des intérêts belges. D'autre part, l'obligation pour nos bateaux de remonter le Congo jusqu'à Matadi leur impose un retard de près de 24 heures, limite leur tirant d'eau à 6 m. 50 et leur longueur à 120 mètres en raison de certains tournants de la passe, comme celui de Fétish-Rock. Enfin, c'est un lourd tribut que nous payons au Congo Belge pour l'utilisation de sa voie de transport, tribut qui dépassait déjà, en 1901, un total annuel de, 4.000.000 de francs.

Nous avons, en outre, un intérêt économique évident à posséder en propre une voie de transit où nous serions maîtres des tarifs, et un intérêt politique essentiel à ne pas laisser plus longtemps notre colonie du Congo tributaire d'une voie ferrée tracée hors de ses frontières, et par laquelle doivent s'effectuer même nos transports de troupes et de munitions, sous le contrôle de l'étranger, C'est pour toutes ces raisons que s'est imposée inéluctablement la nécessité de construire entièrement en territoire français, une voie ferrée à grand trafic, reliant directement Brazzaville à un port de la côte océanique.

De l'Atlantique au Stanley-Pool  
La zone du futur chemin de fer





Si, du littoral Loango, généralement bas et semé de lagunes, on se dirige vers Brazzaville, on traverse tout d'abord une région collinaire argilo-sablonneuse, aux ondulations larges, de parcours plutôt facile, dont la cote ne dépasse pas 150 mètres.

Boisée dans les fonds, herbeuse sur les hauteurs, cette zone riche en palmiers à huile s'étend parallèlement au rivage sur une largeur de 60 km. Elle est habitée par les Bavili ou Loango ; intelligents, robustes, porteurs émérites, ils travaillent volontiers avec l'Européen, s'expatrient facilement, mais sont malheureusement bien diminués en nombre depuis les premiers temps de l'occupation, par suite de l'abus du portage. Le principal centre de la région est Loango, au fond d'une baie peu profonde, bien déchue, depuis que les navires de la grande ligne l'ont délaissée pour aboutir à Matadi.

À la région collinaire, succède, vers l'est, une zone montagneuse et forestière parallèle au rivage, d'une largeur moyenne de 50 kilomètres. C'est le massif cristallin du Mayombe ; haut de 700 mètres au sud, sur les confins de l'enclave portugaise de Cabinda, il forme une sérieuse barrière s'abaissant un peu vers le nord. Le fleuve Kouilou le traverse de part en part après avoir décrit sa grande boucle vers le Nord. Il y coule au fond de gorges étroites en s'abaissant jusqu'au niveau de la mer par une série de rapides et de chutes séparées par des biefs tranquilles. Déchiqueté en une multitude de chaînons et de croupes, aux pentes abruptes, coupé d'étroites vallées où grondent les torrents, couvert par l'épais manteau de la forêt continue, sans autre clairière que les rares villages et cultures de ses sauvages habitants, le Mayombe constitue un réel obstacle pour un tracé de voie ferrée, le plus sérieux, à beaucoup près, jusqu'à Brazzaville. Du Mayombe coulent vers le sud-ouest, sur le territoire français, la rivière côtière Loémé, et son grand affluent de droite, la Loukénééné, grossies toutes deux d'une multitude de ruisseaux.

Le Mayombe franchi, la forêt cesse et fait place aux savanes ondulées du Yangala où paissent les grands troupeaux de bœufs sauvages. Après avoir facilement traversé quelques plissements secondaires, dirigés comme le Mayombe du S.-S.-E. au N.-N.-O., on atteint à Loudima le Niari Moyen, qui, orienté est-ouest, offre une voie de pénétration naturelle vers le Pool.

De Kimbédi à Loudima, le Niari coule en une vaste plaine qui s'étend au sud du fleuve sur une largeur moyenne de 6 à 8 km. Il est dominé par le puissant massif argilo-calcaire qui le sépare du bassin du Congo et sur les crêtes duquel est tracée la frontière franco-belge. La partie nord de ce massif est fortement minéralisée en cuivre, étain et zinc, et constitue une région minière d'avenir toute entière située en territoire français. La plaine du Niari et les contreforts au sud et au nord sont habités par de fortes races Bakamba, Badondo, Babembe, longtemps réfractaires où l'on pourra recruter d'excellents terrassiers et mineurs. En amont de Kimbédi, le Niari est plus encaissé, il

coule dans une région calcaire très mamelonnée, aux accidents de terrain nombreux mais de peu d'amplitude n'offrant que des difficultés moyennes. À Biédi, on arrive au cours supérieur du fleuve orienté nord-sud. Des environs de Biédi, on gagne vers l'est sans trop de difficultés à travers une région collinaire et rocheuse, le centre administratif et minier de Mindouli, puis la ligne de partage des eaux entre le Niari et le Congo. L'ancienne route des caravanes, sentier étroit et malaisé où s'égrènent parfois encore des files de porteurs, et le fil télégraphique Loango-Brazzaville, franchissent cette ligne: au col de Missafo, le plus facile d'accès surtout du côté du Congo. Cette région est l'habitat des Bassoundi. Malingres, sauvages et réfractaires, ils constituent l'une des populations les plus misérables qui soient en Afrique. Après Mindouli, les calcaires font place à l'argile et les terrains de mauvaise tenue abondent ; roses ou rouges brique, des cirques et des crevasses entament les flancs des montagnes et rongent les hauteurs qui séparent les deux bassins hydrographiques Niari et Congo. Ces hauteurs franchies, on traverse sur une quarantaine de kilomètres une région mamelonnée argilo-sablonneuse, de parcours facile, puis on gagne le vaste massif de sable au substratum gréseux, qui borde le Congo Moyen. Large d'une centaine de kilomètres ses crêtes atteignent jusqu'à 600 mètres d'altitude, alors que Brazzaville n'est qu'à 320 m. Comme aspect, il rappelle la région collinaire du pays Loango, mi-boisé, mi-herbeux. La route des caravanes l'aborde par le col de Macabendilou où naissent deux vallées aboutissant toutes deux au Congo, l'une par le nord où coulent la Mezzia, puis le Djoué, l'autre par le sud où coulent le Loualou, puis la Foulakary, double trouée ouverte vers le Pool. Entre elles, le terrain est très accidenté et la route des caravanes jusqu'aux abords de Brazzaville n'est plus qu'une succession de montagnes russes. Ce massif de sable est habité par une population assez dense, de mœurs douces et paisibles ; Batali et Bakongo, habitués depuis longtemps à travailler librement sous la direction de l'Européen, fournissent (malgré leur petite taille), une assez bonne main-d'œuvre. Gros mangeurs de chikouangue (pain de manioc), ils aménagent dans les bois de vastes et nombreuses plantations où ils cultivent la précieuse racine.

Tel était le pays presque inconnu au travers duquel il fallait étudier sur 400 kilomètres à vol d'oiseau et en direction générale est-ouest le tracé de chemin de fer projeté du Stanley-Pool à l'Océan

## Historique des études

### Les premiers projets

Les premières études, qui datent de 1886, furent lentement poursuivies sans l'enthousiasme nécessaire à la réussite des grandes œuvres, Effrayés par les dépenses à prévoir pour la construction d'un chemin de fer de 500 kilomètres de long au moins, dans un pays difficile, les esprits, dans la colonie naissante et pauvre, délaissent la solution hardie, mais logique et féconde, de la voie ferrée accédant directement du Pool à l'océan, pour s'orienter vers une solution bâtarde en escomptant l'utilisation du Kouillou-Niari malgré la barre difficile qui isole son embouchure, malgré les rapides qui de Kakamoeka à Zilengoma, barrent le cours du fleuve, malgré le peu de facilités qu'offre le Niari moyen lui-même, à la navigation.

En 1886-1887, l'ingénieur Léon Jacob, chargé d'étudier au point de vue des voies de communication la région qui sépare Brazzaville de la côte, exécute une série de reconnaissances générales, surtout dans la région du Mayombe, dresse une intéressante carte d'ensemble des pays traversés, et conclut à l'utilisation du Kouilou-Niari.

Six ans plus tard, en vertu d'un contrat passé avec la colonie, le groupe Le Chatelier se chargeait, moyennant 500.000 fr., de procéder à de nouvelles études, Les missions qu'il organisa successivement de 1893 à 1895, dirigées par les capitaines du génie Cornille et Belle, étudièrent, en outre d'un tracé de voie ferrée, les possibilités de navigation sur le Kouilou-Niari. Le tracé reconnu partait de Mandji sur le Kouilou à 60 kilomètres de la mer, se développait le long du fleuve pendant toute sa traversée du

Mayombe, puis gagnait Brazzaville par Loudima, Kimbédi, Biedi et Comba. Il avait au total 490 kilomètres de développement et certains de ses tronçons étaient susceptibles d'être remplacés, au moins, au début, par les biefs navigables du Kouilou-Niari. L'avant-projet de cette voie ferrée, étudié dans tous ses détails sur les levés au 15.000<sup>e</sup> des brigades d'étude, était basé sur les caractéristiques suivantes : largeur de la voie entre rail 1 mètre, rampe nette limite 30 mm par mètre, rayon minimum des courbes 100 m., la dépense était estimée à 87 millions. Le dernier tronçon Biedi-Brazzaville, étudié à la hâte, sans reconnaissances préalables suffisantes, la mission ayant été brusquement rappelée en France, apparaissait comme le plus difficile et le coût du kilomètre y était évalué à 350.000 francs ; le projet y prévoyait la nécessité de 19 tunnels dont un de 1.770 m. sous la montagne des Chiens, l'ensemble de la partie souterraine ne comptant pas moins de 10 kilomètres.

Le grand défaut de ce projet résidait dans l'adoption d'un point de départ aussi médiocre que Mandji non accessible aux navires de mer, qui auraient dû transborder leur cargo au large du Bas Kouilou, dans des bateaux de rivière, calant au maximum 1 m. 50. On songea bien, pour améliorer le projet, à prolonger le tracé jusqu'à Loango, mais, indépendamment des inconvénients d'aboutir à un port médiocre, la ligne se trouvait prolongée de 90 kilomètres dans une région difficile, ce qui aurait porté sa longueur à 580 kilomètres et le devis à 96 millions.

Tandis que chez nous, l'on étudiait longuement ces timides projets de voie mixte, du côté belge, le colonel Thys réalisait son œuvre, en partie avec des capitaux français et en 1895 au moment où les brigades d'étude arrivaient à peine à Comba, il inaugurerait son chemin de fer.

Le succès de railway belge, s'il devait, décourager pendant plus de dix ans toutes les vellétés d'action du côté français, avait du moins l'avantage de porter un coup mortel aux solutions bâtardes préconisées jusque là. et incapables désormais de concurrencer victorieusement la voie belge.

En 1907, M. Marc Bel, ingénieur des Mines, accompagné du capitaine du génie Mornet, parcourait la région du Haut-Niari et du Mayombe. Les recherches entreprises entre M'Boko-Songho et le Djoué par la mission Marc Bel, les travaux de la Compagnie minière du Congo français à Mindouli, révélaient partout les richesses du sous-sol en minerais de cuivre, d'étain et de zinc. D'autre part, le succès du chemin de fer belge de Matadi au Stanley-Pool, succès dépassant toutes les prévisions, permettait d'apprécier à sa valeur l'importance que les transports pour le haut pays étaient susceptibles d'acquiescer dans un avenir prochain. En ajoutant au transit le trafic local qu'on pouvait escompter avec certitude d'une exploitation florissante des minerais du sous-sol et des richesses naturelles du sud du Congo, on pouvait affirmer maintenant qu'il était possible de réaliser un chemin de fer entre l'Atlantique et le Stanley-Pool, n'ayant rien à craindre de la situation acquise par le chemin de fer belge en exploitation depuis quinze ans déjà.

À son retour en France, M. Marc Bel préconisait et défendait, dans une active campagne de propagande, l'idée d'une voie ferrée partant de la baie de Pointe-Noire à 15 kilomètres sud de Loango, pénétrant dans le Mayombe par la vallée de la Loemé pour gagner ensuite, au delà, la région minière de M'Boko-Sonigo, puis Mindouli pour aboutir à Brazzaville — tracé purement hypothétique d'ailleurs et nullement reconnu sur le terrain.

#### Le programme d'étude de 1909

Ces suggestions devaient être entendues : La loi du 12 juillet 1909 autorisant le gouvernement général de l'A. E. F., récemment créé, à contracter un emprunt de 21 millions allait permettre, entre autres études et travaux dont le programme était arrêté par M. le gouverneur général Merlin, de procéder aux études du chemin de fer à grand trafic qui s'avérait à nouveau nécessaire entre Brazzaville et l'océan, et aux études

hydrographiques destinées à déterminer et à reconnaître en détail, le meilleur emplacement pour la création d'un port tête de ligne du futur railway.

#### Le projet de port Pointe-Noire

La direction de la mission hydrographique fut confiée au lieutenant de vaisseau Audouin et ses travaux sur la côte sud du Gabon se poursuivirent en 1910 et 1911. Après un examen comparatif des divers mouillages du littoral Loango depuis la baie de Numbi au nord jusqu'à la frontière portugaise, le choix du point de départ du chemin de fer fut fixé, sans hésitation, sur la baie de Pointe-Noire, qui offre des mouillages sûrs et faciles relativement près de terre. Cette baie fit l'objet d'un lever hydrographique détaillé.

Un des avantages principaux de la voie française sera son accès direct sur l'océan. Pour qu'on pût en tirer un jour tout le parti possible, il était essentiel que le point choisi pour cet accès se prêtât — quand l'importance du trafic l'exigerait — à la construction d'un grand port en eau calme où les navires pourraient trouver des facilités de débarquement égales au moins à celles que leur offre Matadi, où les bateaux travaillent à quai.

Or, la baie de Pointe-Noire par le haut fond rocheux qui protège la pointe se prête naturellement à l'établissement d'une grande jetée, abri contre la houle régnante venant du S. S. O. L'avant-projet établi par le lieutenant de vaisseau Audouin prévoyait une jetée de 2.400 mètres de développement, pouvant abriter des navires de 150 mètres de long et de 10 m. 50 de tirant d'eau, avec une longueur de quai de 2.300 mètres. La dépense avec toutes les installations était évaluée à 44.500.000 francs.

En attendant la construction du grand port — solution de l'avenir —, un deuxième projet, de réalisation plus immédiate, se bornait à outiller la rade foraine de Pointe-Noire. Il prévoyait un wharf de 200 mètres de long et de 22 mètres de large, accessible aux remorqueurs et aux allèges par des fonds de 3 mètres par basse mer, et équipé pour permettre un trafic annuel, largement prévu de 200.000 tonnes.

#### Le chemin de fer

##### Avant-projet des Batignolles

Les études de la voie ferrée s'effectuaient concurremment avec celles du port. Une convention conclue le 25 mars 1910 entre le gouvernement général de l'A. E. F. et un groupe financier dont l'organe technique était la Société de Construction des Batignolles, avait concédé à ce groupe les études d'avant-projet du chemin de fer au prix forfaitaire de 500.000 francs. Le programme technique joint à la convention jalonnait les grandes lignes du tracé à étudier de la façon suivante : Pointe-Noire, vallée de la Loémé, traversée de la crête de Mayombe en un col à rechercher dans le bassin de la haute Loémé, vallée de la Loudima, M'Boko-Songho, Mindouli, Brazzaville.

Les premières reconnaissances et levés effectués le long du tracé indiqué au programme ne tardèrent pas à mettre en lumière les difficultés considérables auxquelles se heurterait la construction de la voie ferrée en traversant le Mayombe dans la zone prévue, et, entre autres, la nécessité d'un tunnel de crête de 1.600 mètres de long, débouchant à plus de 500 mètres d'altitude. En présence de ces résultats, le capitaine Lavit, chef de la mission de contrôle des études du chemin de fer, décidait de procéder, en dehors du programme primitif, à une étude comparative des divers points de passage du Mayombe. Cette étude aboutissait finalement à l'adoption d'un col situé à 20 kilomètres plus au nord et permettant de passer à 352 mètres d'altitude seulement, et sans tunnel de crête, du bassin de la Loukéné dans celui de la Loubomo, affluent du Niari. De là, le tracé gagnait facilement la Loudiima.

Au delà du Mayombe, les reconnaissances exécutées dans la région de M'Boko-Songho permirent de mettre en évidence l'allongement considérable (plus de 75 km) et le supplément de dépense sérieux qu'entraînerait, pour la voie ferrée, l'obligation de

passer par les hautes vallées de la région minière, et l'on décidait, en conséquence, de revenir entre Loudima et Kimbédi à un tracé avantageux à tous égards se déroulant dans les plaines du Niari. Quant au transport des minerais, il s'effectuerait, jusqu'à la grande ligne, par des embranchements à voie étroite, issus des centres miniers mis en exploitation, et que la disposition des vallées orientées nord-sud qui descendent de la région minière vers le Niari, rendra particulièrement faciles à établir. Le plus long de ces embranchements n'atteindrait pas 25 km.

Enfin, du côté de Brazzaville, le tracé adopté entre le Stanley-Pool et Mindouli utilisant en partie les larges crêtes du massif de sable entre la Foulakari et le Djoué, permettait d'éviter tous les tunnels du tracé du génie, et malgré un profil en long assez accidenté, se présentait avantageusement en raison d'une exécution facile.

Les opérations sur le terrain, commencées en mai 1910, se poursuivirent durant dix-huit mois et le plan de la bande d'étude levé au tachéomètre et reporté à l'échelle du 1/200<sup>e</sup> permettait à la Société des Batignolles de dresser un avant-projet complet de voie ferrée qu'elle remettait au gouverneur général, conformément à la convention.

L'avant-projet des Batignolles présente les caractéristiques suivantes : rampe nette, limite 20 millimètres par mètre (au lieu de 25 millimètres prévus au programme), rayon minimum des courbes, 100 mètres ; alignement droit, entre deux courbes de sens contraire, 60 mètres. Suivant une pratique qui a fait ses preuves, particulièrement en Afrique, et tend à se généraliser dans les pays neufs, la largeur de la voie a été fixée à 1 mètre. Ces caractéristiques, que bien des chemins de fer coloniaux pourraient envier, permettraient la circulation de trains de 160 tonnes de charge utile à la vitesse commerciale de 25 à 30 kilomètres à l'heure. Avec dix trains par jour et dans chaque sens, on obtiendrait facilement un écoulement, de 500.000 tonnes, tant à la montée qu'à la descente, soit quatre fois au moins la capacité de transport limité du chemin de fer belge. Ce tonnage annuel laisse bien loin derrière lui les évaluations les plus optimistes du trafic possible de notre centre africain.

La longueur de la ligne, d'après l'avant-projet, atteignait 583 kilomètres, mais il était permis d'escompter une réduction importante du trajet, par l'adoption de plusieurs variantes partielles, envisagées par la mission de contrôle, et dont l'étude comparative, pour ne pas retarder l'établissement de l'avant-projet, avait été réservée pour la période des études définitives. Cette prévision s'est déjà réalisée en partie et l'on peut affirmer aujourd'hui que le développement total du chemin de fer de Pointe-Noire à Brazzaville ne dépassera pas 540 km.

En outre, une étude attentive du plan, permettait au contrôle d'apporter de nombreuses améliorations au tracé de l'avant-projet et d'escompter l'élévation du rayon minimum des courbes à 150 mètres, sauf dans la partie la plus difficile du Mayombe, sur une section de 80 kilomètres à peine.

L'avant-projet, ainsi amélioré, était adopté par le Comité des travaux publics des Colonies. Le poids du rail était fixé à 27 kg 500 au mètre courant et la dépense à prévoir pour la construction de la ligne était estimée, y compris 12,5 % pour les imprévus, à 95 millions de francs. Le prix du kilomètre ressortait ainsi à 163.000 fr., se classant dans la moyenne des prix de revient des principales voies ferrées dans les colonies d'Afrique.

#### Le programme de réalisation de 1914

Le programme d'études gagé sur l'emprunt de 1909 était à peine réalisé et les projets arrêtés que le gouverneur général, M. Martial Merlin, se préoccupait, dès 1913, par la préparation d'un nouveau programme d'emprunt, d'assurer la réalisation des grands travaux envisagés. Ce programme recevait la consécration des pouvoirs publics par la loi du 13 juillet 1914 qui autorisait le gouvernement général de l'A. E. F. à contracter un emprunt de 171 millions de francs avec la garantie de l'État.

Il prévoyait notamment les crédits globaux suivants : 3.871.000 fr. pour l'outillage du port de Pointe-Noire (wharf, etc.), 93.000.000 francs pour la construction du chemin de fer, 730.000 francs pour l'aménagement du port fluvial de Brazzaville.

Dès lors, la période des études préparatoires semblait close et tous ceux qui avaient foi dans l'avenir de notre grande colonie équatoriale se réjouissaient en songeant que le but était proche. Déjà, en juillet 1914, on préparait à Pointe-Noire l'ouverture des premiers chantiers, lorsque la déclaration de guerre vint arrêter le bel essor qui se préparait.

#### Nouveaux projets Nouvelles études

L'exécution, du chemin de fer suspendue pendant des années, c'était la porte ouverte à nouveau, toute grande, aux discussions sur les tracés concurrents, discussions qu'avait closes l'annonce de la décision prise, et qui, pour tous, semblait définitive. Déjà en 1913, la Compagnie propriétaire du Kouilou-Niari<sup>3</sup>, dont les actions venaient d'être achetées par un groupe anglais, présentait un nouveau projet de voie ferrée reconnu par l'ingénieur Wall entre la côte et Loudima, et qui se développait en entier sur quelque 250 kilomètres à travers l'immense domaine de la Compagnie. Partant de la baie de Lekondé à 50 kilomètres au nord de l'embouchure du Kouilou, traversant le Mayombe par la vallée de la haute Nairobi, il passait non loin de N'Tima et après avoir franchi le Kouilou, il venait rejoindre le tracé du génie dans la grande boucle nord du Niari. Les suggestions de M. Wall n'étaient appuyées d'aucun document topographique sérieux. De l'examen de son rapport et des croquis qui l'accompagnaient, des indications fournies par les cartes existantes, le contrôle des études de chemin de fer concluait au rejet d'une proposition si insuffisamment motivée. Cette conclusion était corroborée par le rapport du lieutenant de vaisseau Audoin qui, chargé de reconnaître la baie de Lekondé, la déclarait impropre à l'établissement du port, débouché de la voie ferrée. M. Merlin passait donc outre aux propositions.

En 1917, la C. P. K. N. revenant à la charge, représentait le projet Wall au gouverneur général, alors M. Angoulvant, et lui demandait d'envoyer sur les lieux un technicien chargé de le reconnaître et d'en juger la valeur. Certaines critiques s'étaient déjà élevées contre l'avant-projet des Batignolles : on s'effrayait des difficultés de construction que présentait la section du Mayombe, on estimait trop forte la rampe limite de 20 mm, trop faible le rayon minimum de 100 m., caractéristiques pourtant avantageuses eu égard aux conditions d'établissements de nombre de nos chemins de fer coloniaux. Pour avoir un chemin de fer présentant des facilités d'exploitation suffisantes et la capacité de transport désirable, il fallait, disait-on, abaisser la rampe limite à 15 mm. ; porter le minimum des rayons à 150 m. au moins. C'était l'époque où certains esprits escomptaient, pour l'après-guerre une activité économique sans précédent, et des échanges multipliés à un degré inconnu jusqu'ici, entre la Métropole et ses Colonies. Les faits ont cruellement démenti, ces dernières années, l'optimisme de ces pronostics.

La réalisation du chemin de fer se trouvant forcément suspendue par l'état de guerre, rien ne s'opposait à la vérification demandée et la proposition de la C. P. K. N. fut acceptée. Le soin de reconnaître le tracé Wall et de l'améliorer si possible, fut confié à une mission dirigée par le capitaine Schnebelin<sup>4</sup>, de l'artillerie coloniale. Accompagné du major Wallace, qui avait été le compagnon de M. Wall dans ses reconnaissances, la

---

<sup>3</sup> La C. P. K. N. était l'héritière du groupe « Le Châtelier ».

<sup>4</sup> René Louis Ernest Schnebelin (1884-1946) : fils d'Alexis Ernest Schnebelin, chef d'escadron de gendarmerie, chevalier de la Légion d'honneur. X 1905. Membre de la mission de délimitation Afrique équatoriale française-Cameroun. Il épouse en 1913, à Brazzaville, Lucienne Aymerich, fille du général commandant supérieur des troupes de l'Afrique équatoriale. Plus tard directeur de la Société coloniale du Fouta-Djallon, son représentant au conseil de la société Centre-Afrique (Cenfric).

mission débarquée à Loango le 15 août 1918 terminait ses travaux après six mois d'étude sur le terrain. Ayant rejeté le tracé Wall, elle apportait l'avant-projet d'une voie ferrée entre Lékondé et Loudima, se tenant à peu près dans les mêmes parages que le projet anglais, et se raccordant comme lui au tracé du génie, auquel le capitaine Schnebelin apportait quelques retouches, entre le Kouilou et Loudima, pour tendre le tracé. D'après le rapport du chef de mission, le nouveau projet étudié avec 15 m/m de rampe limite et 150 m. de rayon minimum, présentait entre l'océan et Loudima, malgré l'amélioration du profil en long et du plan, des difficultés d'exécution bien moins considérables que l'avant-projet des Batignolles. La traversée du Mayombe, fort abaissé et rétréci dans le bassin de la Numbi, s'effectuait en une seule section difficile de 20 kilomètres de long à l'altitude minima de 267 mètres, au lieu des 352 mètres du col Tiété. Résultat assez inattendu : après la comparaison des distances à vol d'oiseau, le développement du nouveau tracé était même un peu inférieur à l'ancien.

Malgré quelques difficultés locales, un viaduc de 300 mètres près de N'Tima, un ouvrage de 400 mètres de long pour la traversée du Kouilou et un tunnel de 400 mètres, ses avantages étaient tels que son adoption s'imposait. Enfin, la baie de Lékondé était présentée comme offrant un bon mouillage relativement près de terre et se prêtant dans des conditions favorables à l'établissement d'un wharf pour le débarquement des marchandises au delà de la barre.

Les documents topographiques fournis à l'appui du rapport consistaient en un plan au 1/10.000<sup>e</sup> levé à planchette, travail exécuté dans des conditions extrêmement pénibles en raison du terrain très accidenté. Il était difficile, dans ces conditions, d'établir une comparaison certaine, surtout au point de vue des terrassements, maçonneries, ouvrages d'art, entre le nouvel avant-projet et celui des Batignolles, étudié sur un plan tachéométrique à grande échelle (1/2.000<sup>e</sup>). Présenté au Comité des Travaux publics, l'avant-projet Schnebelin était approuvé en principe le 2 février 1920, sous réserve d'un certain nombre de vérifications portant sur la résolution par cet avant-projet de divers problèmes techniques dont la solution n'apparaissait pas clairement sur les plans à grande échelle présentés ; sous réserve, aussi, que la baie de Lékondé serait reconnue effectivement favorable à l'installation d'un port important, condition essentielle pour la réussite de la voie de transit française.

Or, les sondages exécutés par le sloop *Régulus*, de la marine nationale au début de 1920, confirmant les conclusions du lieutenant de vaisseau Audoin, mettaient en lumière l'éloignement de la ligne de fonds de 10 mètres, au large de Lékondé et détruisaient tous les espoirs qu'on avait fondés sur ce point pour l'établissement d'un port.

En présence de ces résultats, le gouverneur général, pour lever toute indécision sur le débouché maritime à adopter, décidait l'envoi sur les lieux, de deux nouvelles missions d'étude. Une mission hydrographique devait rechercher entre l'embouchure du Kouilou au sud et Mayoumba au nord, le point le plus favorable pour la création du port tête de ligne du chemin de fer. Une mission topographique devait étudier le raccord par voie ferrée, du point ainsi choisi au tracé Schnebelin. Les deux missions débarquèrent à Mayoumba en octobre et novembre 1920.

Devant ce rebondissement inattendu des études préparatoires que déjà, en 1914-, on avait cru terminées, une vague de scepticisme et aussi de découragement envahissait la colonie. On se croyait reporté à la période des atermoiements et des vaines discussions théoriques de 1893-95. Colons et fonctionnaires commençaient à perdre la foi et certains pensaient déjà que nos projets n'aboutiraient pas, car, une fois encore, nous serions devancés par nos voisins belges, ceux-ci étant sur le point d'entreprendre les transformations reconnues nécessaires pour adapter leur ligne Matadi-Kinshasa aux nouvelles nécessités du trafic.

Les premiers travaux

Telle était la situation, lorsque le gouvernement général de l'Afrique Equatoriale fut confié à M. Victor Augagneur. Dès son débarquement à Brazzaville, le nouveau chef de la colonie affirmait dans sa première allocution, aux applaudissements de tous, sa volonté de réaliser l'œuvre nécessaire à la vitalité de la colonie et de clôturer au plus tôt l'ère des discussions stériles pour ouvrir enfin la phase des travaux d'exécution.

Au départ de Brazzaville, le tracé ne soulevait plus aucune discussion. Dans les derniers- mois de 1919, le gouverneur général avait fait reconnaître un tracé par les vallées du Djoué et de la Médzia. jusqu'au col de Macabendilou et à la Loualou, variante sommairement indiquée par le capitaine Lavil en 1910, mais que le manque de temps au cours des études d'avant-projet de 1910-1912, n'avait pas permis d'étudier en détail. Le nouveau tracé, malgré des difficultés d'exécution supérieures, offrait de tels avantages par la régularité du profil en long, par une économie de 30 kilomètres sur la longueur totale, l'abaissement de la pente limite à 15 mm., et l'élévation du rayon minimum à 150 m., que son adoption s'imposait ; et au cours du premier trimestre 1920 était établi le projet définitif des 25 premiers kilomètres à partir de Brazzaville. Ce projet définitif et l'avant-projet du tracé Djoué-Medzia sur 86 kilomètres étaient adoptés par le Comité des Travaux publics, le 31 juillet 1920.

Rien n'empêchait donc, à partir de Brazzaville de passer à l'exécution, et M. Augagneur insistait fermement, auprès du ministre des Colonies pour qu'un décret l'autorisât au plus tôt à ouvrir les travaux sur un premier tronçon de 20 kilomètres à partir du chef-lieu. Ce premier chantier permettrait de gagner du temps et une expérience précieuse pour la fixation des prix des travaux ; on couperait court aussi aux bruits pessimistes, on donnerait à tous la certitude que le chemin de fer serait bientôt enfin une réalité.

L'autorisation ministérielle était notifiée au gouverneur général dans les derniers jours de décembre 1920 et, dès le mois de janvier, on préparait l'ouverture des premiers chantiers, Sur l'initiative des représentants du haut commerce, des réjouissances étaient organisées pour célébrer l'ouverture des travaux, et le 6 février, à 10 heures, dans un décor de fête, Mme Augagneur donnait solennellement le premier coup de pioche, sous les yeux de toute la population blanche et noire accourue. Jamais la joie n'avait été si grande dans la colonie et la confiance de tous s'avérait entière lorsque M. le gouverneur général Augagneur affirmait, avec l'autorité qui s'attache à sa personne, que l'œuvre désormais commencée ne s'arrêterait plus jusqu'au succès final.

Avec activité, avec méthode, sur l'impulsion du chef d'escadron Milhau, remplissant par intérim les fonctions d'inspecteur général des travaux publics, les chantiers s'organisaient aussi vite que le permettaient les disponibilités en personnel technique, Les ressources en matériel et outillage, la bonne volonté, l'ardeur et le dévouement de tous, parant aux difficultés inséparables d'un début dans ce pays sauvage et de peu de ressource, où aucun grand travail d'utilité publique n'avait encore été entrepris. En attendant l'arrivée des commandes en outillage et matériaux adressées en France, la direction du chemin de fer, grâce à l'empressement des commerçants, trouvait sur place à des prix raisonnables certains approvisionnements nécessaires.

L'organisation des camps, la construction des paillotes pour les travailleurs étaient, dès le début, activement poursuivies et au fur et à mesure de leur achèvement, avec une régularité parfaite, les ouvriers recrutés par l'Administration dans la circonscription du Pool étaient acheminés sur les chantiers où, après avoir passé une visite médicale pour constater leur aptitude, ils prenaient leur place au travail. Leur santé, leur bien-être, la régularité de leur ravitaillement alimentaire, facilement fourni, presque en entier par le pays lui-même, sont les soucis constants de l'Administration. Bien nourris, bien traités, bien payés, certains de retourner après quatre mois de labeur seulement au village natal, les travailleurs noirs sont contents de leur sort ; beaucoup, leur temps passé, ont immédiatement rengagé et leur état sanitaire a été jusqu'ici très satisfaisant. Sous ce rapport, les débuts sont pleins de promesses et l'on peut espérer, en profitant



die l'expérience acquise sous les climats chauds en ces sortes de travaux, que la rançon du chemin de fer ne sera pas un nouveau déchet de nos populations congolaises. Ainsi aura vécu la légende du cadavre de blanc par kilomètre, du cadavre de noir par traverse jalonnant les chemins de fer coloniaux.

Trois mois après le premier coup de pioche, 2.000 terrassiers et manœuvres, une centaine d'ouvriers indigènes (charpentiers, maçons, mécaniciens), encadrés par une douzaine d'Européens, travaillaient sur les chantiers du chemin de fer, répartis sur une demi-douzaine de kilomètres. Trois kilomètres de plate-forme étaient entièrement terminés, le premier pont en voie d'achèvement, la voie de service posée sur six kilomètres assurait le ravitaillement des chantiers au moyen de deux locomotives récemment reçues de France, remorquant des trains de wagonnets. Une des difficultés de cette première section qui se développe dans le sable, est le manque absolu de pierres. Moellons et calloutis nécessaires à la construction des ouvrages d'art devaient être pris pour l'instant dans les bancs de roches peu facilement exploitables des bords de Pool, et cela n'allait pas sans compliquer fâcheusement la question des transports jusqu'aux chantiers.

Depuis le mois de juillet 1921, les travaux de chemin de fer se poursuivent sous la haute direction de M. l'ingénieur en chef Dorland, inspecteur général des Travaux publics de l'A. E. F., qui a acquis à Madagascar, par une longue expérience, une compétence particulière en matière de chemins de fer coloniaux. Sur la section de Brazzaville, les travaux ont été poussés d'une façon très active et l'on peut escompter l'achèvement des 20 premiers kilomètres vers le milieu de l'année en cours.

Concurremment avec les travaux, les études définitives se sont poursuivies régulièrement et les projets définitifs ont été établis sur un tronçon de 32 kilomètres à la suite du premier et pour la section Kimbédi-Mindouili, col de Missafo, sur 70 kilomètres.

Tous ces projets vont être soumis incessamment à l'approbation du Comité des Travaux publics des Colonies.

#### La fin des études préparatoires sur la section côtière

Pendant qu'à Brazzaville on préparait l'ouverture des travaux et que naissaient ensuite les premiers chantiers, les missions chargées d'étudier les débouchés du chemin de fer sur la côte atlantique, après des retards causés par les difficultés matérielles que rencontrait surtout la mission hydrographique, aboutissaient finalement, au bout de huit mois d'efforts, aux résultats suivants :

Pour rencontrer un emplacement de port convenable, il fallait remonter vers le nord jusqu'à la baie de Banda-Pointe, à 100 kilomètres au-delà du Bas-Kouilou, Une voie ferrée partant de ce point et se raccordant au tracé Schnéibelin au kilomètre 84, aurait jusqu'à ce point une longueur de 129 kilomètres et jusqu'à Loudima 285 kilomètres, soit 45 kilomètres au moins de plus que le tracé Pointe-Noire-Loudima et se développerait sur un terrain accidenté. De plus, la baie de Banda-Pointe, si elle se prêtait bien à l'installation d'un wharf pour le débarquement des marchandises, ne présentait aucune facilité spéciale, à l'inverse de Pointe-Noire, pour l'établissement d'un grand port en eaux calmes, solution dont il faut se réserver pour l'avenir les possibilités de réalisation.

Ces résultats permettaient de clore les controverses entre tracés concurrents, et d'adresser au ministre les propositions définitives. M. Augagneur fixait son choix sur Pointe-Noire comme tête de ligne du futur railway qui épouserait dans son ensemble le tracé approuvé en 1913, notablement plus court que ses concurrents, étudié dans tous ses détails, présentant une base d'évaluation certaine et des caractéristiques largement suffisantes pour le trafic raisonnablement possible. Le ministre notifiait par câble à la colonie son approbation de principe le 2 juillet 1921.

Bien entendu, au cours des études définitives, toutes les variantes de détail intéressantes seront étudiées en vue de l'amélioration de l'avant-projet adopté. La mission topographique qui avait rallié Pointe-Noire en 1921 a ainsi établi le projet du premier tronçon jusqu'à Hinda sur 40 kilomètres, suivant une variante au tracé de 1912, et elle a réalisé un gain de 9 kilomètres sur le tracé de l'avant-projet, tout en abaissant sur ce premier tronçon la rampe limite à 15 mm. et le rayon minimum à 150 m.

#### Le programme pour 1922

Tandis que la section de travaux fonctionnant dans la région de Brazzaville étendra ses chantiers à l'avancement sur un nouveau tronçon de 32 kilomètres, à la suite du premier en voie d'achèvement, de nouvelles sections de travaux seront organisées. L'une, partant de la Pointe-Noire, aujourd'hui plage déserte, demain centre important, sera chargée de la construction du premier tronçon côtier jusqu'à Hinda. Cette section atteindra seulement un plein développement lorsque le matériel qui lui est nécessaire (ciment, fer, outillage, etc.), et qui lui sera expédié de France aura été débarqué à pied d'œuvre. Un wharf provisoire en bois est en construction à Pointe-Noire pour faciliter les débarquements qui ont déjà commencé par 4.000 tonnes de matériel Decauville.

La seconde section de travaux à créer sera installée à Mindouli. Elle y ouvrira ses chantiers qui progresseront à la fois vers l'est et vers l'ouest. Mindouli est relié à Brazzaville par un petit chemin de fer à voie de 0 m. 60, long de 165 kilomètres, construit de 1908 à 1910 par la Compagnie minière du Congo français pour l'exploitation de ses permis. Cette voie, inutilisable pour un chemin de fer à grand trafic en raison de ses caractéristiques (rampes et rayons), permettra du moins de ravitailler de Brazzaville, les chantiers de la section de Mindouli.

Les tronçons à construire par les trois sections envisagées ci-dessus et dont les projets sont soumis à l'examen du Comité des travaux publics sont désignés ci-dessous :

- 1° Pointe-Noire-Hinda, longueur 40 km ;
- 2° Kimbedi-Mindouli, longueur 56 km ;
- 3° Mindouli au col de Missafo, 14 km. ;
- 4° Du km 20 au km 52, à partir de Brazzaville, 32 km.

Enfin, dans un avenir prochain, la traversée du Mayombe — la grosse difficulté — sera attaquée directement. Les premiers chantiers du Mayombe, à organiser dans la région de Doumanga seront ravitaillés par une voie de service posée à partir de Pointe-Noire sur une longueur de 70 km.

Jusqu'à présent, les travaux ont été exécutés en régie directe ; c'était nécessaire au début pour de multiples raisons, ne serait-ce que -pour établir des séries de prix basées sur l'expérience ; mais il ne faut voir là aucun parti-pris ; M. Augagneur n'est pas l'homme -d'un seuil système; résolu à aboutir vite et bien, il accueillera volontiers les concours sérieux, les compétences éprouvées qui pourraient s'offrir à lui.

Lorsque les travaux auront atteint leur plein développement, on pourra atteindre pour la construction de la ligne une vitesse moyenne de 80 à 100 kilomètres par an, grâce à la possibilité de l'attaquer par plusieurs points à la fois, ainsi qu'il a été exposé plus haut, et en maintenant sur les chantiers un effectif moyen de 10.000 travailleurs. Cette vitesse a été presque atteinte lors de la construction du chemin de fer de la Guinée, dans sa deuxième période, où la vitesse de progression s'est élevée jusqu'à 80 km par an. Si ces pronostics se réalisent, c'est dans six ou sept ans à peu près que les premiers trains pourront atteindre Brazzaville.

\*  
\*   \*   \*

Ainsi, la grande œuvre qu'avait rêvée Savorgnan de Brazza, si pleine de promesses pour l'avenir de notre grande possession équatoriale, est entrée définitivement dans la

voie de la réalisation. Comptons sur l'énergique impulsion du gouverneur général, M. Victor Augagneur, sur l'appui éclairé du ministre des Colonies, M. Albert Sarraut, pour la conduire sans défaillance jusqu'au succès final, pour la gloire et la prospérité de la plus grande France.

---

AFRIQUE EQUATORIALE FRANÇAISE  
(*Les Annales coloniales*, 2 mars 1923)

Le chef d'escadron d'artillerie coloniale Milhau, chef des services de la construction du chemin de fer de Brazzaville-Océan (section de Brazzaville), est nommé chef des services de la construction de la section côtière.

---

Courrier de l'Afrique Équatoriale  
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL  
La vie administrative  
(*Les Annales coloniales*, 25 juin 1923)

M. Aubin, administrateur en chef de 2<sup>e</sup> classe des colonies, chef de la circonscription du chemin de fer Brazzaville-Pointe-Noire, a été, en outre, chargé des fonctions d'inspecteur de la main-d'œuvre.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE EQUATORIALE  
(*Les Annales coloniales*, 18 mars 1924)

Les médecins des troupes coloniales appelés à participer au Service médical du Chemin de fer de Brazzaville-Océan auront droit, dans les mêmes conditions que les officiers prévues à l'article 1<sup>er</sup> jde l'arrêté du 5 octobre 1911, à l'indemnité spéciale dite « de Chemin de fer » fixée par ledit arrêté.

---

L'embouteillage de Matadi  
(*Les Annales coloniales*, 6 mai 1924)

Du fait de l'embouteillage du port de Matadi, diverses sociétés travaillant dans l'Est du Congo belge s'occupent d'organiser leurs transports via Dar-Es-Salam. Les conditions de transport par mer, par la côte orientale, sont différentes, d'après les lieux d'embarquements et les conditions spéciales que peuvent consentir ces armateurs. En règle générale, d'après des renseignements qui sont fournis, on peut estimer le fret Anvers bord à Dar-Es-Salam, au cube à 100 sh. les 40 p. c. ; au poids, à 250-300 sh. par tonne ; les vivres, environ 90 sh. par 40 p. c. Ces renseignements, que l'on a lieu de croire exacts, sont cependant fournis sans garantie.

Ces faits sont signalés par un de nos confrères; mais il en est un, la *Mukanda Congolaise*, organe mensuel de défense des intérêts coloniaux belges qui dénonce ainsi ce « scandale » :

Il est donc entendu que la crise des transports au Congo est une crise permanente, écrit notre confrère, puisqu'elle existe depuis toujours.

Il est convenu, n'est-ce pas, que chaque nouveau ministre des Colonies y va de son petit discours et de promesses formelles de prendre des mesures énergiques contre les responsables. On tourne ensuite la page et l'on recommence à la prochaine occasion.

Il est enfin de notoriété publique que rien, ou presque, n'a jamais été fait et que, toujours, « les responsabilités sont restées ouvertes » pour employer les mots de M. Carton, dans son premier discours à la Chambre.

Pendant ce temps-la, les marchandises pourrissent sur les quais, la vie augmente et les ruines s'accumulent.

Nous sommes, en attendant l'achèvement du chemin de fer Brazzaville-Océan, c'est à-dire pour longtemps encore, tributaires du chemin de fer du Congo belge qui, il faut le reconnaître, nous a autrefois rendu de grands services, largement rémunérés d'ailleurs.

Nous demandons, au nom du commerce de l'A. E. F., que le ministère des Colonies s'entremette énergiquement auprès du Gouvernement belge pour assurer au transit français un train quotidien aller et retour de 20 tonnes qui sera pour l'instant suffisant pour assurer l'écoulement des produits du Congo français.

---

Conseil supérieur des colonies  
L'Élection de l'A. E. F.  
(*Les Annales coloniales*, 11 août 1924)

Notre ami et éminent collaborateur Charles Debierre, candidat à la délégation au Conseil supérieur des colonies en A.E.F., vient d'adresser aux électeurs la lettre suivante :

Messieurs les électeurs,

.....

Mes travaux scientifiques et médicaux m'ont depuis longtemps amené à étudier les maladies épidémiques et endémiques qui frappent si durement les populations indigènes du bassin du Congo.

La protection de la natalité et la lutte contre la mortalité sont de nature à protéger la population et la main-d' œuvre indigène.

.....

J'estime, présentement, indispensable :

1° La construction immédiate du chemin de fer Brazzaville-Océan ;

2° L'aménagement de ports et de moyens de débarquement sur la côte du Gabon ;

3° La construction de routes, le balisage des grandes rivières, de façon à faciliter la circulation et le transport des -produits du sol dans cet immense pays par des moyens moins primitifs que ceux actuellement employés ;

4° L'envoi de spécialistes, médecins, ingénieurs, agronomes qui, dressant l'inventaire des produits de toute nature, permettront d'en tirer un meilleur parti. Nous pourrons ainsi améliorer le sort de l'indigène en lui fournissant et des ressources nouvelles et des méthodes culturales moins rudimentaires que celles qu'il emploie actuellement.

.....

(*Les Annales coloniales*, 22 août 1924)

Il est créé un service médical du Chemin de fer Brazzaville-Océan, placé sous l'autorité du directeur du Chemin de fer, et sous le contrôle technique de l'inspecteur des Services sanitaires civils de l'A. E. F.

Les suppléments de fonctions attribués aux médecins détachés au Service du Chemin de fer de Brazzaville-Océan sont fixés ainsi qu'il suit :

Chef du service médical	4.000
Médecin chef d'ambulance	3.000
Médecin chef de poste médical (médecin mobile)	2.000

Les médecins qui reçoivent actuellement des suppléments supérieurs aux chiffres fixés ci-dessus, les conserveront à titre personnel tant qu'ils seront maintenus dans leurs fonctions.

\*  
\*   \*   \*

Le chef de bataillon du génie Reynaud, ingénieur principal de 1<sup>re</sup> classe du cadre auxiliaire des Travaux publics de l'A.E.F., est nommé directeur du Chemin de fer Brazzaville-Océan.

---

#### DÉCRET

(*Les Annales coloniales*, 26 août 1924)

Décret du 23 août 1924 autorisant l'ouverture de travaux du chemin de fer de Brazzaville-Océan entre les kilomètres 40 et 80 à partir de Pointe-Noire.

Est annulée l'autorisation -d'ouverture des travaux donnée par décret du 8 août 1922, en ce qui concerne l'infrastructure du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan-entre les kilomètres 124 et 180 comptés à partir de Brazzaville, dont la dépense était évaluée à 9.800.000 fr.

Est autorisée l'ouverture des travaux à exécuter, conformément au projet, approuvé par le ministre des colonies, pour l'infrastructure du tronçon du même chemin de fer compris entre les kilomètres 40 et 80 comptés à partir de Pointe-Noire et dont la dépense est évaluée à 9.250.000 francs.

---

Le chemin de fer Brazzaville-Océan  
SON COÛT — SON UTILITÉ NATIONALE  
(*Les Annales coloniales*, 3 novembre 1924)

Un décret paru à l'*Officiel* du 23 courant. autorise l'ouverture de nouveaux travaux dans la section continentale du chemin de fer Brazzaville-Océan, entre les kilomètres 52 et 85 au départ de-Brazzaville.

Cette mesure, qui suit à intervalle rapproché d'autres décisions du même ordre, venant après celle prise par M, Daladier, ministre des Colonies, d'accord avec M. Antonetti, le nouveau gouverneur général de notre possession tropicale, d'inscrire

dans la loi de Finances les crédits nécessaires à la continuation active des travaux, démontrerait à nouveau, s'il en était besoin, la volonté formelle du gouvernement de doter enfin le Congo français de l'outil moderne qu'il attend depuis plus de trente ans pour entrer, comme les autres Frances d'outre-mer, résolument dans la voie du progrès.

On peut se réjouir d'autant plus de constater ces réalisations que, non seulement la nécessité d'unir la vallée du Congo à l'Océan fut proclamée par l'explorateur de Brazza dès 1882, mais le ministère des Colonies se préoccupa, depuis 1908, de passer dans la phase d'exécution.

M. Milliès-Lacroix, qui dirigeait à cette époque le Pavillon de Flore (les services de ce département n'étaient pas encore transférés rue Oudinot), présenta au Parlement un projet d'emprunt de 21 millions destinés à des études. Cet emprunt, qui fut voté en 1909, fut suivi, le 13 juillet 1914, d'un second emprunt de 171 millions dont 93 destinés à l'exécution des travaux ; mais la guerre étant survenue, c'est seulement en 1921 que M. Albert Sarraut approuva la remise en train de cette grande œuvre.

Depuis, en raison notamment de la dépréciation du franc, la dotation du chemin de fer et de ses ports a été portée à 152 millions. Comme cette somme, de toute évidence, permettra à peine l'achèvement de la moitié des travaux, c'est ce relèvement que doit opérer le gouvernement en apportant dans la proportion nécessaire la contribution de l'État français.

Il reste à savoir ce que donnent, dans le domaine des réalités, cette opération et la question s'est trouvée posée par les critiques passionnées qu'a suscitées le fait que la voie française doublera le chemin de fer belge du Pool à Matadi, lequel évacue depuis un certain nombre d'années, et de plus en plus péniblement en raison de sa capacité limitée, les exportations de notre Afrique Équatoriale.

En effet, cette dernière voie devra être reconstruite et son électrification est prévue pour 200 kilomètres, ce qui coûtera fort cher -- et contraindra la Compagnie à pratiquer des tarifs élevés. En outre, déjà insuffisante pour évacuer le trafic fluvial, elle recevra, dans quelques années, l'appoint du tonnage amené par le chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, qui viendra s'y greffer.

Non seulement tous les produits de la rive droite du Congo et du bassin de l'Oubangui ne pourront plus aller vers Matadi, mais tout ce qui descend vers Kinshasa de la rive gauche verra encore diminuer ses chances d'écoulement.

Ainsi, le Brazzaville-Océan, qui aurait dû être construit en tout état de cause, même s'il avait constitué une opération déficitaire, car un groupement de l'importance de l'Afrique Équatoriale ne saurait rester indéfiniment isolé, nous apparaît peu à peu comme une excellente affaire car il ne sera pas, en définitive, grevé de frais d'amortissement aussi élevés que le chemin de fer belge puisqu'il ne comporte ni démolition, ni électrification, ni des difficultés d'exécution comparables, même en tenant compte de la traversée du Mayombe.

De cette façon, non seulement la ligne française drainera le trafic d'un bassin fluvial de plusieurs milliers de kilomètres desservant un des pays les plus riches du monde et ouvrant à toutes les possibilités un prodigieux réservoir de matières premières — bois, ivoire, caoutchouc, coton, cuivre, matières grasses, etc. — de provenance française, mais encore elle allégera la ligne belge en assurant l'exportation de presque tous les produits du Congo septentrional pour permettre à Matadi où les opérations seront toujours difficiles en raison de son éloignement de la mer et de sa sujétion au fleuve de servir d'exutoire aux produits dont le tonnage deviendra rapidement considérable, en provenance du Katanga et des provinces traversées par la B. C. K.

De notre côté, l'exploitation du Brazzaville-Océan assurera des droits de douanes à l'A.E.F. qui pourra enfin exploiter et mettre en valeur son domaine.

Elle enrichira les populations locales en leur assurant une vie meilleure, elle contribuera à l'assistance indigène sous la forme la plus efficace.

Mais pour vouloir une telle fin, nous devons avant tout en assurer les moyens suivant le programme magistralement défini par M. Raphaël Antonetti : le coût total du chemin de fer prêt à être exploité est évalué à une somme variant entre 360 et 400 millions, sur lesquels 52 sont déjà dépensés. On ne pourra, répétons-le, trouver les ressources nécessaires pour parfaire ce chiffre important que grâce à la prochaine loi de Finances qui devra prévoir une dotation suffisante, mais ceci même pose une importante question : dans sa situation financière actuelle, l'État français pourrait-il assumer un effort aussi considérable ? Il semble aujourd'hui que l'on puisse répondre par l'affirmative, puisque notre ministre des Colonies, M. Daladier, après consultation de son collègue des Finances, et du président du Conseil, a virtuellement décidé que l'État assumerait seul les charges de la construction de cet outil, sans faire appel au crédit d'entreprises privées et notamment de celles qui coopèrent à sa construction ou qui alimenteront son exploitation.

La route est tracée. Il ne s'agit plus que de poursuivre une œuvre féconde dont la réalisation est déjà aussi avancée.

Il est probable que dès que le chemin de fer sera construit, soit dans un délai de cinq à sept ans au plus, le problème de l'Afrique Équatoriale Française, s'il n'est pas complètement résolu, se présentera dans des conditions infiniment plus favorables et permettra les plus vastes et les plus sérieux espoirs.

---

## LE CHEMIN DE FER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

---

L'état actuel des travaux. — L'avenir  
(*Les Annales coloniales*, 6 novembre 1924)

Ainsi que nous l'avons déjà annoncé, le conseil des ministres a décidé de poursuivre, sans arrêt, avec la plus grande activité, la construction du chemin de fer de Brazzaville à l'océan. Cette œuvre, qui ouvrira à l'activité française l'immense bassin du Congo, sera considérée comme entreprise nationale et dotée, à ce titre, par les pouvoirs publics, des crédits nécessaires à son achèvement.

Cette décision ne manquera pas de réjouir les colons de notre grande colonie équatoriale et mettra enfin un terme aux controverses auxquelles ont donné lieu les divers tracés envisagés et le principe même de la nécessité d'un chemin de fer entièrement français, entre l'Océan et le Stanley Pool.

Les discussions sur ce sujet n'offrent, d'ailleurs, aucun intérêt pratique, car il ne s'agit plus, et depuis longtemps, d'un simple projet, mais d'une œuvre en voie de réalisation qu'il importe d'achever au plus tôt. À ses deux extrémités, le ruban de la plate-forme du futur railway se déroule sur de nombreux kilomètres et avance chaque jour.

Du côté de Brazzaville, les travaux de construction ont commencé le 5 février 1921, jour où fut solennellement donné le premier coup de pioche. Aujourd'hui, la plate-forme est complètement terminée jusqu'au kilomètre 50, sauf, toutefois, le pont sur le Djoué au kilomètre 19, dont le tablier métallique est en cours de montage et sera livré à la circulation sous peu.

Notons en passant que cet ouvrage, d'une portée de 50 mètres, sera le plus grand pont de la ligne. Les chantiers de construction s'étendent actuellement du kilomètre 50 au kilomètre 75 et du kilomètre 112 au kilomètre 124, future station de Mindouli, centre minier important. Des trains circulant sur une voie provisoire de 0,60 posée sur la plate-forme définitive jusqu'au kilomètre 50, ravitaillent les chantiers en avant. Ils rendent déjà quelques services au commerce par le transport des palmistes et du manioc. Les chantiers de Mindouli sont approvisionnés par le petit chemin de fer à voie

de 0,60, construit en 1908-1910 par la Compagnie minière du Congo français pour l'exportation de ses minerais via Brazzaville et la voie belge de Matadi.

Le total des terrassements exécutés sur la division de Brazzaville s'élève à 1.500.000 mètres cubes, et le total des maçonneries à 8.000 mètres cubes. Le tronçon terminé qui se déroule dans les vallées du Djoué et de son affluent, la Madsia, était l'un des plus difficiles de la ligne, ces rivières étant très encaissées et coulant par endroits au fond de véritables gorges. La voie est sortie de ces mauvais passages et progressera dorénavant plus facilement et plus rapidement. On compte atteindre Mindouli dans dix-huit mois.

Du côté de l'océan, les travaux, confiés à la Société de Construction des Batignolles, ont été entrepris en décembre 1922. Depuis, 50 kilomètres de plate-forme ont été construits, tandis qu'à Pointe-Noire, à la tête de ligne, on édifiait les installations nécessaires (logements, bureaux, magasins, ateliers), et un wharf provisoire en charpente de 250 mètres de long pour servir aux premiers débarquements du matériel de voie. La plate-forme atteint maintenant les premiers contreforts du massif montagneux du Mayumbe dont la traversée sur 90 kilomètres environ constitue la plus grosse difficulté de tout le tracé jusqu'à Brazzaville, travail qu'il aurait été plus raisonnable d'entreprendre dès le début, au lieu de gaspiller 52 millions à la construction de tronçons épars sur les sections les plus faciles du tracé. Le ravitaillement des chantiers à l'avancement -est assuré jusqu'à présent par une voie de 0,60 posée sur la plate-forme terminée et exploitée mécaniquement ; mais un premier tronçon de voie d'un mètre ne tardera pas à être posé à partir de Pointe-Noire jusqu'au kilomètre 70.

En résumé, 100 kilomètres de plate-forme sont complètement terminés sur les 530 kilomètres que mesurera le chemin de fer ; et les chantiers de constructions, en pleine activité, s'étendent sur une trentaine de kilomètres. La main-d'œuvre employée a été recrutée sans difficulté dans le pays même. L'effectif s'élève, en moyenne, à 6.000 travailleurs. Satisfait du salaire et de la nourriture qui lui sont alloués, l'indigène fait sur les chantiers son éducation de travailleur et la colonisation ne manquera pas d'en bénéficier par la suite.

Vivement poussés, suivant la décision prise par M. Édouard Daladier, ministre des Colonies, à l'instigation de H. Antonetti, le nouveau gouverneur général de l'Afrique Equatoriale Française, qui rejoint actuellement son poste, apportant à ses administrés ce magnifique don de joyeux avènement, les travaux du chemin de fer pourront être terminés dans cinq ans, et la ligne livrée à l'exploitation de bout en bout le 1<sup>er</sup> janvier 1930.

Ainsi le Congo français qui sommeillait depuis notre arrivée et se trouvait la seule de nos colonies qui n'ait pas bénéficié des bienfaits de notre civilisation, va enfin s'ouvrir au progrès.

C'est une ère nouvelle qui commence et pour les indigènes qui vont évoluer plus rapidement et pour nos compatriotes qui se sont exilés sur cette terre lointaine et qui vont voir leurs efforts enfin couronnés.

Le jour où le chemin de fer de l'A. E. F. sera inauguré, on pourra dire que notre « Cendrillon Colonial » entre enfin vraiment dans la grande famille française.

Et c'est à notre gouvernement démocratique actuel qu'il le devra.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL  
LA VIE ÉCONOMIQUE  
Chemin de fer de Brazzaville-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 21 novembre 1924)



En raison de l'intérêt qui s'attache à favoriser le développement économique des régions traversées par le chemin de fer Brazzaville-Océan, en facilitant dans la plus large mesure possible, et par tous moyens autres que le portage, l'évacuation des produits du sol et le transport des marchandises d'importation, un arrêté local vient d'ouvrir à l'exploitation publique, dans la limite où les besoins de la construction le permettront, le tronçon de voie de service de la division de Brazzaville, accessible aux locomotives.

Cette exploitation est ouverte aux points suivants :

Douano, Briqueterie (Brazzaville), km. 0 ; Gare de M'Filou, 4 ; Goma Tsé-Tsé, 20 ; Makaka, 28 ; Guélani, 36 ; Kibouende, 43.

En outre, des chargements en pleine voie pourront, sous certaines conditions, être effectués. Le chef du service des travaux neufs est chargé de l'application de cette mesure.

Le prix de transport est calculé à raison de 4 francs par véhicule chargé et par kilomètre. Les plates-formes ne peuvent recevoir plus de 8 tonnes ; les produits autres que les matériaux ou produits du sol paieront 1 franc la TK, et, en tout état de cause, la location des plates-formes 20 fr. par véhicule et par demi-journée avant ou par après le transport. Enfin, en attendant la mise en place des tabliers métalliques des ponts du Djoué et du Djouari, le parcours total sera aux frais des expéditeurs grevé de deux ruptures de charge.

Les recettes ainsi réalisées seront versées au budget général du groupe qui participera, pour l'intégralité de celles-ci, aux dépenses d'entretien et de la voie.

C'est un tout petit commencement, mais qui a son intérêt, et qui sera, progressivement suivi l'améliorations dont bénéficieront le commerce et l'industrie de l'A.E.F.

---

La carence du chemin de fer belge  
et notre Afrique Équatoriale  
par Pierre Valude,  
député du Cher.  
(*Les Annales coloniales*, 25 novembre 1924)

Tout le monde connaît la situation fâcheuse de notre Afrique Équatoriale qui se trouve dans l'impossibilité d'exporter normalement les produits de son sol et de son sous-sol tant que le chemin de fer Brazzaville-Océan ne sera pas en exploitation. Aussi, la judicieuse décision du ministre des Colonies de mener à bien cette œuvre nationale attendue depuis cinquante ans a-t-elle reçu l'approbation, non seulement de tous ceux qui s'intéressent aux choses d'Afrique, mais encore de ceux, de plus en plus nombreux, qui se rendent compte que seule la mise en valeur rationnelle de son domaine colonial permettra à la France de sortir de la crise économique et financière où l'a jetée la guerre.

Le passé du nouveau gouverneur général, qui vient d'arriver à Brazzaville, son caractère énergique et réalisateur, nous est un sûr garant que rien ne sera négligé pour que les travaux soient poursuivis avec toute la célérité possible.

Néanmoins, la longueur du rail à poser, les difficultés de la traversée du Mayombe, ne permettent pas d'en envisager l'achèvement avant quatre ou cinq ans.

Pendant ce temps, la seule voie d'accès et d'évacuation de notre Afrique Equatoriale restera le chemin de fer belge de Matadi à Kinshasa.

Or, ce chemin de fer, qui traverse une région extrêmement difficile, nécessitant l'adoption de rampes de quarante, de courbes de cinquante, est presque impossible à améliorer, et il aboutit à un port fluvial exigü dont l'accès est interdit aux très grands

navires par le manque de fonds et difficile aux cargos économiques par les courants violents du Congo, le Chaudron, entre autres.

Ce chemin de fer s'est révélé tout à fait insuffisant pour répondre aux besoins du Congo belge qui doit faire faire la plus grande partie de ses transports par les voies anglaises du Cap ou de l'océan Indien.

C'est dire que nous ne pouvons compter sur lui pour ouvrir à l' A.E.F. la porte dont elle a besoin. À l'heure actuelle, l'embouteillage est complet et personne n'en peut prévoir la fin. Les magasins de Kinshasa et de Matadi sont remplis de produits à exporter ou de marchandises à importer qui doivent attendre des semaines et même des mois leur chargement sur les wagons dont le nombre est restreint et le mauvais état notoire.

Sans doute, un certain pourcentage de trafic est réservé par des conventions à notre Afrique Équatoriale, mais l'on sent combien cette garantie est illusoire, par suite de l'embouteillage complet des deux gares terminus. Au vrai, notre Colonie qui, il y a vingt ans, arrivait tant bien que mal à exporter le peu qu'elle produisait, ne peut même pas le faire aujourd'hui et se voit ainsi interdire tout développement économique.

C'est une véritable asphyxie qui la menace, tant qu'une nouvelle porte de sortie ne lui sera pas ouverte.

Autrefois, il eût fallu se résigner à attendre que la voie ferrée fût construite, mais il n'en est plus de même aujourd'hui, car l'automobile peut suppléer pour un temps, et, à tout le moins, pour les produits riches, à l'absence de chemin de fer. Or, l'Afrique Équatoriale occupe une situation géographique privilégiée. Elle s'étend du sud au nord et sa frontière ouest n'est jamais très éloignée de l'océan, de sorte qu'en fait, notre Colonie est appelée à utiliser toutes les grandes voies de communication créées dans les régions qui baignent le golfe de Guinée et tous les ports qui y sont construits.

Entre tous, Douala est certainement celui dont la jonction avec le bassin fluvial du Congo est le plus aisément réalisable.

Le travail à faire est peu considérable.

Le Cameroun, en effet, offre déjà des voies de pénétration satisfaisantes jusqu'à peu de distance du cours navigable de la Sangha ou de la Ngoko, son affluent.

Le chemin de fer du Centre, de Douala à Esséka, une voie Decauville d'Esséka à Makak, une route desservie par des camions automobiles de ce point au Nyong, puis ce fleuve sur lequel, d'ici peu, circulera un bon remorqueur de la C. F. S.O., permettent de transporter les marchandises de la mer à Abong Mbang dans d'excellentes conditions.

À Abong Mbang, le fleuve est coupé par la route Doumé-Lomié que quelques légères améliorations suffiraient à ouvrir au trafic automobile. Il ne reste donc à tracer et à construire que le tronçon de quelque cent cinquante kilomètres qui réunira Lomé à Moloundou, sur la Ngoko navigable.

Nous aurons ouvert ainsi à l'A.E.F. une manière de sortie de secours, d'utilisation coûteuse et de rendement médiocre, mais qui, en permettant aux colons et aux sociétés agricoles de l'Oubangui et du Tchad d'exporter tout au moins les produits riches, coton, ivoire, caoutchouc, de recevoir quelques vivres et quelques marchandises, atténuera, pour cette partie tout au moins de cette immense A.E.F., les effets de l'asphyxie dont la menace l'embouteillage du chemin de fer belge.

Nous savons que ce n'est pas en vain que nous demandons l'énergique intervention de M. Daladier, pour faire réaliser, au plus tôt, cette jonction entre les voies de communication du Cameroun et celles du Moyen Congo. Il nous a déjà donné trop de preuves de son patriotisme ardent et de son esprit d'initiative et de décision pour ne pas lui faire confiance ici.

---

À la Commission de l'Algérie, des colonies et des protectorats

*(Les Annales coloniales, 4 décembre 1924)*

[Congo-Océan]

En ce qui concerne le chemins de fer de l'Afrique Équatoriale française, M. Daladier s'est expliqué sur le tracé Brazzaville à Pointe-Noire qui lui semble éminemment préférable au tracé Brazzaville-Boma. Il s'est longuement étendu sur les avantages considérables qui résulteront pour notre possession africaine de la création de cette voie ferrée. L'exécution de ces travaux nécessitera un emprunt de trois cent cinquante millions pour lesquelles la Commission des Colonies sera appelée à donner son avis. Mais il est certain que la Commission des Finances, de son côté, rapportera favorablement ce projet d'emprunt auquel le Parlement s'associera.

---

À LA CHAMBRE

PROJET DE LOI

Chemin de fer de Brazzaville-Océan

*(Les Annales coloniales, 11 décembre 1924)*

Le ministre des Colonies vient de déposer sur le bureau de la Chambre, un projet de loi réglementant les conditions générales dans lesquelles le gouverneur général de l'Afrique équatoriale française est autorisé, en vertu des dispositions de la loi de finances de l'exercice 1925, à réaliser par voie d'emprunt une somme de 300 millions de francs-applicable à l'achèvement du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan ainsi qu'à l'exécution des installations nécessaires à l'embarquement et au débarquement à Brazzaville et à Pointe-Noire.

---

Il faut hâter la construction de Brazzaville-Océan

*(Les Annales coloniales, 12 février 1925)*

La situation est grave à Kinshasa et à Léopoldville du fait de la crue du Congo.

De nombreux établissements industriels sont sous l'eau. Le service de la distribution d'eau, les ateliers de la Socoma, les magasins C. C. B. sont de vastes mares. Les piers de Maleingreau, de la Citas sont sous 50 centimètres d'eau. L'eau arrive près des magasins Sonatra de Kinshasa.

À Léopoldville, il y a un mètre cinquante d'eau au-dessus des quais. Les grues du port sont des îlots, les ateliers sont en danger d'inondation, vu le courant formidable qui projette l'eau vers ces établissements.

On craint même l'arrêt des forges.

À la Sonatra, des navires accostent en passant au-dessus de tronçons et de matériel de bateaux qui sont en montage, et que l'on a nécessairement dû laisser à l'abandon en attendant que les eaux descendent.

Aux dernières nouvelles, la crue n'aurait pas atteint son maximum.

Il ne faut pas perdre de vue que Kinshasa, terminus de la voie ferrée de Matadi, est le point de transit obligé pour toutes les marchandises transportées par le chemin de fer à la montée comme à la descente, et qu'en fait, l'inondation vient encore augmenter les difficultés causées par l'embouteillage du chemin de fer.

Nous devons cependant constater que ces deux maux — embouteillage du chemin de fer et inondation du port — sont des maux presque chroniques. Un chemin de fer de montagne, à voie étroite, ne peut augmenter son trafic que dans une proportion très restreinte et du seul point, de la rive belge du Congo où puissent aborder les bateaux

avec quelque sécurité, le terrain est si bas et si plat que les quais et même les rues de la ville sont à la merci de toutes les crues un peu importantes.

Nous devons nous résigner à ces maux tant que ne sera pas construit le chemin de fer de Pointe-Noire dont le port fluvial de Brazzaville, en raison du relief de la côte française, sera préservé de ces arrêts périodiques du trafic.

## AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

Sont nommés au grade de sous-ingénieur principal du cadre auxiliaire des Travaux publics de l'A. E. F. :

MM. Menguy, Cotte, lieutenants en service au chemin de fer Brazzaville-Océan (division côtière).

---

### En Afrique Equatoriale Française M. Antonetti prend des mesures importantes (*Les Annales coloniales*, 16 mars 1925)

M. le gouverneur général Antonetti, à peine arrivé à Brazzaville, où il venait prendre la direction de ses services, est reparti en tournée d'inspection dans la zone du chemin de fer en construction de Brazzaville à l'Océan. Il était accompagné de M. Alfassa, gouverneur du Moyen-Congo.

Au cours de ce voyage, d'intéressantes décisions ont été prises en vue de faciliter par des mesures provisoires dans le plus bref délai, les relations de la colonie avec l'Océan qui deviennent de plus en plus précaires en raison de l'engorgement du chemin de fer de Matadi à Kinshasa : on suppléera provisoirement à la voie belge par l'établissement d'une voie mixte directe (route et voie ferrée) entre Brazzaville et Pointe-Noire.

Un accord conclu avec la Compagnie minière du Congo français, qui exploite les mines de cuivre de Mindouli, va permettre de joindre la voie de 0 m. 60 que possède cette Compagnie à celle qui servait au ravitaillement des chantiers du Brazzaville-Océan côté Brazzaville. On organisera ainsi, d'ici quelques mois, une voie ferrée provisoire de 170 kilomètres de long, partant de Brazzaville et se dirigeant vers l'Atlantique.

Sur les 75 premiers kilomètres, cette voie sera posée sur la plate-forme du Brazzaville-Océan et pour les 95 kilomètres suivants sur une plate-forme déjà construite pour l'exploitation des mines. Cette voie sera exploitée commercialement par la Compagnie minière ; elle donnera accès vers l'ouest dans la vallée du Niari à peu de distance de son débouché dans la plaine du Niari moyen.

D'autre part, du côté de Pointe-Noire, la plate-forme du Brazzaville-Océan, construite sur 60 kilomètres, sera prochainement équipée avec la voie définitive et prolongée par une voie étroite de 40 kilomètres de long destinée au ravitaillement des chantiers de tête du Brazzaville-Océan. Entre le terminus de cette voie ferrée issue de Pointe-Noire et le terminus ouest de la voie étroite issue de Brazzaville, il n'y aura plus qu'une lacune de 250 kilomètres à peine dont la plus grande partie est située dans les plaines du Yangala et du Niari. M. Antonetti a prescrit de relier ces deux terminus par une route praticable aux camions automobiles dont la construction vient d'être commencée.

Malgré les difficultés qu'opposera aux travaux sur une trentaine de kilomètres la traversée du massif montagneux et forestier du Mayumbe, on compte terminer cette route avant un an, de sorte que dans un an, on pourra aller directement de Brazzaville à l'Océan en deux jours.

La voie mixte ainsi organisée constituera en même temps pour Brazzaville une voie de ravitaillement, à capacité très limitée, il est vrai, mais qui pourra rendre de grands

services en cas d'urgence, si l'engorgement du chemin de fer belge continue à s'accroître. En outre, en permettant le ravitaillement des chantiers de Brazzaville-Océan, par des moyens mécaniques, elle libérera des milliers de porteurs et facilitera le transport des matériaux et des vivres nécessaires aux travaux du chemin de fer. Ainsi, la durée de la construction du Brazzaville-Océan pourra être sensiblement réduite, et l'on pourra économiser des sommes importantes.

Le commerce de la colonie suit avec intérêt cette tentative de liaison rapide avec l'Océan dont il espère les meilleurs résultats. Elle permettra, dans une certaine mesure, le développement économique des régions traversées en attendant l'arrivée du chemin de fer. Elle dotera enfin l'Afrique Equatoriale Française de cette voie de communication rapide en territoire français entre la mer et le Stanley Pool, terminus du Congo navigable, dont l'absence a si lourdement pesé jusqu'ici sur les destinées de notre grande colonie.

#### À la Commission des Colonies du Sénat

Cette commission, au cours de sa dernière réunion, sous la présidence de M. Schrameck, a entendu M. Édouard Daladier qui a fait un intéressant exposé de la situation économique de nos possessions d'outre-mer. Le ministre des Colonies a successivement examiné la question du régime douanier colonial, la production des textiles et des matières premières alimentaires, la situation des relations entre le Japon et l'Indochine, et enfin l'état des travaux du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan.

Sur cette dernière question, il a signalé les conditions nettement défavorables pour l'État de la convention signée en 1922 par M. Victor Augagneur, pour la construction de la voie.

Divers membres de la Commission ont appelé l'attention du ministre sur les avantages présentés pour l'exploitation par l'électrification de la ligne.

M. Daladier a reconnu ces avantages et a fait part à la Commission que des études nouvelles étaient poursuivies, afin d'équiper électriquement la voie et lui permettre d'utiliser les nombreuses et très importantes chutes d'eau sur son passage.

La Commission a ensuite décidé d'entendre à nouveau le ministre des Colonies samedi prochain sur les questions de marine marchande dans ses rapports avec nos colonies.

---

#### Le port fluvial de Brazzaville (*Les Annales coloniales*, 21 avril 1925)

Le Brazzaville-Océan est en bonne voie d'exécution, 150 kilomètres de plate-forme sont actuellement terminés, et les chantiers de tête, tant du côté de Pointe-Noire que du côté de Brazzaville, progressent régulièrement.

Mais le chemin de fer doit être complété par deux organismes indispensables, pour jouer, au mieux des intérêts du commerce, le rôle économique qui lui est dévolu : à Pointe-Noire, un port maritime, et à Brazzaville un port fluvial, tous deux assez bien outillés pour répondre à toutes les nécessités du trafic, voyageurs et marchandises.

À Pointe-Noire, en attendant la construction d'un port en eau calme, on va construire un wharf en béton armé susceptible de suffire aux besoins durant les premières années qui suivront la mise en exploitation du chemin de fer. Le projet vient d'être approuvé par le Comité des travaux publics des Colonies.

Les choses sont moins avancées en ce qui concerne Brazzaville. L'aménagement d'un port fluvial y a été étudié en 1911 par la mission hydrographique Congo, Oubangui,

Sangha, dirigée par l'ingénieur hydrographe Roussilhe. Elle avait fait choix, pour la construction des quais, l'installation des docks et de la gare fluviale de la partie de la rive du fleuve sur un kilomètre de développement environ, située à l'extrémité nord-est de la ville, immédiatement en amont de la concession dite hollandaise, face à l'île M'Bomou.

Cet emplacement était reconnu le meilleur en raison des avantages suivants : grands fonds à proximité de la rive, absence de bancs de sable, rive saine facilement accessible par la voie ferrée ; éloignement des chutes, abri relatif contre les tornades donné par M'Bomou.

Malgré les avantages incontestés de ce choix, aucune décision définitive n'avait encore été prise jusqu'à ce jour, et cela parce que les terrains situés entre le futur port et la ville, les plus intéressants pour les installations commerciales, appartenaient en toute propriété à une société hollandaise, dont la concession mesurait 33 hectares d'un seul tenant.

Cette société ayant cédé tous ses droits à une société anonyme belge Interfina, le gouverneur général de l'Afrique Equatoriale Française, M. Antonetti, a été assez heureux pour réaliser avec les dirigeants de cette dernière un accord qui dégage largement le futur port : la société Interfina a cédé gratuitement à la colonie une parcelle d'environ 14 hectares située sur la rive, immédiatement en aval du port projeté. En échange, la colonie a cédé à la société un terrain de 2 hectares à Pointe-Noire, et un terrain d'un hectare à Bangui. En outre, la société s'engage à ériger sur ces terrains, dans un délai de quatre ans, des immeubles pour une valeur minimum de deux millions cinq cent mille francs, dont un million cinq cent mille au moins à Pointe-Noire.

Maintenant que l'emplacement du port fluvial de Brazzaville est définitivement fixé grâce à l'esprit de décision du gouverneur général Antonetti, il importe que l'établissement des projets définitifs soit vivement poussé et que les travaux soient adjugés au plus tôt. Les installations du port fluvial et celles du port maritime de Pointe-Noire doivent être mises en service en même temps que le chemin de fer Brazzaville-Océan pour le plus rapide développement économique de nos possessions du Congo.

---

#### EN AFRIQUE ÉQUATORIALE.

Le chemin de fer Brazzaville-Océan  
par Charles Debierre,  
sénateur,

membre de la Commission des Finances et des Affaires étrangères.

(*Les Annales coloniales*, 11 mai 1925)

En vue des travaux à entreprendre pour la construction du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan qui va nécessiter, pendant plusieurs années, la présence sur les chantiers d'environ 10.000 travailleurs indigènes, recrutés dans nos possessions du Congo, le gouverneur général, M. Antonetti, a arrêté tout récemment toute une série de mesures judicieuses.

À propos du recrutement, l'arrêté fixe : 1° la durée de l'engagement suivant les circonscriptions ; 2° le pourcentage par circonscription des travailleurs qui pourront emmener leurs femmes ; 3° les quantités de vivres à fournir pour chaque circonscription pour le ravitaillement de la main-d'œuvre ; 4° les prix auxquels ces vivres seront achetés aux producteurs.

La durée du service des travailleurs indigènes est fixé à 6 mois ou un an, suivant leur circonscription d'origine. C'est là -une sage mesure.

Le salaire minimum et les frais d'entretien des travailleurs indigènes sont prévus, aussi bien quand l'ouvrier est sur les chantiers que lorsqu'il s'en trouve absent par suite

de maladie. Il sera retenu mensuellement sur le salaire de chaque travailleur une somme de 10 francs afin de lui constituer un pécule qui lui sera payé à son retour dans sa circonscription d'origine. C'est là une mesure de prévoyance qu'on ne peut qu'approuver.

Les travailleurs qui rengagent pour 6 mois ou un an à l'expiration de leur premier engagement recevront une majoration de salaire par journée de présence sur les chantiers. C'est un encouragement au travail qu'ils sauront apprécier.

Tous les travailleurs recrutés sont l'objet d'un examen médical avant leur mise en route. Ils sont acheminés directement sur M'Vouti et soumis là à un nouvel examen médical, puis vaccinés.

Aux chantiers et particulièrement dans les camps, les travailleurs sont groupés par race et affinités. Dans les camps, leurs « cases » en bois ou en pisé sont installées avec hygiène. Il y aura des lits en roseaux ou bambous et une bonne aération sera obtenue par des auvents de large ouverture. C'est ainsi un minimum de confort qui sera offert aux travailleurs. L'emplacement des camps de travailleurs fera, d'ailleurs l'objet d'un choix judicieux. Ils seront placés à proximité d'un ruisseau d'eau claire de façon à pouvoir fournir aux travailleurs l'eau nécessaire à l'hygiène et à leur boisson.

Tout groupement de travailleurs indigènes de même origine travaillant sur un même chantier, en nombre inférieur ou égal à 500 constitue une unité. Le directeur du service de la main-d'œuvre répartit le personnel européen et indigène entre les camps et les chantiers et désigne pour chaque ordinaire l'agent chargé de la distribution, de la surveillance et de la comptabilité.

L'agent d'encadrement chargé de l'ordinaire se procure les vivres et l'eau nécessaire à l'alimentation, en assure le transport jusqu'au lieu de distribution, préside à la distribution, vérifie le poids et la qualité des denrées, surveille les cuisines, entretient le matériel de toute nature, répond aux réclamations, maintient l'ordre et la discipline, inspecte chaque jour les locaux et dortoirs, tient un registre des malades et la comptabilité de tout le service.

Les femmes autorisées à accompagner leurs maris concourent, selon les usages de leur pays d'origine, à la préparation des aliments pour les unités qu'elles ont suivies. Toute femme servant de cuisinière à un groupement de plus de 10 hommes a droit à la ration.

On voit que tout a été prévu pour loger et alimenter convenablement les camps de travailleurs.

La santé des travailleurs est également l'objet de la sollicitude du gouvernement général, qui a présenté une série de mesures appliquées par le Service médical du chemin de fer à M'Vouti.

Le Service médical, placé sous le contrôle technique du directeur du service de Santé de l'A. E. F., relève directement du directeur du Service de la main-d'œuvre.

Il est assuré par des médecins européens et des infirmiers indigènes. À M'Vouti, la formation sanitaire est organisée de façon à pouvoir hospitaliser le personnel européen et le personnel indigène, évacué des infirmeries-ambulances des camps.

Cette simple énumération des dispositions prises pour assurer le logement, la nourriture, l'hygiène et la santé des travailleurs qui, de tous les points de la Colonie, vont entrer dans le Service de la main-d'œuvre de la voie ferrée en construction, montre qu'au gouvernement général, on s'est inspiré d'une sage administration et qu'on a compris qu'une organisation méthodique, seule, était capable de fournir un bon rendement et des résultats favorables.

Les travaux se poursuivent avec rapidité et vont, nous l'espérons, permettre de bientôt achever un des organes les plus importants de la mise en valeur de l'A. E. F. Sans le chemin de fer de Brazzaville à l'Océan, tout commerce important entre l'intérieur de la Colonie et la côte demeure à peu près impossible ou fort réduit. Le

chemin de fer construit, nos possessions du Congo pourraient enfin prétendre à leur complet développement économique.

---

Prochaine arrivée de H. Antonetti  
(*Les Annales coloniales*, 2 juin 1925)

M. Antonetti, gouverneur général de l'Afrique Equatoriale Française, va prochainement arriver en France. Il est attendu à Bordeaux le 9 juin par le paquebot *Asie*, de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

Le voyage de M. Antonetti est, sans aucun doute, motivé par le désir qu'a ce haut fonctionnaire d'être à Paris pour fournir d'utiles documents, en vue du vote rapide de l'emprunt de 300 millions.

Cet emprunt, destiné à permettre l'achèvement des travaux du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan et l'aménagement des points de débarquement aux deux extrémités de la ligne, apparaît nécessaire à tous ceux qui s'intéressent à nos possessions congolaises.

Rappelons qu'un projet de loi a déjà été déposé sur le bureau de la Chambre le 10 décembre 1924, puis a été incorporé à la loi des Finances de 1925. L'article 303 concernant cet emprunt a été adopté par la Chambre. Cet article formant l'article 181 du projet de loi qui va venir devant le Sénat, a été déjà approuvé par la commission sénatoriale des Colonies.

#### Intérim

M. Alfassa, gouverneur de 2<sup>e</sup> classe des Colonies, lieutenant-gouverneur du Moyen-Congo, est chargé, par intérim, des fonctions de gouverneur général de l'Afrique Equatoriale Française, pendant l'absence de M. le gouverneur général Antonetti.

M. Marchand Jean-Henri, administrateur en chef de 1<sup>re</sup> classe des Colonies, est chargé, par intérim, des fonctions de lieutenant-gouverneur du Moyen-Congo, pendant l'absence de M. Alfassa, gouverneur des Colonies, chargé des fonctions de gouverneur général, par intérim, de l'Afrique Equatoriale Française.

---

La ligne Brazzaville-Océan  
par Mario Roustan,  
sénateur de l'Hérault,  
vice-président de la Commission sénatoriale des Colonies,  
secrétaire général du Groupe viticole  
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1925)

Je reçois une statistique intéressante sur les lignes électriques ou en cours d'électrification dans les diverses parties du monde, hors d'Europe et les États-Unis :

Au Japon, ligne de Tokio à Yokohama, et autre ligne de montagne (sans désignation plus précise) ; à Java, réseau ferré des environs de Batavia Weltevreden ; en Australie, réseau ferré des environs de Melbourne ; au Brésil, ligne de la Compagnie Paulista, entre Jundiahy et Campinas ; au Chili, ligne de Valparaiso à Santiago ; en Afrique du Sud, la ligne de Cape-Town à Touws River, Durban à Fayside. Roundfontain à Komati Poort ; au Mexique, la ligne d'Orizaba à Esperanza ; au Maroc, les lignes de Casablanca



à Oued-Zem, de Casablanca à Rabat, de Casablanca à Marrakech ; au Congo belge, la ligne de Matadi à Léopoldville.

J'ai déjà parlé ici de cette dernière, à propos du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan. Un article de la *Revue politique et parlementaire* rappelait, il y a quelque temps, que l' A.E.F. payait annuellement à la ligne Matadi-Léopoldville une contribution de 8.500.000 francs (voyageurs et marchandises). La ligne française bénéficierait, au contraire, d'une fraction du tonnage belge, fraction que l'auteur de cette étude évalue à 120.000 tonnes par an.

Nous le répétons une fois encore : la ligne Léopoldville-Matadi est manifestement insuffisante ; j'ai montré qu'elle refusait systématiquement et nécessairement des transports ; les 85.000 tonnes que lui apporte le Congo français ne représentent qu'une faible partie de ce qu'il pourrait lui apporter, si ces restrictions n'existaient pas ; à ce tonnage, il faut ajouter tout ce qui affluera de la région du Bas-Congo, le jour où notre ligne Brazzaville-Océan mettra en valeur ces pays riches en bois, en oléagineux, en cuivre et en plomb argentifère.

Le Congo belge, tributaire des chemins de fer de la Rédète et de l'Afrique Equatoriale anciennement allemande. ainsi que des ports anglais et portugais, travaille à se libérer de cette dépendance, en construisant plus de 2.000 kilomètres de voies, afin de faire converger sur Léopoldville un tonnage évalué, pour plus tard, à plus d'un million de tonnes. Notons que le chemin de fer du Katanga, qui transportait 230.000 tonnes en 1913, passait, neuf ans après, à 1.700.000 tonnes, et l'on aura une idée des possibilités qui s'offrent. dans ces pays, aux entreprises de transports.

Il n'est pas exagéré de prétendre que, dès la première année, la ligne française e Brazzaville à l'Océan peut transporter plus de 200.000 tonnes. Mais, bien entendu, il faut qu'elle soutienne la comparaison avec la ligne belge ; celle-ci est en cours de réfection ; à la voie de 0 m. 75 va se substituer celle du type 1 m. 06, qui sera celui de notre ligne ; en outre, elle sera électrifiée, ce qui augmentera considérablement sa puissance de transport. Elle gardera sur la nôtre l'avantage d'être plus courte de 120 kilomètres, infériorité contre laquelle nous pouvons lutter en établissant des tarifs inférieurs, si cela est possible : d'où nécessité d'un matériel de grande puissance traînant économiquement des trains lourds.

Peut-on songer à l'emploi de la locomotive à vapeur avec chauffe au bois ? Il n'y aurait aucune hésitation à avoir si cette chauffe pouvait assurer la puissance nécessaire au matériel dont nous parlons. Peut-on songer à l'emploi du charbon ? Sans doute, mais il n'y en a pas dans l'A. E. F., il faut l'importer des pays étrangers, et, d'après les prix payés par le chemin de fer belge de Matadi, l'opération grève beaucoup trop les charges. De là, la nécessité d'étudier les conditions qui sont sensiblement les mêmes au Congo français et au Congo belge ; je les ai exposées, et montré, après tant d'autres, la richesse du pays en ressources hydrauliques. Cela coûte cher, c'est vrai. Toute la question est de savoir si, une fois de plus, ce qui semble le plus cher n'est pas en réalité le meilleur marché.

Rendre possible l'utilisation d'engins d'une puissance pratiquement illimitée et d'une énergie obtenue à des prix peu coûteux supprime les achats de charbons à l'étranger ; permettre des économies sur les frais d'exploitation et du personnel ; réserver aux besoins de la colonie tout ce qu'on peut d'une main-d'œuvre très limitée ; contribuer à la mise en valeur des richesses du pays par la fourniture d'énergie électrique aux exploitations minières et forestières, aux établissements industriels, aux établissements agricoles : voilà ce qu'il faut placer dans l'autre plateau de la balance. Avantages positifs, dont il est juste de tenir compte. À côté, voici un avantage que j'ose à peine appeler « négatif ». Le jour où l'insuffisance de la chauffe au bois et le prix élevé du charbon obligent à transformer une ligne établie et à l'électrifier, l'expérience apparaît comme difficile et chère. C'est ce qui s'est passé à Madagascar, où on examine la

transformation de lignes relativement récentes, organisées d'ailleurs à une époque où la traction électrique était bien moins au point qu'elle ne l'est aujourd'hui.

La statistique que j'ai publiée au début de cette étude est une preuve que bien des problèmes sont maintenant résolus. Et cela doit faire disparaître les objections dernières : le chemin de fer Brazzaville-Océan doit, pour rendre tous les services que nous attendons de lui, être à traction électrique. Ainsi, il lui sera permis de lutter à armes égales avec la ligne belge, et de faire valoir la supériorité que j'ai gardée pour la fin et qui est la suivante ; la ligne française débouchera directement à la mer et supprimera les difficultés de navigation qu'a de tout temps présentées l'estuaire du fleuve, et que les marins ont toujours signalées.

---

M. Antonetti à Paris  
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1925)

M. Raphaël Antonetti, gouverneur général de l'Afrique Equatoriale Française, est arrivé à Paris, comme nous l'avions annoncé, à 18 heures, venant de Bordeaux.

Il était accompagné de Mme Antonetti et de son chef de cabinet, M. l'administrateur Pherivong.

Sur le quai d'arrivée l'attendait une foule de notabilités coloniales, appartenant à l'Administration Centrale, aux grandes affaires bancaires, commerciales et industrielles de l'A. E. F.

M. Antonetti qui revient en excellente santé, va présenter à M. André Hesse un programme de réorganisation de l'A. E. F. et des propositions concernant l'exécution rapide du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan.

M. Antonetti recevra à l'Agence économique, 217, rue Saint-Honoré, les mardi et jeudi, de 15 heures à 17 heures.

---

Les travaux de construction du chemin de fer Brazzaville-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 2 octobre 1925)

Les travaux de construction du chemin de fer Brazzaville-Océan se poursuivent activement aux deux extrémités de la ligne.

Au 31 juillet dernier, du côté de Pointe-Noire, la voie provisoirement en service jusqu'au kilomètre 52.600, était entièrement terminée, y compris les ouvrages d'art. Les terrassements et ouvrages d'art étaient en cours jusqu'au kilomètre 66.

L'abattage des arbres était terminé du kilomètre 57 au kilomètre 72.600, et commencé entre les kilomètres 75 et 82, ainsi que de chaque côté du tunnel du kilomètre 89.

C'est donc sur plus de 30 kilomètres que les chantiers sont en activité au delà du terminus actuel.

Du côté de Brazzaville, l'infrastructure et les ouvrages d'art étaient terminés jusqu'au kilomètre 85 et la voie de service posée jusqu'au kilomètre 80.

On entreprend actuellement les travaux d'une nouvelle section s'étendant du kilomètre 85 au kilomètre 111.

En ce qui concerne la ville et le port de Pointe-Noire, le contrat pour la construction du wharf en ciment fondu de 450 mètres et équipé de 8 grues dont une de 26 tonnes, est signé. Les travaux commenceront en octobre. Ils dureront dix-huit mois. Pour le personnel, trois pavillons à un logement sont terminés ; un pavillon à deux logements et un à un logement sont en cours.

L'adjudication des trois logements destinés à la poste, à la douane et à la paierie a eu lieu le 24 août.

Les projets pour l'hôtel des Postes et pour le logement du médecin sont achevés.

Les études de l'infrastructure de la gare centrale et celle du plan de la ville se poursuivent, de même que les travaux d'assainissement.

Il a été fait, en juillet, 9.000 mètres cubes de terrassements, de déblais portés en remblais.

---

#### Un livre congolais (*Les Annales coloniales*, 2 octobre 1925)

Sous le titre « Mon séjour au Congo français », Mme Gabrielle Vassal a réuni les impressions du séjour qu'elle fit en Afrique Equatoriale avec son mari, directeur du Service de santé de la colonie.

En un style clair et simple, Mme G. Vassal a retracé sans périphrases ni anecdotes superflues les différentes étapes de son voyage vers le Stanley Pool et de ses randonnées dans l'intérieur du pays.

Tous les Européens qui sont destinés à connaître la vie congolaise liront avec profit ces descriptions très vivantes qui leur tiendront lieu de première initiation.

Les premiers chapitres sont consacrés au fléau des insectes, au chemin de fer Congo-Océan, au bébé congolais, à la maladie du sommeil, à l'art des ornements et tatouages, aux fétiches et aux féticheurs, ainsi qu'à de très captivants et épisodiques récits de chasses, sans compter une description largement brossée des différentes colonies du pays.

M. Édouard Daladier, ancien ministre des Colonies, présente en une courte préface cette édition illustrée de la librairie Pierre Roger, qui modernise en la complétant heureusement la bibliographie congolaise.

---

#### L'embouteillage de Matadi (*Les Annales coloniales*, 19 octobre 1925)

La capacité d'écoulement du chemin de fer et du port est actuellement de 10.000 tonnes par mois. Or, les arrivages, pour le seul mois d'août, auraient été de 22.000 tonnes, et pour septembre, de 28.000.

Il y a déjà 30.000 tonnes d'excédent de marchandises sur les quais, faute de moyens pour les évacuer plus rapidement dans un port resserré où les évolutions des navires sont difficiles en raison de sa situation fluviale ; 10.000 autres tonnes demeuraient dans les flancs des navires immobilisés dans le fleuve, en attendant le désembouteillage des quais pour leur permettre de décharger leurs cargaisons. Plusieurs navires allemands auraient reçu l'ordre, suivant les déclarations de leurs capitaines, de repartir sans mettre leurs marchandises à terre, d'autres seraient déjà repartis après s'être débarrassés de leur fret destiné au Congo en le déposant sur les quais de St-Paul-de-Loanda.

En présence d'une telle situation, les autorités de Matadi ont tenté d'obtenir l'aide des ports de Borna et Banane, mais les autorités de ceux-ci durent refuser formellement, leurs magasins étant déjà remplis, de telle sorte que la plupart des chargeurs durent se résigner à voir repartir les marchandises qu'ils attendaient.

Cette situation semble sans issue pour longtemps, et les exportateurs agiraient sagement en ramenant leurs marchandises en Europe pour y attendre des jours

meilleurs, sans quoi les unités qui les portent se verront immobilisées pour deux ou trois mois dans l'estuaire du Congo.

Cette grave situation est tout à fait critique pour le trafic de l'Afrique Equatoriale française, entièrement tributaire actuellement du rail et du port belges.

Par suite, une ordonnance-loi du gouverneur général du Congo Belge en date du 19 août 1925, a rétabli le régime des restrictions pour les importations par Matadi et les réexpéditions par la voie ferrée Matadi-Léo, mais il est un peu tard, et de toutes façons, que l'embouteillage ait lieu en amont ou en aval de la voie ferrée, ou que les producteurs soient réduits à la portion congrue par l'impossibilité d'exporter leurs marchandises, il n'en demeure pas moins qu'il y a là une situation grave pour nos possessions, et sans autre issue pour elle que l'achèvement rapide de la voie ferrée Brazzaville-Océan et l'ouverture du port de Pointe-Noire qui affranchira le trafic français de la pénible sujétion de Matadi en lui octroyant une zone d'opérations où le régime des restrictions et des licences sera inconnu.

---

**LA BANQUE FRANÇAISE DE L'AFRIQUE ET L'AEF**  
(*Les Annales coloniales*, 24 octobre 1925, n° spécial de 6 p. sur l'AEF)

.....  
On cite souvent la rapide progression du mouvement commercial de l'A.O.F., qui s'est élevé en 1924 à 1.422.582.000 francs, et on fait valoir l'influence qu'a eue, notamment, sur la mise en valeur du Sénégal et du Soudan, l'achèvement d'un grand réseau ferroviaire comme le Thiès-Kayes-Niger. Mais le rail Congo-Océan aura des effets aussi heureux sur la prospérité de notre Afrique équatoriale. Pratiquement séparée du dehors par le manque de communications et réduite à ses seules ressources, elle n'en a pas moins vu son commerce général passer de 39.057.060 francs en 1919 à 89.663.958 en 1924.

D'autre part, le Congo belge se développe avec une rapidité telle que, malgré les sacrifices qu'ils s'imposent pour l'équipement de leur réseau ferré et fluvial, nos alliés seront toujours désavantagés par les difficultés d'accès à la mer. Le rail français, aboutissant directement à l'océan, recueillera nécessairement une forte part des produits à évacuer du Stanley Pool vers la côte.

La Banque française de l'Afrique, qui a cinq agences dans ces régions, recueillera donc rapidement les fruits des efforts qu'elle a faits pour contribuer à la mise en valeur et à l'outillage économique de l'Afrique équatoriale française.

---

À LA CHAMBRE  
DANS LES COMMISSIONS  
(*Les Annales coloniales*, 13 novembre 1925)

Commission des Colonies

La Commission des Colonies, réunie sous la présidence de M. Diagne, a entendu M. Léon-Perrier, ministre des Colonies, et M. Antonetti, gouverneur général de l'Afrique Equatoriale française.

Le ministre et le gouverneur général ont exposé les mesures qu'ils ont adoptées pour hâter l'achèvement du chemin de fer Brazzaville-Océan. Ils ont indiqué également les dispositions déjà prises pour améliorer la situation morale, matérielle et sanitaire des travailleurs indigènes employés sur les chantiers.

Étaient présents. MM. Angoulvant, Aubriot (Paul), Brigault, Brunet, Diagne, Flayelle, Fontanier, Gasparin, Goude, Lemoigne. Nouvelle, Outrey (Ernest), Perreau-Pradier (Pierre), Poitou-Duplessy, Proust, Riboisière (comte de la), Roux-Freissineng, Saint-Just (général de), Valude, William Bertrand.

Était excusé : M. Taittinger.

---

#### À LA CHAMBRE

Le chemin de fer Brazzaville-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 15 janvier 1926)

M. William Bertrand (Charente-Inférieure), député, demande à M. le ministre des Colonies de faire connaître : 1° la liste, l'importance budgétaire et les bénéficiaires des contrats de gré à gré passés, avec des particuliers ou des firmes à l'occasion de la construction des chemins de fer de Brazzaville-Océan, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1921 ; 2° si tous ces contrats ou certains d'entre eux ont été passés avec l'approbation du département ; 3° si, lors de la passation de chacun de ces contrats, il a été procédé à un appel de concurrence et sous quelles formes ; 4° si, dans le cas de la négative, il est dans les intentions de son département de continuer à admettre de semblables pratiques et si des instructions formelles et précises ont été données à ce sujet au gouverneur général de l'Afrique équatoriale française ; 5° si les études entièrement confiées à une société privée offrant des garanties suffisantes aux concurrents éventuels de cette firme pour l'établissement de leurs offres et, dans le cas de la négative, pour quelles raisons lesdites études n'ont pas été contrôlées avant que le coût en ait été réglé. (Question du 3 décembre 1925.)

Réponse. — 1° En dehors des acquisitions de matériaux et d'outillage nécessaires au fonctionnement des chantiers ouverts en régie directe par l'administration, il n'a été passé qu'un marché de gré à gré pour la construction du chemin de fer Brazzaville-Océan. Ce marché vise les études et la construction des 172 premiers kilomètres à partir de Pointe-Noire qui constituent la partie de beaucoup la plus difficile du chemin de fer et dont l'achèvement commande l'activité sur les sections suivantes. Le marché, passé le 23 juillet 1922 avec l'auteur de l'avant-projet de 1911, a été considéré comme le seul moyen d'éviter des retards considérables. Ce marché visait, en premier lieu, l'établissement des projets définitifs et comportait une première période de travail en règle, destinée à fournir une assiette à des prix forfaitaires. Les projets sont dressés et le mode de règlement des travaux restant à exécuter a fait l'objet d'une convention du 17 janvier 1929, dont les clauses se substituent à celles du marché de 1922, qui est résilié ; 2° les conventions de 1922 et 1925 ont été passées avec l'approbation du département ; 3° pour les raisons indiquées au paragraphe 1<sup>er</sup>, il n'a pas été procédé à un appel à la concurrence ; 4° ces raisons inhérentes aux circonstances de début n'ont plus à intervenir et tous les travaux ou fournitures entrepris depuis 1922 ont fait l'objet soit d'une exécution en régie directe, soit d'une adjudication, soit de marchés passés après appel à la concurrence. Le gouvernement général et le département entendent continuer la stricte application de cette règle ; 5° les projets dont l'étude a été confiée à une société privée ont été contrôlés par les services locaux avant d'en régler la dépense. Ces projets se limitent, d'ailleurs, aux 172 premiers kilomètres dont l'exécution doit se poursuivre, sous forme de régie intéressée, par les soins de la société auteur de projets. Partout où il peut être envisagé l'appel éventuel à d'autres exécutants, les projets sont dressés directement par les services locaux.

---

À LA CHAMBRE  
QUESTIONS ECRITES  
Le Brazzaville-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 8 février 1926)

M. Fontanier, député [du Cantal (1924-1928 1932-1936)], demande à M. le ministre des Colonies : 1° quelles sont les longueurs des sections du chemin de fer Brazzaville-Océan qui ont été construites à partir de Brazzaville en direction de Mindouli ; 2° quelles sont les sections en voie de construction entre Brazzaville et Mindouli ; 3° si les travaux exécutés ou en voie d'exécution sur les sections susvisées ont été ou sont exécutés en régie directe par l'administration ; 4° si ces travaux n'ont pas été exécutés en régie directe, quand ont eu lieu les adjudications et appels d'offres, ou bien s'il y a eu marchés de gré à gré ; 5° si les avant-projets et projets afférents à la partie de la ligne ferrée comprise entre le faite du Mayumbe et Brazzaville, ont été établis en régie directe avec l'administration ; 6° si ces avant-projets ont donné lieu à l'établissement, de dossiers réguliers en vue d'appels à la concurrence établis conformément aux règlements sur les clauses et conditions générales de travaux publics aux colonies ; 7° si le projet du nouveau wharf de Pointe-Noire a été étudié par l'administration ou mis au concours ; 8° si les travaux du nouveau wharf de Pointe-Noire ont donné lieu à un concours, à une adjudication ou à un marché de gré à gré, sans appel public à la concurrence ; 9° comment le marché d'exécution a été passé, et si celui-ci a été préparé par l'administration de l'Afrique équatoriale française ou par tes soins de l'agence générale des colonies. (Question du 22 janvier 1926.)

Réponse. — 1° Les sections dont la plateforme a été construite sont : a) du kilomètre 20 ; b) du kilomètre 20 au kilomètre 52 ; c) du kilomètre 52 au kilomètre 85 ; d) du kilomètre 111 au kilomètre 124 ; 2° la section c, du kilomètre 85 au kilomètre 111, vient de faire l'objet d'un décret autorisant l'ouverture des travaux ; 3° les sections a, b, et c ont été exécutés en régie directe ; 4° la section d a fait l'objet d'une adjudication publique en janvier 1923 ; 5° et 6° l'avant-projet de toute la ligne, depuis l'Océan jusqu'à Brazzaville, a été dressé en 1911 par un entrepreneur d'études, sous le contrôle d'une mission spéciale constituée à cet effet par l'administration locale, Cet avant-projet a eu pour objet de déterminer le tracé et de donner une évaluation de la dépense d'établissement. Il ne comprend pas les pièces pouvant servir de base à une adjudication. Les projets d'exécution des sections a, b, c, d et e ont été établis directement par l'administration, ainsi que le projet d'une section allant du kilomètre 124 au kilomètre 180. Il n'existe pas encore de projet d'exécution pour la partie, longue de 180 kilomètres environ, comprise entre la Mayumbe et le kilomètre 180, compté à partir de Brazzaville ; 7° le projet adopté pour le nouveau wharf de Pointe-Noire a été arrêté après concours entre spécialistes qualifiés ; 8° et 9° l'exécution de ce wharf est comprise dans le marché, en forme de régie intéressée, passé pour la construction des 172 premiers kilomètres à partir de l'océan. Les prix de règlement ont été déterminés par le concours qui a abouti au choix du projet adopté.

---

Au conseil de gouvernement de l'A. E. F.  
(*Les Annales coloniales*, 5 mars 1926)

.....  
La décision prise par le gouvernement de la République de poursuivre sans arrêt et le plus rapidement possible la construction de la voie ferrée Brazzaville-Océan a favorisé le développement de l'A. E. F., et, pour la première fois, les subventions qu'accordera le

budget général aux colonies du groupe auront uniquement pour but l'exécution des travaux de mise en valeur.

Quant au budget général, il recevra encore, en 1926, 4 millions de subvention de l'État, au lieu de 6 qui ont été nécessaires en 1925 ; mais cette subvention, elle aussi, ne sera consacrée qu'à des dépenses de mise en valeur féconde : construction de routes, de lignes télégraphiques, de dispensaires, d'écoles. Ouvrir au commerce libre l'accès de régions jusqu'à présent impénétrables, rendre aux cultures une main-d'œuvre trop rare en réduisant le portage, fournir au commerce et à l'administration des auxiliaires indigènes instruits qui serviront en même temps de guides à leur congénères si arriérés, c'est là la première assise, la fondation solide par laquelle doit nécessairement commencer la mise en valeur de la colonie.

La lutte contre la maladie du sommeil a été menée avec la plus grande activité au cours de l'année 1925.

Grâce aux sacrifices financiers consentis, le nombre des médecins affectés à ce service est passé de 7 à 14, et il est passé de 20 à 22 pour l'ensemble des autres services d'assistance médicale.

Le gros effort de la prophylaxie s'est exercé dans la région du chemin de fer. L'accumulation des travailleurs, leurs déplacements incessants nécessitaient d'une manière impérieuse l'atténuation des foyers de contamination.

Six médecins ont opéré avec leurs équipes depuis le mois de janvier, en partant de la frontière sud de Brazzaville à Pointe-Noire, et en remontant vers le nord.

À l'heure actuelle, les malades des subdivisions de Loango, M'Vouti Kinkala-Boko, Mindouli, Mayama, Pangala, Franceville et la majeure partie de ceux de la subdivision de Loudima ont été recensés et traités suivant une méthode nouvelle comportant six injections consécutives d'atoxyl à dix jours d'intervalle, au lieu de deux comme précédemment. Avec cette méthode, le malade cesse, pendant un an au moins, d'être une source de contamination, et les guérisons que l'on pense définitives sont nombreuses.

Les subdivisions de Sibiti, Boko-Songo, Mouyonzi et Kimboto sont en cours de stérilisation, et le travail sera terminé d'ici trois mois.

En Oubangui, un effort considérable a été fait dans les régions traversées par les routes allant au Tchad. Au cours de l'année 1925, tout le foyer de Bouka-Marali, dont l'index de contamination était très élevé, a été visité par des équipes dirigées par trois médecins, ainsi que l'ancienne route d'étape Sibut-Crampel.

Ces équipes opèrent dans la région Bambari-Grimari. et on peut espérer que, désormais, le nombre des contaminations nouvelles, considérables jusqu'ici chaque année, sera notablement réduit.

Au Tchad, un nouveau secteur a été créé dans le Bas-Chari.

Par ailleurs, une formation sanitaire nouvelle a été ouverte à Fort-Archambault, trois ambulances actuellement en construction à Bangui, à Pointe-Noire et à Port-Gentil, pourront être mises en service en 1926.

À Brazzaville, l'hôpital civil et l'hôpital militaire vont être fondus en un seul, et les économies réalisées d'une part, les crédits prévus au budget d'autre part, permettront de faire de cet hôpital unique un bel établissement hospitalier, pourvu d'un service de chirurgie et répondant réellement aux besoins d'un centre comme Brazzaville.

Une campagne méthodique de vaccination a été entreprise dans l'Oubangui, et elle va être étendue à toute la colonie. Un crédit de 300.000 francs, permettant de faire un million de vaccinations, est prévu à cet effet dans les différents budgets. Enfin, ajoute M. Antonetti, vous allez avoir à examiner un projet de réorganisation du cadre des infirmiers indigènes qui, en accordant des primes très élevées aux agents instruits, nous permettra, je l'espère, de former avec des sujets de choix des manières d'officiers de santé, grâce auxquels nous pourrions multiplier les dispensaires de brousse. Ces formations sont modestes, mais elles sont à la portée des indigènes, ils y viennent

volontiers parce qu'ils ont à faire à des indigènes comme eux, et en même temps qu'ils y reçoivent des soins, ils apprennent la confiance envers nos méthodes et nos médecins.

Les travaux du chemin de fer sont énergiquement poussés. À l'heure actuelle, 100 kilomètres de plate-forme sont établis en partant de Brazzaville, et un nouveau tronçon de 40 kilomètres est entamé, qui sera terminé en 1926.

Du côté de Pointe-Noire, 60 kilomètres de plate-forme sont achevés et les travaux sont activement poussés du kilomètre 60 au kilomètre 98. J'ai eu la satisfaction, au cours du voyage que je viens de faire, de traverser au kilomètre 82, le premier des tunnels prévus. Au cours de l'année 1926, on commencera la pose de la voie définitive en rails de 30 kilogrammes, en vue d'une électrification future et pour assurer des possibilités de transport considérables, et l'on attaquera les travaux de la section allant du kilomètre 98 au kilomètre 128, où se trouve l'entrée du tunnel de 1. km. 800 franchissant la crête principale du Bamba, dont la construction sera commencée en 1926.

Il n'est pas inutile de rappeler les caractéristiques favorables de notre voie ; nulle part, nous ne dépassons la rampe de 0,015 dans le sens du trafic lourd, ni la rampe de 0,020 dans le sens du trafic d'importation.

#### La main-d'œuvre

C'est surtout au gouverneur Alfassa que l'on doit les progrès réalisés dans cet ordre d'idées.

Un service placé sous la direction d'un administrateur en chef a été constitué pour assurer le recrutement des travailleurs, veiller sur eux, s'occuper de tous leurs besoins matériels, et même, dans la mesure du possible, de leurs besoins moraux. La solde et la ration des travailleurs ont été augmentées. Un service médical comprenant trois médecins, douze infirmiers, sans compter les auxiliaires, et disposant d'une formation sanitaire pouvant recevoir cent cinquante malades, a été organisé sur les chantiers mêmes. D'autre part, des recrutements faits dans des régions éloignées ont permis de diminuer l'effort demandé aux populations de la zone traversée par le chemin de fer.

#### Le port de Pointe Noire

Les travaux du port, le développement de cette escale qui pourra donner aux navires l'eau douce qu'ils ne peuvent trouver en aucun port depuis Dakar, des quais de 600 et 1.200 mètres avec des fonds de 8 mètres et 12 m. 50, tels sont les résultats bientôt obtenus.

.....  
\_\_\_\_\_

La Nigeria  
par Charles Debierre,  
sénateur du Nord

(*Les Annales coloniales*, 11 mars 1926)

Cette possession anglaise comprend des régions nettement soudanaises et des provinces de caractère équatorial.

Les pays de Sokoto, de Kano et de Maïduguri sont comparables à la colonie du Tchad. Le Bas Niger et les territoires situés au sud de la Bénoué ressemblent à notre Sangha.

L'administration anglaise s'est habilement adaptée à cette double nature de ses possessions de l'Ouest-Africain. Dans les pays fétichistes, elle fait de l'administration « directe », dans les pays musulmans, elle ne se manifeste qu' « indirectement » par l'intermédiaire de grands chefs indigènes au pouvoir très étendu mais contrôlé.



Qui ne voit l'économie considérable ainsi réalisée par un procédé administratif assez souple pour permettre de gouverner un territoire parfois immense avec un personnel exclusivement indigène.

C'est ainsi que la province de Bornou, qui a pour chef-lieu Maiduguri, comprend des districts administrés par des résidents anglais et une « Emiret Division » administrée par le sultan Guerbay, chef Bornouan.

Dans les colonies françaises, il est à peu près impossible d'obtenir de notre personnel administratif des vues assez larges, une compréhension assez indulgente des « possibilités » qui sont à la portée d'un noir, sultan, émir ou même simple chef de village, pour qu'un pouvoir indigène puisse exister dans nos possessions. Nous sommes trop centralisateurs, trop « tatillons » pour cela.

Presque tous nos sultans indigènes de l'Ouest-Africain ont disparu et même ils ont, en général, mal fini. On commence par les accuser d'inertie, de mollesse, puis d'hostilité, enfin de trahison. L'histoire est là pour nous éclairer sur la fin dit sultan de Zinder, du sultan d'Agadès, du sultan Acyl, de Senoussi.

Les Anglais sont beaucoup plus favorables à l'administration indirecte ; ils restent dans la coulisse et laissent les grands chefs indigènes agir et au besoin « se compromettre » pour eux. Ils trouvent toujours un « Fayçal » quelconque et c'est de leur part grande habileté.

La Nigéria est actuellement la perle de l'Ouest-Africain.

Elle possède cette magnifique artère ferrée qui s'appelle le Lagos-Kano avec rembranchement Minna Baro.

D'autres voies sont en construction et nul doute aujourd'hui que les Anglais arriveront les premiers au Tchad. Ce sont eux qui bénéficieront des avantages commerciaux qui attendent celui qui, le premier, fera communiquer l'océan avec le Tchad, bassin fermé.

Et ainsi, nous Français, nous aurons vu les Belges nous devancer dans l'œuvre d'intérêt mondial qui a donné au Congo un débouché sur l'océan et les Anglais nous devancer aussi dans l'œuvre analogue qui fera cesser l'isolement du Tchad.

Il est temps d'agir pour rapidement ouvrir la voie Brazzaville-Océan.

---

## LA VIE ÉCONOMIQUE

### Recrutement des travailleurs

*(Les Annales coloniales, 9 avril 1926)*

Le recrutement des travailleurs engagés, hors de leur subdivision d'origine est autorisé en 1926, dans toute l'étendue de la colonie de l'Oubangui-Chari, sauf, pour des raisons sanitaires, dans les subdivisions ci-après : Bouca, Batangafo, Bossangoa, Grimari, Bambari, Rafai, Zémio. Djemah et Obo.

Le nombre total des travailleurs recrutés pour l'extérieur dans les subdivisions autres que celles nommées ci-dessus ne pourra dépasser, en 1926, le 1/20<sup>e</sup> de la population masculine adulte figurant au rôle de l'impôt de capitation de la subdivision où s'opère le recrutement.

Le minimum de salaire des travailleurs (manœuvres non spécialisés) engagés par contrat est fixé pour 1926, dans la colonie de l'Oubangui-Chari, ainsi qu'il suit :

1<sup>o</sup> Travailleurs employés hors de la subdivision où ils ont été recrutés ou à Bangui : 80 francs par mois.

3<sup>o</sup> Travailleurs employés dans la subdivision où ils ont été recrutés (Bangui excepté) : 20 francs par mois.

Ce salaire est indépendant de la ration journalière, qui doit être fournie aux travailleurs engagés.

---

Le Brazzaville-Océan à la Commission des Colonies  
(*Les Annales coloniales*, 15 juillet 1926)

La Commission des Colonies s'est réunie mardi dernier pour examiner l'avis que M. Brunet avait été chargé de donner au sujet de l'emprunt relatif à l'achèvement du chemin de fer de Brazzaville à l'océan.

Deux points furent l'objet d'une discussion assez longue : 1° le sort des travailleurs ; 2° le mode de traction. Sur le premier, après des interventions de MM. Angoulvant et Fontanier, et du rapporteur, la commission se mit rapidement d'accord pour demander au ministre de veiller particulièrement sur les conditions des travailleurs.

Le mode de traction donna lieu à une discussion plus longue et plus vive. M. William Bertrand défendit son amendement qui tendait à l'adoption de la traction électrique. Il fut soutenu par MM. de Warren, Fontanier, de la Riboisière. Le rapporteur expliqua qu'il était impossible de prendre dès maintenant une décision ferme sur ce point : nous ne possédons pas les éléments nécessaires pour nous déterminer ; nous ignorons les ressources hydrauliques de la région, le volume du trafic. Dans ces conditions, il est prudent de réserver notre décision. La continuation du tracé ne préjuge en rien l'adoption de tel ou tel mode de traction. Lorsque la mission d'études envoyée par le ministre sera de retour, nous pourrons alors faire un choix.

MM. Bertrand et Fontanier s'étonnaient que le gouvernement ne se fût pas préoccupé plus tôt de l'électrification, d'autant qu'il est de notoriété publique que la région possède des cours d'eau nombreux et dont le débit est soutenu.

Finalement, il fut décidé d'introduire dans le traité un amendement qui réservait le mode de traction, étant bien entendu que la majorité de la Commission était favorable à la traction électrique.

Étaient présents : MM. Accambray, Angoulvant, Brunet (La Réunion), Fontanier, Ginoux-Defermon qui présidait, Henri Michel, Lafagette, Petit, Riboisière (comte de la), Warren (Edouard de), William Bertrand (Charente-Inférieure).

Le Brazzaville-Océan  
est voté à la Chambre

---

L'électrification est préconisée

Ce matin, la Chambre s'est réunie à dix heures ; elle a discuté le projet du chemin de fer Brazzaville-Océan.

M. Léon Archimbaud avait rédigé le rapport au nom de la commission des Finances et M. Auguste Brunet l'avis au nom de la commission des Colonies.

Conformément au vote émis unanimement par la commission des Colonies à la suite des observations de MM. William Bertrand, Édouard de Warren et Henri Fontanier, M. Auguste Brunet avait rédigé le premier paragraphe de l'article premier concernant la construction de la voie, qui sera électrique si les résultats des prochaines études officielles concordent avec les rapports des précédentes missions.

MM. Léon Perrier, ministre des Colonies, Léon Archimbaud, rapporteur de la commission des Finances, et André Hesse, ancien ministre des Colonies, se sont ralliés à la rédaction soumise par M. Auguste Brunet et qui avait été rédigée par la commission des Colonies.

L'article 3 est modifié comme suit, sur la proposition de M. Angoulvant : « Il sera affecté par la colonie, au service de l'emprunt, la moitié de la fraction des recettes

brutes de toute nature (à l'exception de celles provenant de l'exploitation du chemin de fer) qui dépassera vingt millions de francs (20.000.000 de francs) pour le budget général, défalcation faite des allocations faites par l'État à titre de subventions. »

L'article 10 est également adopté avec un amendement de M. Angoulvant. Les allocations prévues par la loi du 13 juillet 1914 pour tous autres travaux ou fournitures que le chemin de fer de Brazzaville à la côte sont supprimées provisoirement. Aucun décret n'ouverture de ces travaux ne pourra, en conséquence, intervenir en exécution de cette loi en attendant la révision définitive du programme.

En ce qui concerne les travaux de Brazzaville à la côte, les décrets d'ouverture des travaux pris en exécution des dispositions de la loi du 13 juillet 1914 sont autorisés à concurrence du montant de 93 millions (ce chiffre se réfère aux autorisations législatives résultant de la loi de 1914) au lieu du montant actuellement approvisionné, soit 70.000.000 de francs.

L'article 12 prévoit des dérogations par voie d'arrêté.

Le projet de loi spécifie enfin que pour la réalisation de l'emprunt, il sera fait appel à la concurrence entre les établissements de crédit.

Pour les travaux, les regrettables scandales qui ont déjà coûté tant de millions à l'État ne seront pas renouvelés et ils seront faits soit en régie, soit sur appel d'offre, soit par voie d'adjudication.

---

Le Brazzaville-Océan  
par Mario Roustan,  
sénateur de l'Hérault, ancien ministre,  
vice-président de la Commission sénatoriale des Colonies  
(*Les Annales coloniales*, 16 juillet 1926)

Voilà donc la question de nouveau remise sur le tapis. Abattons les cartes, toutes les cartes Mes amis de la Commission sénatoriale des Colonies et moi-même, mes collègues de la presse coloniale et moi-même, nous avons joué franc jeu. Sans arrière-pensée, sans autre préoccupation que celle de l'intérêt général, nous nous sommes expliqués en toute franchise et nous avons montré pourquoi au tortillard à charbon nous préférons, et de beaucoup, le chemin de fer électrique.

Avant tout, la même interrogation se pose : oui ou non, le Brazzaville-Océan doit-il être une ligne de tout premier ordre, destinée à rendre les plus grands services et à rémunérer largement les efforts de ceux qui l'auront construite ? Si oui, allons-y, et même en cette période de vaches maigres à faire peur, saignons-nous plutôt aux quatre veines et outillons cette ligne comme il convient.

Sinon, ce n'est pas la peine assurément : nous avons d'autres dépenses à faire que celles qui seraient employées à mettre debout, tant bien que mal, un projet dont nous ne pouvons attendre rien de merveilleux, s'il doit aboutir à une ligne insuffisante, à tous les points de vue, et que nos voisins et concurrents auront vite fait de mépriser, en corrigeant eux-mêmes des erreurs, pardonnables quand ils les ont commises, inexcusables quand l'expérience les a révélées comme telles.

Les fondateurs de l'État indépendant avaient, d'ailleurs, plus de mérite. Ils n'avaient pas, eux, une bonne rade sur l'océan, mais un port en rivière dont l'accès n'était pas commode, et de Matadi au Pool, le tracé de leur chemin de fer était long et tourmenté. Pourtant, ils se mettent à la besogne, et, dès que leur chemin de fer apparaît comme insuffisant, ils entreprennent de le rectifier ; ils le rectifient, en effet, sur 100 km., et, persuadés que l'électrification seule leur apportera les satisfactions indispensables, ils prospectent les richesses en houille blanche qui sont utilisables pour le Matadi-Léopoldville ; des jaugeages sont effectués, on étudie la création d'une chute de

30.000 chevaux sur l'Inkisi, un projet d'électrification de 97 kilomètres est mis au point. Sans doute, l'exécution en est retardée. Les raisons en sont faciles à comprendre : la courbe du franc belge nous dispense de toute explication supplémentaire. On voit même plus haut, j'allais dire : plus colossal. N'a-t-on pas parlé de corriger la section du fleuve non navigable par un gigantesque escalier de barrages et d'écluses qui permettraient aux cargos d'arriver jusqu'à Pool ? N'insistons pas, et surtout ne reprochons pas aux autres de voir trop grand : peut-être seraient-ils fondés à nous reprocher le défaut contraire.

Et, d'ailleurs, si l'exécution des plans belges est retardée, n'y a-t-il pas là un motif impérieux d'attirer à notre chemin de fer un trafic bien supérieur, à celui qui était décevantement prévu pour le médiocre projet de traction à vapeur, dont nous ne saurions plus nous contenter ? Il est possible que les Belges, nos amis, renoncent finalement à électrifier leur tortillard : c'est qu'ils auraient vu, constaté, compris le rôle que doit être notre Moyen-Congo, comme territoire de transit emprunté par la voie impériale et Internationale, territoire ami, et sous la garantie des traités. Il y a là un moment unique. Qu'on prenne garde de ne pas le laisser échapper.

J'ai fait justice, d'autre part, de l'argument suivant lequel il n'y a pas de chutes d'eau dans le Congo français, du moins pas de chutes d'une importance suffisante en étiage, et qui soient assez proches du tracé Brazzaville-Océan. À moins de 40 kilomètres de ce tracé, la Bouenza, par exemple, est capable de fournir de 10 à 20.000 chevaux ; on trouvera ce détail et bien d'autres dans une étude due à un haut fonctionnaire colonial qui connaît fort bien le Moyen-Congo et publiée par le *Bulletin* de juin 1925 du Comité de l'Afrique Française ; d'autres chutes naturelles sont aussi indiquées, sans compter celles que les ingénieurs peuvent créer par dérivation des affluents qui dévalent des plateaux.

Le ministre des Colonies, mon collègue et ami M. Léon Perrier, a voulu en avoir une confirmation scientifique, et il a bien fait d'envoyer là-bas des ingénieurs spécialistes de l'électrification. La mission est-elle revenue ? Je l'ignore. Mais ce que je sais parfaitement, c'est que M. Léon Perrier est un de ceux auxquels on s'accorde à reconnaître quelque compétence en cette matière. On peut être certain que le ministre actuel saura dégager des conclusions nettes des apports qui lui seront présentés, qu'il n'hésitera pas à en donner connaissance aux commissions parlementaires, pas plus, d'ailleurs, qu'à émettre courageusement son avis personnel.

On verra, à ce moment, ce qu'il faut penser des objections spécieuses ou fantaisistes qui ont été opposées à l'électrification du Brazzaville-Océan. En face de cette affirmation audacieuse que dans le Congo français, il est totalement impossible de monter des centrales hydroélectriques, on placera les faits suivants : au Katanga, dans le fin-fond de l'Afrique, il existe des centrales hydro-électriques pour le traitement des minerais de cuivre, et l'île de Java qui électrifie ses chemins de fer a inauguré une première section de 120 kilomètres, ainsi équipée. Comme s'il était plus malin d'acheminer du matériel d'usine électrique que des tabliers de ponts métalliques, et comme si les parties navigables des cours d'eau jusqu'au pied des chutes ne devaient pas compléter à ce point de vue la voie ferrée en construction !

Mais, insinuent les uns, commencez donc par construire un dérailleur à vapeur ; puis, quand il marchera, nous construirons un chemin de fer électrique. » Plaisanterie un peu naïve, ou, si l'on veut, un peu grossière. Elle n'est même pas rendue vraisemblable par cette affirmation : ce serait, pour l'instant, une économie. Affirmation très contestable et très contestée, si j'en crois les chiffres que j'ai recueillis çà et là, et que je n'ai eu ni les moyens, ni le temps de vérifier.

Si la traction électrique semble nécessiter un supplément de dépenses de premier établissement, en fait les économies de construction qu'elle permet réduisent ce supplément ; puis, la dépense intéressante à fixer est le total de l'annuité d'intérêt et d'amortissement du capital engagé et des frais annuels d'exploitation ; or, l'économie

d'exploitation que procure la traction électrique représente, dit-on, plus de deux fois l'intérêt et l'amortissement du capital supplémentaire imposé par son établissement : avantage qui s'accroît, puisque, à la différence de la vapeur avec laquelle le prix de la traction croît à peu près proportionnellement au tonnage, l'équipement électrique conduit à des prix de revient inversement proportionnels à l'accroissement du trafic.

Ajoutez la réduction de la main-d'œuvre, la suppression de la manutention des charbons et mâchefers ; plus d'eau qu'il faut payer et pomper, plus de chauffeurs, etc.

Les tableaux de comparaison entre les frais de traction à vapeur et de traction électrique varient pour certains chiffres : ils conduisent tous à la même conclusion.

Voilà comment se posait hier le problème pour qui voulait l'examiner face à face. Il ne se pose pas aujourd'hui d'autre sorte.

Cela suffit pour que nous répétions aujourd'hui ce que nous disions hier, et, tant qu'il en sera ainsi, il nous sera impossible de dire le contraire : pas de tortillard à vapeur de Brazzaville à l'Océan, un chemin de fer électrique.

---

L'heure du rail  
par Charles Debierre,  
sénateur du Nord  
(*Les Annales coloniales*, 20 juillet 1926)

Il n'est point besoin d'un grand effort de mémoire pour évoquer l'aide qu'en hommes, en denrées et en matières premières les colonies ont apporté à la métropole pendant la guerre. La coopération qu'elles nous ont donnée aux heures tragiques où se jouait le sort du pays, elles sont prêtes à la fournir actuellement alors que nous sommes en pleine bataille économique. Elles nous aideront à vaincre, car leur sol généreux peut livrer à l'industrie les matières premières que détiennent maintenant les Anglo-Saxons.

Mais avant de demander aux colonies un effort de production, il faut que nous les dotions d'un outillage économique. La guerre sournoise qui se déchaîne en ce moment est encore plus que la guerre sanglante où nous avons triomphé, une lutte de machines. En tête de tout équipement industriel vient le rail. Dès qu'il s'étend sur une contrée, la prospérité y apparaît. Le rail est un animateur et un créateur de force latente. Les Américains le savaient bien quand ils ont mis en valeur le vaste pays où ils sont maintenant plus de 100 millions. Partout, chez eux, le rail a précédé la charrue. L'expérience a démontré que leur méthode était la meilleure, appliquons-la : le rail d'abord, la politique plus tard. Ah ! souvenons-nous, pour les vitupérer, souvenons-nous des attaques qu'a values à Jules Ferry sa politique coloniale.

Cet admirable apôtre de l'expansion française a mis l'Indochine dans le domaine de la France, et nous a donné une des clés de l'Extrême-Orient. Souvenons-nous, pour ne pas recommencer, que le passé éclaire le présent, et ne répétons pas contre les hommes d'aujourd'hui les critiques qui ont failli compromettre l'œuvre d'autrefois. Laissons agir les hommes d'action et facilitons leur tâche en écartant les embûches de leur chemin.

L'Indochine a fait disparaître tous les remparts érigés contre elle. Elle est devenue une grande possession, mais certaines autres, parmi nos possessions d'outre-mer, exigent de notre part un effort immédiat.

C'est la Guyane, dont la fécondité donne deux ou trois récoltes par an, et dont le sol encore inviolé contient des trésors. C'est surtout l'Afrique Equatoriale avec sa splendide variété de produits, l'Afrique équatoriale, patrie du café, du cacao, du caoutchouc, des oléagineux, du tabac, des bois ; l'Afrique Equatoriale, qui contribuera dans une large mesure à nous arracher à l'emprise des devises chères. La France pourra, quand elle le voudra, se passer du monde entier.

L'Afrique Equatoriale est arrivée à l'âge du rail. Il lui faut son chemin de fer coûte que coûte, car les 540 kilomètres de voie ferrée qui uniront Brazzaville à l'océan nous feront épargner des centaines de millions qui vont chez nos adversaires économiques.

Avant de commencer le tracé, il a été nécessaire de vaincre bien des intérêts particuliers qui se manifestaient sous la forme empruntée d'intérêts généraux. On a pu, heureusement, leur retirer ce déguisement.

Lorsqu'on voit en quel état de prospérité se trouve le Congo belge, on reste honteux pour l'Afrique Equatoriale Française, si pauvre en voies de communications. Mais notre grande colonie du Centre africain aura son rail, il sera inauguré en juillet 1930. Actuellement, les travaux ont atteint les montagnes du Mayumbe qui séparent de l'océan la cuvette congolaise. C'est le point le plus difficile, la région la plus insalubre. Le travail y est pénible et la saison des pluies a provoqué un accroissement de la morbidité.

Cette année aura été la plus dure pour la construction du Brazzaville-Océan. Dès l'an prochain, le rail définitif posé, le portage réduit, la situation sanitaire se trouvera considérablement améliorée, et quand on aura franchi cette région montagneuse forestière et peu saine du Mayumbe, le taux de la mortalité sera, sur les chantiers, inférieur à ce qu'il est dans les villages. D'ailleurs, il en a été ainsi tant qu'on n'a pas abordé la région dangereuse où l'on travaille en ce moment.

Le recrutement des travailleurs s'opère normalement. M. le gouverneur général Antonetti a su prélever du monde, non pas uniquement dans la région du chemin de fer, où les populations accablées de travail eussent fini par fuir au Congo belge, mais sur toute la colonie, de l'océan au nord de l'Oubangui. De cette façon, les vides creusés dans chaque main-d'œuvre locale n'ont pas été sensibles et n'ont déterminé aucun trouble dans les occupations habituelles des tribus. L'apport de viande fraîche du Cameroun, la route en construction parallèle à la future voie commencent à rendre les plus grands services. Si l'on veut être juste, ce sont des encouragements, des éloges et non des critiques qu'on doit réserver à ceux qui accomplissent là-bas, sous le ciel brûlant des Tropiques, la grande œuvre économique du chemin de fer Brazzaville-Océan. Il apportera à la France une Afrique Equatoriale Française productive. Ayons confiance, le travail est en bonne voie, ses résultats seront fructueux, et la France comptera une belle colonie de plus.

---

## COURRIER DE L'AFRIQUE EQUATORIALE (*Les Annales coloniales*, 3 et 5 août 1926)

### TRANSPORTS AUTOMOBILES.

Il est constitué un Service de transports des vivres par camions automobiles entre Madingou-Loudima et M'Vouti pour le ravitaillement des chantiers de Mayumbe.

Les transports de la poste ou du personnel seront également assurés par le Service dans la limite des besoins constatés. Le siège du Service est à Madingou où sera installé un garage à la disposition duquel sera mis le nombre de voitures nécessaires pour évacuer la production.

Le prix des transports est fixé à 3 francs la tonne kilométrique et le décompte des distances sera établi sur les bases ci-après :

Madingou-M'Vouti, 100 km. ; Madmgou-piïd du Bumbu, versant Est, 140 km. Loudiïna-M'Vouti, 100 km. ; Loudima-pied du Bamba, versant Est, 80 kilomètres.

### TRAVAUX PUBLICS

M. Eguillon (Georges), ingénieur principal de première classe du cadre général des Travaux publics, a été affecté à Pointe-Noire et chargé de la direction du contrôle de la division côtière du chemin de fer Congo-Océan et des travaux de pistes au Mayumbe.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE EQUATORIALE  
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
(*Les Annales coloniales*, 18 novembre 1926)

Chemin de fer

Les retenues opérées mensuellement sur les salaires des travailleurs du chemin de fer, sont versées à la Caisse des Dépôts et Consignations pour la constitution de la caisse de pécule des travailleurs du chemin de fer Congo-Océan.

M. Titau (Arthur), administrateur de 1<sup>re</sup> classe, a été nommé directeur adjoint du service de la main-d'œuvre.

---

La grande détresse de l'A.-E. F.  
par Ernest Haudos,  
sénateur de la Marne,  
vice-président de la Commission des douanes  
(*Les Annales coloniales*, 3 décembre 1926)

Ce n'est un secret pour personne que la population de notre Afrique équatoriale a diminué très sensiblement depuis quelques années. Certaines tribus ont presque complètement disparu. L'insuffisance d'alimentation, la propagation de la maladie du sommeil, que l'on attribue à tort ou à raison au portage, et contre laquelle on commence à peine à lutter efficacement, ont causé dans certaines régions des ravages effroyables. Remontera-t-on le courant et reconstituera-t-on dans ce vaste pays les populations vigoureuses d'antan ? Ce n'est pas impossible. Cela demandera, en tout cas, beaucoup de temps, beaucoup d'argent, et surtout une politique appropriée et suivie.

D'autre part, l'indigène africain est un peu comme certains animaux : pour qu'il se reproduise, il lui faut la tranquillité. Or, en A. E. F., cette tranquillité, l'indigène ne l'a plus. À l'heure actuelle, il n'est plus de villages, plus de familles, où l'appel des travailleurs n'ait lieu, pour aller au loin, soit pour la construction du réseau routier ou du chemin de fer Brazzaville-Océan, dont le gouverneur général Antonetti veut doter la colonie, soit pour les exploitations forestières du Gabon.

Que les travaux en cours aient leur utilité, nous ne le nions pas, routes et chemin de fer devant avoir pour conséquence, une fois achevés, sinon de supprimer, du moins de réduire considérablement le portage. Mais l'on se trouve un peu dans un cercle vicieux et, à réaliser trop rapidement ces travaux, si l'on contribue encore à faire diminuer la population du pays, à propager davantage, du fait des déplacements de travailleurs, certaines affections morbides, on peut redouter que les voies de communication construites ne servent pas à grand'chose, les populations raréfiées ou anémiées, privées de leurs meilleurs éléments, n'étant plus en mesure de répondre à une production intensive.

D'ores et déjà, il semble que les exploitations forestières du Gabon soient arrivées au maximum de leur développement. Une communication faite assez récemment à l'un des principaux groupements coloniaux de Paris, par une haute personnalité en matière

d'exploitation forestière gabonaise, signalait que « les recrutements de plus en plus importants de travailleurs auxquels il était procédé, non seulement au Gabon, mais dans toute l'A.-E. F., tant au profit des chantiers forestiers que des chantiers de travaux publics, avaient atteint, s'ils ne l'avaient déjà dépassé, la limite extrême au delà de laquelle les prélèvements compromettaient la vie sociale de l'indigène et l'existence même des populations.

Les réserves de main-d'œuvre, disait cette communication, se tarissent ; la disette causée par l'insuffisance des cultures et par des circonstances climatériques peu favorables, les endémies qui sévissent sur les populations, ont entraîné un accroissement très sensible de la mortalité. Il est incontestable que la colonie continue à se dépeupler. L'aspect physique des engagés qui nous parviennent de certaines régions, a suffi à convaincre les plus optimistes que l'on touche le fond du panier. »

Nous n'ajouterons à cette citation, aucun commentaire. Qu'on nous permette cependant de dire ceci : Construire des routes, des chemins de fer en A.-E. F., est bien ; lutter contre les fléaux qui déciment les populations de ce pays, notamment contre la maladie du sommeil, réduire dans la mesure du possible les réquisitions de travailleurs, encourager les cultures vivrières, pour que les gens mangent à leur faim serait mieux encore. On peut songer à tirer de l'A.-E. F., dans un avenir plus ou moins éloigné, des productions nombreuses et variées ; avant tout, il faut songer à y faire des noirs et commencer par conserver ceux qui restent. Sans noirs en A.-E.F., il n'est point de salut.

M. Léon Perrier a, d'ailleurs, abordé la question avec netteté avant-hier, en réponse à M. Fontanier ; il a dit :

M. Fontanier m'a, lui aussi, posé une question au sujet de la main-d'œuvre sur le chemin de fer de Brazzaville-Océan. Il sait que, dès que des renseignements inquiétants me sont parvenus, je n'ai pas hésité à envoyer sur place une mission, afin de vérifier l'exactitude des renseignements qui m'étaient apportés.

Cette mission vient de rentrer. J'ai parcouru le rapport qui m'a été remis il y a deux ou trois jours.

Je dirai simplement à M. Fontanier, sans entrer dans le détail, qu'à la suite de la lecture du rapport général de la mission, je vais prescrire au gouverneur général Antonetti de rentrer en France pour s'expliquer avec moi sur des erreurs qui ont été commises et qui permettent de penser que toutes les conditions favorables de recrutement, d'hygiène et d'alimentation n'ont pas été réalisées sur les chantiers, pour la protection de la santé et de la vie des travailleurs.

Je serai, sur ce point, absolument intransigeant, car je pense que s'il y a quelque chose que nous devons respecter dans nos colonies, c'est la vie humaine. L'œuvre de la France doit être, avant tout, une œuvre sanitaire, une œuvre d'hygiène.

Faisons confiance au ministre des Colonies.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
État sanitaire des travailleurs  
(*Les Annales coloniales*, 24 décembre 1926)

Le médecin-major de 2<sup>e</sup> classe Vaucel <sup>5</sup>, adjoint au directeur de l'Institut Pasteur de Brazzaville, s'est rendu en mission temporaire sur les chantiers du chemin de fer de Brazzaville-Océan (Section côtière) à l'effet d'étudier l'état sanitaire des travailleurs.

---

<sup>5</sup> Louis Augustin Vaucel (Brest, 1894-Paris, 1969) : grand officier de la Légion d'honneur du 10 janvier 1961 comme médecin général inspecteur.



Les grands travaux de Madagascar  
par J. Aitet  
(*Les Annales coloniales*, 30 décembre 1926)

[...] La Société des Batignolles associée avec M. Ottino, un entrepreneur italien habile et actif, a fixé son estimation à 177.369.219 fr.

On sait que la Société des Batignolles a le privilège de la construction du chemin de fer Brazzaville-Océan, concession dont elle demande l'annulation, vu la difficulté de l'entreprise. Quant à M. Ottino, il a été un des collaborateurs les plus dévoués de la Compagnie Occidentale de Madagascar et est un des sous-traitants de la construction du Brazzaville-Océan. C'est une personnalité bien connue à Tananarive. [...]

---

Mercantis coloniaux  
(*Les Annales coloniales*, 3 mars 1927)

La commission des marchés de la Chambre a entendu avant-hier M. R. Antonetti, gouverneur général de l'Afrique équatoriale française.

Au lendemain de son débarquement à Bordeaux, il y a huit jours, ce haut fonctionnaire recevait de M. Antériou, président de la commission des marchés, une lettre lui indiquant le désir de cette commission de l'entendre sur la construction du chemin de fer de Brazzaville à l'océan.

Mis au courant de cette démarche, M. Léon Perrier, ministre des Colonies, pria le gouverneur général de différer son audition, mais le président, M. Antériou, somma peu après, le président, par exploit d'huissier, fait bien rare dans les annales parlementaires, M. Antonetti de se présenter devant la commission.

Devant cet acte, M. Léon Perrier autorisa l'audition du gouverneur général qui fournit des renseignements circonstanciés sur la marche des travaux, sur l'emploi de la main-d'œuvre indigène et sur les chiffres donnés à la commission au point de vue de la mortalité indigène.

N'oublions pas que, malgré d'énormes difficultés dues tant au climat qu'à la nature montagneuse des terrains traversés et au manque de communications, il y a maintenant 90 kilomètres de plate-forme établis du côté Pointe-Noire, et 126 kilomètres du côté Brazzaville, soit 216 kilomètres sur un parcours total de 530.

M. Antonetti aborda ensuite délibérément une question qui semblait préoccuper un certain nombre de membres de la commission, celle du terminus du chemin de fer sur l'océan à Pointe-Noire, dont la plus grande partie des terrains sont possédés par MM. Tréchet frères.

Le gouverneur général exposa nettement comment le souci de l'intérêt général l'avait amené à modifier légèrement l'emplacement de la ville de Pointe-Noire pour la placer à l'abri des miasmes paludéens, soucieux en cela des conditions hygiéniques d'un port dont le développement doit être rapide.

En ce qui concerne le régime des concessions, M. Antonetti évoqua ensuite les prétentions inadmissibles de la Compagnie du Haut-Congo\* qui avait introduit auprès du ministre des Colonies et de la commission des grandes concessions une demande de prolongation pour dix ans de leurs concessions en Afrique Équatoriale.

Ces concessions, constituées en 1900 au capital de 2.000.000 de fr, divisé en 5.000 actions de 500 francs ramenées à 400 francs par remboursement anticipé de 100 francs, valent en Borne de Paris environ 2.100 francs.

Il a été créé également 10.000 parts bénéficiaires attribuées par moitié à MM. Tréchet frères et aux souscripteurs d'origine, parts cotées environ 900 francs.

On voit par ces chiffres les bénéfices invraisemblables que la Compagnie a encaissés en vingt-cinq ans, alors quelle maintenait les possessions concédées dans un état de servage économique inouï et prélevait 75 % la production indigène.

---

MISSION AJOURNÉE  
(*Les Annales coloniales*, 24 mars 1927)

Il y a bientôt un an et demi, nous avons annoncé qu'une mission composée de techniciens d'une haute compétence appartenant aux services du ministère des Travaux publics, allait s'embarquer incessamment pour l'Afrique Equatoriale française, afin d'étudier la possibilité de l'équipement électrique de la ligne de chemin de fer Brazzaville-Océan.

On nous informe que la mission serait sur le point de s'embarquer à Bordeaux pour commencer ses travaux.

---

La main-d'œuvre coloniale  
par Henry Fontanier,  
député du Cantal,  
vice-président de la Commission des colonies,  
secrétaire de la Commission des Affaires étrangères  
(*Les Annales coloniales*, 26 mars 1927)

Au cours de sa dernière session, le Conseil économique s'est préoccupé [...] de la main-d'œuvre coloniale. [...]

Les grandes colonies publient régulièrement des bulletins où abondent les renseignements relatifs à la production, aux échanges, mais elles ne jugent pas à propos d'y insérer une rubrique relative à la main-d'œuvre. [...]

Aussi le rapporteur de cette question n'avait il pas à sa disposition tous les éléments dont il aurait eu besoin. Il le regrette au cours de son travail, et il a parfaitement raison de le faire.

Mais [...] M. Million, secrétaire adjoint de la C. G. T., connaît à fond les questions ouvrières, et ayant visité certaines colonies, son expérience personnelle lui a permis d'interpréter avec bonheur et de rendre vivants des documents qui, pour d'autres, ne sont guère que des morceaux de papier quelconques.

.....  
Il est beaucoup plus complet au sujet de l'Afrique : Afrique Occidentale et Afrique Equatoriale. Il s'élève contre la façon dont sont traités les travailleurs sur la ligne en construction Brazzaville-Océan.  
.....

---

Pour notre Cendrillon coloniale  
par Étienne Antonelli,  
député de la Haute-Savoie,  
professeur de législation coloniale et d'économie politique à la Faculté de Droit de  
Lyon  
(*Les Annales coloniales*, 16 juin 1927)

[...] Le premier souci doit être le développement de ce matériel humain. Pour cela, il faut le nourrir et l'inciter au travail par l'appât du gain et du bien-être et non — il faut bien le dire — par les méthodes actuelles, sur. lesquelles ce passage d'un récent compte rendu de la section de Brazzaville de la Ligue des Droits de l'homme, s'il est exact, ce que je me refuse à croire jusqu'à plus ample informé, nous instruirait suffisamment :

« À N'Goto, le chef de subdivision n'a pu fournir que 100 travailleurs sur les 150 demandés. Ils sont arrivés à Brazzaville dans un état lamentable, rien n'ayant été prévu ni organisé pour la route (abris, vivres, couvertures). Dans ce recrutement, qui ressemblait étrangement à une chasse à l'homme organisée, plus de trente hommes ou femmes ont été brûlés vifs ou tués, conséquence fatale des ordres reçus. »

Un observateur, impartial et désintéressé, M. André Gide, écrit dans la *Nouvelle Revue française* : « Le chemin de fer de Brazzaville-Océan est un effroyable consommateur de vies humaines. À combien de décès nouveaux la colonie devra-t-elle son bien-être futur ? »

Mais le problème de la main-d'œuvre, du matériel humain ne peut être résolu dans l'absolu sans le lier aux autres, à tous ceux de la mise en valeur économique générale.

J'ai voulu seulement dégager les grandes lignes du problème. Avant de porter un jugement sur ce qui a été fait et ce qui reste à faire, une étude plus approfondie est nécessaire. J'y reviendrai.

---

Pour favoriser les exportations de l'A. E. F.  
par Pierre Taittinger,  
député de Paris,  
vice-président de la Commission de l'Algérie, des Colonies et des Protectorats  
(*Les Annales coloniales*, 21 juin 1927)

Notre empire colonial a vu, depuis de longues années, les officiers du génie lui rendre les services les plus importants et les plus appréciés maintes fois, au fur et à mesure des travaux exécutés par nos sapeurs coloniaux. Et c'est dans l'exécution des travaux les plus dangereux qui exigent des terrassements en des régions paludéennes que nous les rencontrons avec leurs soldats indigènes constitués récemment en corps spécial. Le lieutenant Mantelet, dont nous avons déjà relaté la participation à la construction du canal des Lagunes, à la Côte-d'Ivoire, a publié dans la *Revue du Génie militaire* de janvier-juin 1927 une étude sur les moyens de transport (voies ferrées et fluviales) qui servent d'exutoires aux produits de l'Afrique Equatoriale

Cette question présente d'autant plus d'importance que nous savons que le Congo belge, tout comme notre Afrique Equatoriale, se voit encore embouteillé au port de Matadi, embouteillage qu'un récent incendie du port belge n'a pas diminué.

Le Congo belge avait construit en 8 ans (avec la main-d'œuvre sénégalaise, en grande partie) un chemin de fer de 390 kilomètres, véritable chef-d'œuvre, un tour de force même, pour contourner les rapides de l'embouchure du Congo à la traversée des monts de Cristal. Dans les nouveaux projets belges, pour augmenter le rendement des chemins de fer Matadi-Kinshasa, la voie sera de 1 m. 067 (voie métrique anglaise).

Les Belges ont fait, en outre, tout un système de voies ferrées (1 m. 067) unissant le Congo navigable aux provinces les plus lointaines. Par les chemins de fer du Congo aux Grands Lacs qui réunissent les uns aux autres les biefs navigables du Haut-Congo en amont de Stanleyville, ils ont organisé une voie mixte qui donne accès au Tanganyika d'une part, à Bukama de l'autre, à l'entrée de la riche province du Katanga, à plus de 3.000 km. de Kinshasa. Cette voie mixte est si longue et les transbordements y sont si nombreux que le Katanga, dont le réseau ferré (750 km.) se soude au réseau rhodésien, est resté économiquement tributaire de l'Afrique du Sud.

Les Belges, écrit M. Mantelet, possèdent un important réseau de chemin de fer, qui complète heureusement la merveilleuse disposition géographique de leur colonie et en fait le nœud des communications, en quelque sorte, la « plaque tournante » du continent africain.

Sur notre chemin de fer Brazzaville-Océan, le lieutenant Mantelet n'écrit rien que nous ne sachions par les renseignements que les *Annales coloniales* ont publiés à diverses reprises. Nous retiendrons seulement que, d'après l'auteur, Pointe-Noire, semble devoir devenir, grâce à d'importants travaux, le grand port de l'A.E.F. : avec 60 ou 80 millions, on pourra construire des jetées permettant de charger à quai, en eau calme, des bateaux calant 30 pieds.

Notons aussi que le premier tronçon de la voie ferrée sera équipé avec la voie définitive de 1 m. 067 et que l'on emploie des traverses en palétuviers du Cameroun et des traverses en essences choisies dans le pays même.

(À la Côte-d'Ivoire, on débarquait encore en 1925 des traverses métalliques). C'est à 370 millions que M. Mantelet, nous dit qu'est estimée la dépense totale en y comprenant le matériel roulant d'exploitation et l'aménagement des ports de Pointe-Noire et de Brazzaville.

Il est évident, conclut M. Mantelet, que le jour où la première locomotive partie de l'océan arrivera à Brazzaville, notre colonie, trop longtemps méconnue, entrera dans une ère nouvelle. Le commerce, libéré des entraves actuelles, y prendra un nouvel essor. Les finances connaîtront une prospérité qui rendra possibles d'autres progrès : ouverture de nouvelles voies de communication, développement des œuvres d'hygiène, d'enseignement et d'assistance.

Les populations congolaises, encouragées à la culture par le rapport avantageux de leurs plantations, jouiront d'un bien-être qu'elles n'auront jamais connu.

Enfin, l'Afrique équatoriale française, dont les immenses ressources sont incontestables, pourra soutenir la comparaison avec l'opulence des territoires circonvoisins et tiendra véritablement une place honorable dans la grande famille française.

L'étude dont nous donnons une analyse très rapide se poursuit par la description détaillée du projet du colonel belge Van Deuren pour rendre navigable, le Bas-Congo, le Congo inférieur de Léopoldville à la mer.

Nous avons déjà parlé de ce projet d'écluses et de barrages qui aurait l'avantage de capter la force hydraulique en une puissance de 7.500.000 chevaux.

Projet d'une très vaste envergure que seul a pu concevoir un savant d'une grande énergie, mais dont la réalisation faciliterait l'électrification de la voie ferrée Matadi-Kinshasa, mettrait fin à l'embouteillage du bassin du Congo et, par conséquent, servirait aussi la cause française. Nous ne devons donc pas rester indifférents aux projets de nos amis et voisins en Afrique Equatoriale.

---

Sur l'utilisation de la main-d'œuvre indigène en Afrique Noire  
par Mario Rouatan,  
sénateur de l'Hérault, ancien ministre,  
vice-président de la commission sénatoriale des Colonies  
(*Les Annales coloniales*, 27 juin 1927)

Ceci, lecteur, est une œuvre de bonne foi. Et c'est pour ce motif que j'en parle avec empressement. Je ne l'aurais pas fait, dans les circonstances présentes, si c'était une œuvre de polémique.

M. le Dr G. Lefrou, médecin-major, publie dans les « Annales de médecine et de pharmacie coloniales » un long et très intéressant rapport sous ce titre : « Considérations médicales sur le personnel des chantiers de construction du chemin de fer Congo-Océan » ; mais le titre porte d'abord et en plus gros caractères : « Contribution à l'étude de l'utilisation de la main-d'œuvre Indigène ». Le docteur Lefrou s'élève du particulier au général et tire des conclusions qui dépassent, dans l'espace et dans le temps, les données d'une expérience singulièrement riche et parfois émouvante.

Le champ était riche, hélas ! en observations. Il était offert par les chantiers de la section côtière du chemin de fer Congo-Océan, région très humide et très insalubre, comme, d'ailleurs, celle du Mayumbe, où la voie pénètre à partir du kilomètre 60. Là, plus qu'ailleurs, mais comme ailleurs, le problème de la main d'œuvre domine tous les autres. Il n'y a pas 2 habitants par kilomètre carré au Congo, en tout 1.577.000 sur lesquels 40 % d'enfants, 35 % de femmes, 25 % d'hommes. La contrée que traverse le chemin de fer compte 70.000 âmes. Pour les chantiers de Pointe-Noire, on a pu, jusqu'en 1925, trouver dans les régions riveraines les 3.500 travailleurs indispensables. Puis on a été obligé de faire appel à des indigènes de régions plus lointaines, les premiers faisant six mois de service, les autres une année, y compris le temps employé à atteindre les travaux : les indigènes du Tchad arrivaient deux mois après leur départ pour le chantier.

Je passe, sans m'y arrêter, sur la façon dont a été compris, sur celle dont devrait être compris, l'examen des aptitudes physiques des recrues. Jusqu'en 1925, la morbidité et la mortalité sont représentées par les chiffres suivants :

Entrées à l'hôpital, décès : 1924: 1.244, 237 ; 1925 : 1.480, 474 ; 1926 (5 mois) : 2.472, 951. La démonstration est claire : l'indigène, transporté de son pays d'origine dans la région du chemin de fer, soumis à un régime saisonnier nouveau et à de nouvelles conditions d'existence, est plus souvent atteint et plus souvent frappé à mort que l'autochtone.

Des tableaux publiés, il apparaît que les trois maladies les plus fréquentes et les plus meurtrières sont : la dysenterie bacillaire (31 % de la mortalité totale), les affections pulmonaires (18 %) ; le béribéri et autres maladies provenant de l'insuffisance alimentaire (13 %).

Ce sont les indigènes étrangers à la région des chemins de fer qui payent leur tribut à l'endémo-épidémie de dysenterie ; lourd tribut, à la suite duquel s'acquiert l'acclimatement : 665 Saras, venus du Tchad, fournissent en un mois et demi une morbidité de 15 % et une mortalité de 7,9 % ; les travailleurs de l'Alima Mossaka ont 167 cas de dysenterie et 80 décès dans la première partie de l'année ; puis Saras et travailleurs de l'Alima-Mossaka sont acclimatés ; la dysenterie reste chez eux à l'état endémique, et elle reprend de nouvelles forces dès qu'arrivent de nouveaux contingents.

Bronchites, broncho-pneumonies, congestions pulmonaires, à tout cela les noirs résistent mal ; 1924, 113 cas, 59 décès ; en 1925, 81 cas, 53 décès ; en 1926 (5 mois), 95 cas, 65 décès.

Le béribéri suit une marche ascendante : en 1926, sur 3.000 hommes, il y a, de janvier à mai, 374 cas et 105 décès. Le rapport suit le parallélisme du développement du mal et de l'insuffisance alimentaire ; comme dans les autres cas de misère physiologique, ce sont surtout les indigènes étrangers à la région qui sont décimés ; comment et pourquoi les rations alimentaires étaient insuffisantes soit qualitativement, soit quantitativement, le rapport l'établit ; quelles sont les modifications à introduire dans ces rations alimentaires, et par quels moyens en doit les réaliser, le rapport nous l'indique, ainsi qu'un certain nombre de mesures destinées à assurer de meilleures méthodes de distribution et de consommation.

J'ai hâte d'arriver aux remarques générales sur l'utilisation de la main-d'œuvre africaine indigène : recrutement de la main-d'œuvre, durée de l'engagement de la main-d'œuvre, alimentation des travailleurs, grandes causes de la fonte des effectifs, tels sont les quatre chapitres qui présentent ces conclusions :

1° Il y a tout intérêt à recruter les travailleurs sur place, ou dans des régions proches et soumises aux mêmes conditions climatiques ; les différences de morbidité et de mortalité, les différences de rendement sont frappantes. Très attaché à son milieu, à ses habitudes, à sa famille, le noir n'accomplit une besogne utile que lorsqu'il travaille chez lui : au dehors, il perd sa résistance. Une note du directeur du Service de Santé observe que les circonstances n'ont pas permis, cette fois, de tenir compte de cette nécessité. Contentons-nous de dire que les chances de succès sont d'autant plus sérieuses qu'on s'écarte moins de ce principe : le rendement de la main-d'œuvre indigène est lié au caractère régional du recrutement. Du moins, que la sélection soit d'autant plus sérieuse que l'éloignement est plus grand ; qu'elle soit faite dans les villages mêmes, afin d'éviter des déplacements inutiles et dangereux, et que tout ce qui n'est pas nettement robuste et sain soit laissé de côté ; moins on ramassera de malingres et de douteux, moins on encombrera les hôpitaux qui seront toujours trop encombrés ;

2° Les indigènes ayant à subir une période d'acclimatement d'autant plus difficile qu'ils viennent de plus loin, si la période de travail n'est pas assez longue, on les congédie au moment où ils sont préservés contre les maladies qui ont abattu leurs camarades, et où ils ont appris leur besogne d'ouvriers ; de plus, quand on a libéré 100 indigènes acclimatés et libérés, il faut, pour maintenir les effectifs, les remplacer par 200 recrues, si l'on tient compte des déchets à peu près certains.

L'économie de la main-d'œuvre est donc fonction de la durée de l'engagement. Ici, évidemment, se pose une grave question de politique indigène ; mais quoi ? Il faut savoir ce qu'on veut, et ce qu'on veut, c'est économiser un matériel humain d'autant plus précieux qu'il est plus rare ;

3° On n'a rien fait quand on a donné en poids une quantité d'aliments déterminée aux travailleurs ; on doit se préoccuper de leur richesse en vitamines. Avec du riz importé, auquel on joint de la viande ou du poisson fumés, on est sûr du résultat : la misère physiologique est assurée. Livrer le riz sous forme de paddy, distribuer de la viande fraîche au moins une fois par semaine, faire figurer dans les rations manioc, bananes, patates et autres vivres frais auxquels l'indigène est habitué, ajouter les arachides, riches en vitamines, faciles à se procurer, et que l'indigène apprécie ; adopter, pour la préparation et la distribution, les méthodes européennes, cuisinier européen surveillant la cuisine préparée par groupements considérables ; peser les hommes, surveiller les résultats de l'alimentation autant de moyens d'arrêter les troubles morbides causés par les déficits alimentaires ;

4° On doit se renseigner exactement sur les maladies qui peuvent décimer les effectifs et en entreprendre la prophylaxie en temps utile : les expériences faites ailleurs doivent nous servir : au Congo belge, à la Côte d'Ivoire, la dysenterie bacillaire a été combattue ; si la vaccination a échoué, qu'on ne néglige aucune des mesures d'isolement et de traitement ; si la vaccination antipneumococcique réussit, qu'on l'emploie contre les broncho-pneumonies et les congestions pulmonaires ; sinon, que l'on protège l'indigène contre les intempéries, qu'on lui délivre des vêtements ; de même, contre les ulcères tropicaux, qu'on donne aux indigènes des chaussures, des jambières, même si cela coûte cher, et qu'on les guérisse (ce qui est plus malaisé) de l'habitude qu'ils ont d'augmenter l'infection de leurs plaies par des pratiques abracadabrantes, plus nuisibles les unes que les autres. Il y a là tout un programme ; il y faudra du temps, nous en trouverons ; de l'argent, on tâchera d'en découvrir ; des dévouements, ils sont tout acquis. Sans ce programme, pas de travailleurs. pas de mise en valeur de nos possessions africaines. C'est parce qu'on ne s'y est pas mis plus tôt résolument que le major Lefrou croit pouvoir écrire : « La colonisation en Afrique est

arrivée maintenant, faute de main-d'œuvre, à un point mort. » Il nous rappelle que le continent africain est loin de constituer un réservoir d'hommes, et il nous remet en mémoire la formule de M. le gouverneur général Carde, à savoir qu'il « faut faire du nègre », d'abord et avant tout. Faire du nègre, cela signifie empêcher le nègre de mourir par la dysenterie bacillaire, les affections pulmonaires, le bérubéri et autres maladies nées de l'insuffisance alimentaire ; faire du nègre, c' est empêcher que le nègre continue à être affamé et débilité, arriver non seulement à ce qu'il mange à son appétit, mais qu'il mange des aliments qui le préservent de l'avitaminose, le garantir contre les changements de saisons ; bref, le mettre en état de résistance contre le mal qui l'affaiblit et qui, finalement, le tue. Nous parlerons de civilisation ensuite et de développement intellectuel. *Primum vivere*. Ou plutôt, c'est cela la civilisation, à son premier stade, à son premier degré ; sans cela, le nègre est condamné à rester au bas de l'échelle par rapport aux autres races qui, étant plus heureuses, ont envers lui d'impérieux devoirs, et ces races elles-mêmes, faute de main-d'œuvre, sont condamnées à échouer devant les entreprises qui auraient apporté à ces peuples déshérités plus de bien-être, plus de bonheur et plus de joie.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1927)

Au Congo Océan

M. Beunat, conducteur de 1<sup>re</sup> classe-du cadre général des Travaux publics, en service à la construction du chemin de fer Congo-Océan à Pointe-Noire, est nommé chef de la mission d'études du chemin de fer Congo-Océan, destinée à opérer entre Mindouli et Loudima.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
Chemin de fer Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 30 août 1927)

Il est créé une mission d'études chargée entre Mindouli et Loudima des études définitives du chemin de fer Congo-Océan, de l'établissement des projets et du piquetage du tracé en vue de l'exécution des travaux d'infrastructure. Cette mission, qui relèvera directement de l'inspecteur général des Travaux publics, comprendra en principe un chef de mission, deux opérateurs, un dessinateur et le personnel indigène nécessaire.

---

Le chemin de fer de Brazzaville-Pointe Noire  
(*La Journée industrielle*, 13 septembre 1927)

Le gouvernement de l'Afrique équatoriale française vient d'introduire un avenant à la convention passée il y a quatre ans avec la Société de Construction des Batignolles pour la construction du chemin de fer de Brazzaville à Pointe-Noire. Cet avenant comporte la réduction de 8.000 à 4.000 indigènes du personnel mis à la disposition de la société et procure par contre à celle-ci un outillage susceptible d'alléger la main-d'œuvre.

L'avenant fixe en outre des primes en faveur de la société pour l'exécution rapide des travaux. Le matériel en question est en partie commandé. Actuellement, le rail est à 75 kilomètres de Pointe-Noire.

---

Le Brazzaville-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 3 octobre 1927)

Les travaux de construction du Brazzaville-Océan se poursuivent sans arrêt. De Pointe-Noire, c'est-à-dire de l'Atlantique, vers le massif du Mayumbe, une centaine de kilomètres de voie seront posés au 1<sup>er</sup> janvier 1928. On sait que la traversée du Mayumbe exigera de très nombreux travaux d'art : un tunnel de 1 km. 800 (sous le mont Bomba), 18 petits tunnels, 60 ponts et viaducs assez importants, sans compter d'innombrables ponceaux et les multiples remblais et déblais que nécessite l'établissement de l'infrastructure dans une région aussi accidentée.

Pour abrégé les communications entre Pointe-Noire et l'océan et pour faciliter les travaux ultérieurs de construction, une voie de 0 m. 60, sur environ 40 kilomètres. prolongera dans cette région, les 90 kilomètres de voie définitive (1 m. 06) qui seront, achevés à la fin de l'année. Cette voie de 0 m. 60 aboutira à M'Vouti, terminus de la route carrossable de Mindouli, reliée elle-même à Brazzaville par une voie de 0 m. 60, qui double la plate-forme de la voie. définitive actuellement achevée. De sorte que dès les premiers mois de 1928, en utilisant la voie normale, la voie étroite et la route, on pourra franchir assez rapidement la distance qui sépare Pointe-Noire de Brazzaville, et tous les transports de marchandises et de matériel se feront par wagons ou par camions entre les deux villes, supprimant définitivement le portage.

---

L'électrification du Brazzaville - Océan  
(*Les Annales coloniales*, 8 octobre 1927)

Le jour que l'on annonce que de multiples trains quotidiens électriques vont relier Rabat à Casablanca, et la veille de celui de l'arrivée de M. Raphaël Antonetti en Afrique Equatoriale, semblent bien choisis pour parler des études, décidées il y a deux ans par M. Léon Perrier, pour l'électrification du Brazzaville-Océan.

On sait la question. Les lecteurs des *Annales coloniales* se rappellent les articles de nos collaborateurs, notamment de M. Mario Roustan, dont l'argumentation sévère et la solide documentation avaient impressionné la Commission des Finances et des Colonies du Sénat et la Haute-Assemblée tout entière. Ce n'est pas sans difficulté que M. Léon Perrier a réussi à mettre sur pied cette mission d'études composée de techniciens qui ont fait école dans les Alpes pour l'utilisation de la houille blanche.

Grâce à l'autorité et à la ténacité du ministre des Colonies, la mission a pu partir dans le troisième trimestre de l'an dernier. Elle poursuit ses travaux avec une méthode scientifique qui lui fait le plus grand honneur. Les premiers rapports parvenus au ministère portent sur plus de cinq mois d'observation depuis octobre 1926. M. Léon Perrier tient à ce que la capacité des chutes utilisables soit repérée aux basses et aux hautes eaux, que leur puissance soit comparée, que les conditions d'adduction des forces soient sérieusement établies. Le ministre des Colonies envisage l'emploi de l'énergie électrique non seulement pour le chemin de fer et l'éclairage qui seraient insuffisants pour rémunérer les charges d'un équipement électrique, mais aussi pour la mise en valeur de toutes les mines du Moyen-Congo et celle non moins importante de notre forêt équatoriale.



C'est à ce moment que rien n'oblige d'être éloigné, que la réalisation de l'électrification devra être entreprise sans retard.

---

MOYEN-CONGO  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
(*Les Annales coloniales*, 25 octobre 1927)

Service de santé

M. le pharmacien-major Corticchiato a été affecté à la pharmacie locale de la Colonie.

Le médecin-major de première classe de Boyer de Choisy et l'hygiéniste adjoint Kallinikoff ont été chargés du service médical des chemins de fer de Brazzaville, à Mindouli.

Chemin de fer Congo-Océan

M. Pont de Régis, ingénieur contractuel des travaux publics, a été affecté au Service de la construction du chemin de fer Congo-Océan, pour les études relatives au port fluvial de Brazzaville.

---

Neiges et chaleur  
(*Les Annales coloniales*, 17 novembre 1927)

Les météorologues ne s'ennuient pas au Congo français, si nous en croyons ce bulletin météorologique reproduisant les informations suivantes de Kinshasa :

« Grandes chutes de neige sur le Mayumbe. L'avancement des travaux du chemin de fer Congo-Océan en est retardé. La sécheresse des mois derniers les avaient également retardés et l'on craint que les prochaines pluies en fassent autant.

Température maxima + 42° (façade Kitoko).

Température minima - 2° (glace, place du Gouvernement.)

Le Congo est décidément un pays d'oppositions, même pour les météorologistes. Les mânes de M. Angot doivent tressaillir. Quel beau communiqué il eut fait aux Parisiens avec ces données.

---

À LA CHAMBRE  
M. LÉON PERRIER DÉVELOPPE SON PROGRAMME  
(*Les Annales coloniales*, 22 novembre 1927)

M. Léon Perrier, ministre des Colonies, monte à la tribune. Il déclare tout d'abord que le gouvernement entend, aux colonies comme ailleurs, agir contre la propagande communiste avec la plus grande énergie.

.....

Le Brazzaville-Océan

L'Administration coloniale doit, comme le demande M. Fontanier, avec juste raison, contrôler l'emploi de la main-d'œuvre indigène. Les gouverneurs ont reçu des instructions très précises en ce sens.

Sur le chemin de Brazzaville à l'océan, la mortalité et la morbidité ont pris, à un moment donné, il est vrai, une proportion inquiétante. Il faut reconnaître d'abord les difficultés considérables de l'entreprise, puisqu'on a commis l'erreur de vouloir aller trop vite. Le nombre des travailleurs a excédé les possibilités de la colonie qui n'ont pas pu s'acclimater ni s'habituer à la nourriture qui leur était affectée.

Le ministre a prescrit de réduire le chiffre de 8.000 travailleurs à 4.000, ce qui a permis un recrutement exclusivement local ; de plus, les chantiers ont été organisés, la nourriture a été améliorée, un service médical très complet a été établi, si bien qu'une amélioration déjà sérieuse peut être constatée sur les chantiers. À l'heure actuelle, toutes les précautions sont prises, et il n'est pas à craindre que les erreurs du début se renouvellent.

.....

---

AU SÉNAT  
DÉBATS

(*Les Annales coloniales*, 22 décembre 1927)

.....

M. Albert Lebrun (rapporteur du budget des Colonies) : [...]

La crise de la main-d'œuvre est grave.

À Madagascar, dit l'orateur, pays plus grand que la France, il n'y a que 3.600.000 habitants et le gouverneur général a dû, pour les chantiers de travail, recourir à la réquisition. mesure exceptionnelle.

« Le chemin de fer Brazzaville-Océan, qui est indispensable à notre Afrique équatoriale, a été entravé par la mortalité qui, l'an dernier, a ravagé les chantiers ; le nombre des travailleurs a été ramené de 8.000 à 4.000 ; il a fallu y suppléer par un perfectionnement de l'outillage.

Au Cameroun, le chemin de fer a été terminé cette année, à la joie délirante de la population. Les travaux avaient été lourds pour elle, on avait dû, là aussi, recourir à la réquisition, tout en assurant sans doute un certain bien-être aux travailleurs ; la Commission des mandats, à Genève, demanda sur quels principes se fondait la réquisition. »

.....

---



Pointe-Noire. — Moyens de locomotion en 1928... *et en 1932*. Cliché L. Dudé.  
Coll. Isabelle Deaudon.

Au Conseil de gouvernement de l'A. E. F.  
Discours du gouverneur général Antonetti  
(*Les Annales coloniales*, 30 janvier 1928)

#### Le Congo-Océan

Ce n'est pas au sein de cette assemblée profondément attachée aux intérêts de l'A. E. F et où l'expérience quotidienne de chacun l'éclaire sur les multiples et parfois invraisemblables difficultés rencontrées, que le gouverneur général trouvera des opposants aux méthodes employées sur les chantiers du Congo-Océan. C'est à cette méconnaissance de faits brutaux auxquels nous nous heurtons chaque jour, non parfois sans nous meurtrir, qu'il faut attribuer le malentendu opposant trop souvent ceux qui ont la dure tâche de créer, au prix de mille difficultés, à leurs censeurs lointains ; malentendus que l'on retrouve à toutes les pages de notre histoire coloniale et qui nous ont souvent coûté bien cher.

Toutefois, la question du Congo-Océan a pris dans l'opinion et dans les milieux gouvernementaux sa véritable place.

Comme l'écrivait récemment un grand écrivain, elle est devenue une question mondiale, et elle a paru assez importante pour retenir non seulement l'attention et la sollicitude de M. le ministre des Colonies, mais, une fois de plus, celle du président du Conseil et des membres du gouvernement tout entier, que je dois remercier de ne m'avoir pas marchandé les moyens d'action.

Ce n'est pas que toutes les difficultés volent vaincues, mais l'oeuvre commencée ne s'arrêtera pas, et si la médiocre qualité de la main-d'œuvre autochtone, son manque de robustesse, comme son ignorance totale de tout sur nos chantiers, la mettaient en péril, l'éventualité de la compléter par une main-d'œuvre recrutée au loin a déjà été envisagée et ne serait pas un obstacle. Nous ne serions pas les premiers à agir ainsi. C'est surtout avec de la main-d'œuvre asiatique qu'ont été construite les chemins de fer de l'Afrique du Sud et plus de 300.000 travailleurs sont sortis en 1936, d'un même port chinois à destination des seules colonies étrangères de la Malaisie.

Nous n'en sommes d'ailleurs nullement réduits à cette extrémité. Elle n'a été envisagée que pour nous mettra en mesure de hâter l'achèvement, si besoin était, d'une voie ferrée dont la nécessité évidente a été mise en relief, cette année encore, par les difficultés exceptionnelles que la navigation a rencontrées dans l'estuaire du Congo, simplement parce que les pluies ont été un peu inférieures à la normale.

Les travaux du chemin de fer se sont poursuivis sans interruption au cours de l'année 1927, moins rapidement d'ailleurs que je ne l'avais espéré du fait de diverses circonstances. La perte de plusieurs navires fluviaux, notamment, a contrarié gravement l'acheminement des travailleurs destinés aux chantiers sur lesquels on n'a pu réaliser entièrement le programme prévu.

Malgré cela, des résultats importants ont été obtenus. La voie définitive de 1 m. 067 en rails de 30 kilos au mètre courant est posée jusqu'au km 75 et cette section va être ouverte à l'exploitation. La pose de la voie du km 90 reprendra en janvier, dès l'achèvement des trois grands viaducs des kilomètres 82;84, 87.

La voie définitive est prolongée du kilomètre 90 au kilomètre 100 par une voie Decauville, qui permettra d'amener à pied d'œuvre sans portage les matériaux, et notamment les 14.000 tonnes de ciment, nécessaires pour construire les ouvrages d'art, exceptionnellement importants que nécessitera cette seule section. C'est sur elle que portera le gros effort en 1928, en même temps que continueront les travaux en cours du kilomètre 100 au kilomètre 137, et notamment à l'entrée du grand tunnel qui doit permettre de franchir la crête principale du Mayumbe.

Si les soins donnés à la main-d'œuvre du Chemin de fer Congo-Océan n'ont pas suffi à réduire la mortalité autant que nous l'aurions désiré, ils ont égalé ou dépassé en sollicitude ce qui a été fait sur n'importe quels autres chantiers ; en tout cas, ces pertes inévitables, mais limitées, ne sauraient mettre en péril, ni même atteindre sérieusement la vitalité d'un pays comme l'A. E. F. qui compte plus de 3.000.000 d'habitants.

À mon retour, dit M. Antonetti, j'ai constaté un ralentissement dans le rendement général du travail. En même temps, les effectifs employés sur les chantiers étaient tombés au-dessous des chiffres minima nécessaires pour la poursuite normale des travaux. Il a été porté remède immédiatement à cette situation

Enfin un programme de recrutement, d'acheminement, de ravitaillement, d'administration et d'emploi de la main-d'œuvre, établi d'après l'expérience acquise des trois années écoulées va être soumis au cours de cette session à l'examen du Conseil de Gouvernement.

.....

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
Le Chemin de fer Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 24 mars 1928)

Il est créé, au service de la construction du chemin de fer Congo-Brazzaville), une nouvelle section de travaux, dénommée « section Mindouli-Comba » sous les ordres du capitaine du génie hors cadres Chaldebas.

Cet officier aura, en outre, autorité sur la section km. 100-Mindouli (M. Dupuy, chef de section), et l'ensemble des deux sections formera un groupe sous ses ordres, relevant directement de l'inspecteur général des Travaux publics.

---

LETTRE DE BORDEAUX  
(*Les Annales coloniales*, 21 juin 1928)

.....  
Le paquebot *Asie*, des Chargeurs Réunis, est arrivé à Bordeaux le 11 courant avec 153 passagers de 1re classe, 88 de seconde, 88 de 3e et 108 tirailleurs sénégalais embarqués à Dakar et qui viennent en France pour les opérations de relève.

.....  
Parmi les passagers de cabine, mentionnons : ... M. Milhau, ingénieur en chef du chemin de fer Brazzaville-Océan...

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
Chemins de fer  
(*Les Annales coloniales*, 22 septembre 1928)

M. Souvray, sous-ingénieur principal du cadre auxiliaire des Travaux publics de l'A. E. F., a été nommé chef du Service de la voie du Chemin de fer Congo-Océan (division de Brazzaville).

Il est, en outre, chargé de l'étude et de la construction des stations et haltes entre Brazzaville et Mindouli et, s'il y a lieu, de l'exécution des travaux de parachèvement.

---

À la commission de l'Algérie, des colonies et des protectorats  
(*Les Annales coloniales*, 23 novembre 1928)

Le Brazzaville-Océan

M. Georges Nouvelle, vice-président de la commission, député de Saône-et-Loire, voudrait que M. André Maginot soit entendu sur la construction du chemin de fer du Congo.

M. Auguste Brunet, député de La Réunion, qui fut le rapporteur favorable de la construction du chemin de fer Brazzaville-Océan, propose de communiquer à la Commission un rapport qu'il a rédigé sur les travaux de construction en cours, afin qu'elle soit pleinement documentée avant l'audition du ministre.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
Au Congo-Océan.  
(*Les Annales coloniales*, 24 décembre 1928)

M. Bogoulawsky Paul, sous-ingénieur contractuel des Travaux publics, a été affecté au service de la construction du chemin de fer Congo-Océan (division de Brazzaville).

---

Au conseil de gouvernement de l'A. E. F.  
(*Les Annales coloniales*, 27 décembre 1928)

[...] Il convient de signaler les mesures prises par l'Administration pour alléger l'effort à demander aux populations congolaises pour la construction du Chemin de fer Congo-Océan, mesures inspirées par M. le médecin inspecteur Lasnet : mise en observation des travailleurs à leur arrivée sur les chantiers, leur entraînement progressif à des travaux auxquels ils ne sont pas habitués, repos des équipes fatiguées.

Quoi qu'il en soit, la voie ferrée avance des deux côtés sous la direction d'un personnel technique idoine et avec une main-d'œuvre surveillée par 6 médecins, 5 infirmiers européens et 23 infirmiers indigènes, répartis dans 4 formations sanitaires installées aux kilomètres 62, 82, 90 et 128.

À Pointe-Noire, l'A. E. F. aura un port bien outillé, servant de point de départ à un chemin de fer de pénétration qui aboutira au port fluvial de Brazzaville qui, par l'aménagement du bassin naturel de M'Plia, présentera une surface d'eau entièrement abritée de 60.000 mètres carrés. [...]

---

À propos du discours de M. Antonetti  
par Georges Nouvelle,  
député de Saône-et-Loire,  
vice-président de la Commission des Colonies,  
membre de la Commission des Mines  
(*Les Annales coloniales*, 29 décembre 1928)

C'est une tâche malaisée que de réunir tous les ans à Brazzaville le conseil de gouvernement de l'Afrique Equatoriale française au grand complet. MM. les délégués, et en particulier MM. les Lieutenants-gouverneurs, ont souvent mieux à faire qu'à voyager de longues semaines et même de longs mois pour venir entendre sur les rives du Pool l'éloquence gouvernementale. Aussi ne sommes-nous nullement surpris d'apprendre que ni le lieutenant-gouverneur du Gabon, ni celui de l'Oubanqui, ni celui du Tchad n'étaient présents à la dernière session du conseil tenue en novembre dernier. Nous les excuserons, tant que les moyens de communication en A. E. F. resteront aussi insuffisants. D'ailleurs, M. Antonetti se prépare à effectuer un grand voyage à travers la colonie, ce qui lui permettra de causer successivement avec tous ses collaborateurs.

Si M. le gouverneur général s'est vu dans l'obligation de discourir devant un auditoire assez réduit, il n'en a pas moins dit d'excellentes choses et il a su brosser un tableau très fidèle de la situation actuelle de notre grande colonie équatoriale.

#### [Mouvement commercial ascensionnel]

Par certains côtés, cette situation est satisfaisante. Nous relevons avec plaisir que le mouvement commercial est nettement ascensionnel. Il atteindra vraisemblablement 400 millions de francs pour 1926, alors qu'il était de 309 millions en 1927, de 275 millions en 1926, de 155 millions en 1925 et de 91 millions seulement en 1924. M. Antonetti fait justement remarquer que ce n'est pas seulement la valeur en francs des marchandises échangées qui croît, mais que c'est aussi le tonnage de ces marchandises qui subit une augmentation intéressante. Ce tonnage était de 285.000 tonnes en 1925; or, pour le seul premier semestre de 1928, il atteint un chiffre presque égal, soit 260.000 tonnes. Évidemment, cette rapide progression est en très grande partie due à l'exploitation intensive de l'okoumé au Gabon ; mais de toute façon, nous devons nous en féliciter.

Bonne situation financière. nous dit le gouverneur général : 9 millions de recettes en 1924, 15 millions en 1925, 24 millions en 1926, 28 millions en 1927, 30 millions en 1928. Réjouissons-nous avec M. Antonetti, mais regrettons que la progression des recettes ne soit pas aussi rapide que celle du mouvement commercial, étant donné surtout que la plus grande partie des recettes est constituée par des recettes douanières.

#### [Travaux publics]

Le discours gouvernemental insiste avec raison sur l'effort qui a été fait en matière de travaux publics : 13.570.000 francs ont été affectés à ces travaux au cours de l'exercice 1927. Les routes et les ponts ont absorbé 4 millions 342.000 francs, les lignes télégraphiques 495.000 fr., les formations sanitaires 418.000, les écoles et constructions d'écoles 385.000, les travaux d'assainissement, 1.030.000 fr., les postes de T.S.F., 625.000 francs. les constructions d'immeubles, 3 millions 475.000 fr. ; les phares et balisages, voies fluviales, ports et rades, 1.340.000 fr. ; le matériel de transport, 1.035.000 francs ; l'amélioration du matériel et de l'outillage de diverses régies, 425.000 francs.

Tous ces chiffres méritent d'être soigneusement retenus, car leur indigence constitue le plus formidable des réquisitoires contre l'incroyable indifférence de la Métropole à l'égard de notre malheureuse Cendrillon coloniale.

13 millions pour les travaux publics d'une colonie cinq fois grande comme la France, pour un pays entièrement neuf où tout est à faire, à créer, à outiller, à équiper, pour des dépenses essentiellement productives, c'est moins que n'en consacre à son développement la plus petite cité industrielle de France.

#### [L'exemple de Chalon-sur-Saône]

On m'excusera de citer comme exemple et pour terme de comparaison, la ville que j'administre et qui atteint à peine 35.000 habitants. Dans cette petite ville, on aura dépensé pendant les trois dernières années : 3 millions pour les routes et ponts, deux millions pour les postes et téléphones, trois millions pour les formations sanitaires (hôpitaux, hospices, dispensaires), six millions pour les constructions scolaires ; cinq millions pour la construction d'immeubles; quatre millions pour l'outillage et les eaux.

Un effort analogue a été fait par les municipalités de beaucoup de villes françaises.

Pour le réaliser, des sacrifices ont été consentis ; ils l'ont été joyeusement puisqu'ils tendaient à mettre en valeur la propriété communale collective. Est-il donc impossible de faire pour notre immense colonie de l'Afrique Equatoriale un effort équivalent et rue Oudinot comprendra-t-on enfin qu'il est impossible, même au plus distingué des gouverneurs, de faire beaucoup avec peu d'argent, ou plus modestement de faire quelque chose de marquant avec une poussière de crédits ? Que l'on y prenne garde ; devant le Monde, la France n'a pas le droit de laisser en jachère plus longtemps un immense domaine recelant d'innombrables richesses dont l'Humanité tout entière a le plus pressant besoin.

#### [Expectative]

M. Antonetti a beaucoup parlé du Brazzaville-Océan ; la question est de trop grande importance pour que nous nous permettions en quelques lignes de dire si, à notre humble avis, il faut approuver ou réprouver l'optimisme en la matière de M. le gouverneur général.

#### [Lamentable insuffisance des services sanitaires]

Nous le suivrons plus volontiers dans l'exposé qu'il fait des œuvres d'assistance médicale ; son attention a été particulièrement retenue par la maladie du sommeil. Par

un effort coordonné et méthodique, il a tenté de lutter contre le terrible fléau. L'expérience a prouvé que le traitement par l'atoxyl ne constituait pas le dernier cri du progrès médical et que l'emploi de la trypanamide était de beaucoup préférable. Malheureusement, il ne semble pas ressortir des statistiques fournies que le nombre des indigènes trypanosomés examinés ou traités aille en augmentant.

À quoi cela tient-il ? Sans aucun doute à la lamentable insuffisance de l'effectif du personnel sanitaire mis à la disposition de la colonie. Il est bon de publier l'effectif des médecins au titre de l'Assistance médicale indigène en service au 1<sup>er</sup> novembre : 4 au Gabon, 8 au Moyen-Congo, 3 en Oubanghi-Chari, 2 au Tchad. Ajoutez à cela 5 hygiénistes-adjoints et vous aurez la nomenclature complète des forces médicales civiles chargées d'enrayer la terrible mortalité sévissant sur les 3 millions d'habitants peuplant les 3 millions de kilomètres carrés sur lesquels s'étend l'Afrique équatoriale française. Quelle est dans nos provinces françaises la petite ville de trente mille habitants qui se satisferait d'un personnel médical aussi restreint.

Est-on, rue Oudinot, disposé à mettre debout un projet sérieux tendant à constituer un corps nombreux et compétent de médecins et hygiénistes coloniaux ? Faudra-t-il que, sur ce point, l'initiative parlementaire devance l'initiative gouvernementale ? Nous faudra-t-il longtemps encore subir la honte d'apprendre, par un discours de gouverneur général, que le capital humain de l'une de nos plus importantes colonies n'a comme défenseurs que 17 médecins et 5 hygiénistes ? Le ministre des Colonies capitulera-t-il longtemps encore devant la traditionnelle ladrerie des bureaux du ministère des Finances qui, de plus en plus, font la sourde oreille chaque fois qu'un crédit leur est demandé pour préserver des hommes de la mort, que ces hommes soient des Français de la Métropole ou des indigènes coloniaux.

17 médecins pour 3 millions d'habitants ! Qu'on se le dise !

#### [Le manque d'écoles]

Plus nous avançons, plus le tableau brossé par M. le gouverneur général devient sombre. Dans les 4 colonies du groupe, 50 écoles en tout, comptant 77 classes et 2.965 élèves. Les deux tiers des maîtres sont des moniteurs indigènes, dont le moins que l'on puisse dire est qu'ils sont très inexpérimentés.

#### [Agitations]

Pour finir, disons que, en dépit de sa misère, notre colonie de l'Afrique équatoriale est, du point de vue politique, relativement calme. Cependant, une certaine agitation se manifeste sur les confins sahariens : en octobre 1927, en juin et septembre 1928, des attaques de rezzous durent être repoussées dans les régions du Borkou et de l'Ennedi. D'autre part, dans les régions de Laï et de Baboua, des troubles assez inquiétants ont été suscités par deux prophètes noirs, sorciers redoutés.

M. le gouverneur général souligne à ce propos combien il est difficile de maintenir entre le personnel administratif et la population indigène un contact étroit, à cause de la grande pénurie de fonctionnaires. De la statistique fournie, il résulte, en effet, qu'au 1<sup>er</sup> novembre 1928, il n'y avait, en A.E.F., que 611 fonctionnaires présents à leur poste, savoir : 250 administrateurs, 17 juges, 45 douaniers, 16 instituteurs, 7 agronomes, 7 eaux et forêts, 6 enregistrement, 2 vétérinaires, 28 médecins (mais tous militaires), 61 postiers, 140 travaux publics.

Plaignons ces malheureux fonctionnaires qui se débattent au milieu de difficultés formidables, plaignons leurs lieutenants-gouverneurs, leur pauvre gouverneur général. Plaignons la France de ne pas avoir encore compris la beauté du rôle qu'elle est appelée à jouer sur cette terre de l'Afrique équatoriale.

---



Que se passe-t-il en Oubanghi-Chari ?  
par Georges Nouvelle,  
député de Saône-et-Loire,  
vice-président de la commission des colonies,  
membre de la commission des mines  
(*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1929)

Dans un récent article, nous analysions le dernier discours de M. Antonetti. Ce discours contenait-il un tableau exact de la situation de l'Afrique équatoriale française ?

Oui, avons-nous pensé à première lecture, tout en faisant quelques réserves sur l'optimisme gouvernemental au sujet du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan, sur lequel il y a tant à dire.

Aujourd'hui, après avoir pris connaissance de plusieurs lettres qui nous parviennent en même temps de Bangui, de Fort-Crampel et de Fort-Archambault, nous sommes amenés à formuler, si nos informations sont exactes, d'expresses réserves sur les déclarations du gouverneur général concernant la situation politique en A. E. F. Lui a-t-on caché les événements ? Ou les connaît-il ?

Cache-t-il la vérité ? Nous n'en savons rien. Mais ce qui nous apparaît de plus en plus comme certain, c'est que tout n'a pas été dit sur la cause et l'importance des troubles qui agitent notre colonie de l'Afrique équatoriale.

M. Antonetti signale une vive effervescence dans la région du Laï (200 kilomètres à l'ouest de Fort-Archambault) et de Bafoua (300 kilomètres au nord-ouest de Carnot, sur la frontière du Cameroun). Cette effervescence est, d'après le gouverneur général, due aux agissements de deux prophètes noirs, sorciers redoutés.

Or, Bangui, Fort-Archambault, le Laï, et Baboua sont les sommets d'un quadrilatère dans lequel le recrutement de la main-d'œuvre indigène pour le Brazzaville-Océan a été particulièrement intensif... autant que cela peut être dans un pays où la densité kilométrique de la population est infime. Les prédications des deux prophètes noirs ont-elles trouvé un terrain tout à fait préparé par les excès et les abus de ce recrutement ? C'est ce que nous croyons. Ces abus, ces excès ont-ils pris fin ? C'est ce dont nous ne sommes nullement certain.

Ouvrons la première lettre qui vient de nous parvenir. Nous y lisons ceci :

« Les recrutements continuent ; les hommes sont recrutés jusque dans la circonscription du Mayo-Kebi, et dans le Ouaddaï. Des troubles assez graves sont survenus dans la région de Fort-Archambault, et du côté de Palla au Mayo-Kebbi, où les indigènes ne voulant pas partir, ont tué ou blessé un certain nombre de chefs ou de capitaines employés au recrutement.

Des détachements se sont sauvés en cours de route. Bref, malgré les promesses, tout continue comme par le passé. Aujourd'hui, par suite des mêmes faits, ce sont les indigènes de l'Oubanghi qui se rebellent. »

Cette lettre est du 8 novembre. Ouvrons la deuxième qui est du 11 novembre. Nous y lisons :

« La situation politique dans la colonie de l'Oubangui-Chari est, pour l'instant, assez critique ; les indigènes se sont soulevés dans différentes régions, et des répressions ont été organisées.

Dans la circonscription de l'Ombella M'Poko, la région de Boali, Bossombélé, Bouda est soulevée par la politique brutale d'un chef qui, heureusement, vient d'être relevé et remplacé par un administrateur expérimenté.

Les nombreuses brutalités, les exactions ont décidé les indigènes de cette région à se révolter, poussés qu'ils étaient déjà par les « Bayas » de la région de Carnot (Moyen-

Congo) et de Bonoum (Oubanghi-Chari) révoltés eux-mêmes pour des raisons presque identiques, mais remontant plus loin.

Dans la subdivision de Boali-Bossembélé, les indigènes étaient menés à la chicotte par les miliciens. Un assez grand chef, Yalouke, a été déposé de ses fonctions et jeté en prison pour des fautes illusoires.

À l'heure actuelle, des officiers d'infanterie coloniale et de nombreux tirailleurs opèrent dans cette région Est et Nord-Est de Bangui. Les ponts ont été coupés par les indigènes, des barrages établis par eux sur les routes.

Dans la région de Carnot et de Bosoum, les causes, pour en être plus lointaines, sont sensiblement les mêmes. Toujours une politique trop brutale, la même qui aurait obligé l'Administration à une répression très sévère en 1924. »

La troisième lettre, du 11 novembre aussi, contient des accusations personnelles très nettes dont nous ne pouvons faire état, et se termine ainsi :

« On continue une politique d'aveuglement et de brutalités, en ne voulant pas voir que la principale richesse de notre Afrique équatoriale est dans sa population indigène, et que toutes les autres disparaîtront, lorsque la race déjà bien affaiblie par les nombreuses maladies (trypanosomiase, lèpre, dysenterie, maladies de poitrine, etc., etc.) disparaîtra elle-même.

Le recrutement intensif et inconsideré des travailleurs pour les chantiers du Brazzaville-Océan enlève des villages tout l'élément jeune et sain. Il n'y reste que les vieillards, les infirmes, et les tout jeunes hommes qui ne peuvent être recrutés. Les naissances tombent à zéro. Qui, d'ailleurs, dans ces conditions, ferait des enfants ? »

Toutes ces lettres, même en accueillant avec réserve les affirmations qu'elles contiennent, témoignent qu'incontestablement, il se passe quelque chose d'anormal en Oubanghi-Chari.

Il appartient à M. le ministre des Colonies de dire si l'administration locale dit oui ou non la vérité, si oui ou non elle la connaît tout entière.

Au demeurant, je crois qu'actuellement M. le gouverneur général Antonetti est sur les lieux et nous n'aurons plus longtemps à attendre pour savoir exactement tout.

À M. Maginot de dire si, oui ou non, le règne de l'adjudant Flick va se perpétuer en Afrique équatoriale française.

P. S. — M. le ministre des Colonies pourrait-il nous dire en vertu de quel décret le cabinet noir a-t-il été créé en A.E.F. ?

---

EN A. E. F.  
par Ch. Debierre,  
sénateur du Nord,  
membre de la Commission des Affaires étrangères  
(*Les Annales coloniales*, 12 janvier 1929)

Le Congo français rivalise, dans la mise en valeur du pays, avec le Congo belge. Si, aujourd'hui, cette colonie témoigne d'une activité très vive, si l'on y constate des progrès constants dans l'ordre économique, financier et social, c'est parce qu'on a aujourd'hui la certitude qu'on possédera bientôt un chemin de fer Congo-Océan qui permettra d'écouler les innombrables richesses latentes de cette région du continent africain.

Le mot de Kipling est toujours vrai : civiliser, c'est créer des routes, des chemins de fer, des ports. Aussi s'est-on rendu compte qu'il fallait au plus tôt achever les travaux de la voie ferrée Brazzaville-Océan.

On éprouve plaisir à constater, qu'à l'heure qu'il est, la moitié de la ligne est achevée. Et, en même temps que le rail avance, on poursuit l'aménagement du port de Pointe-Noire, l'assainissement et l'embellissement des villes.

À Pointe-Noire le wharf en béton, le phare, l'hôpital, l'hôtel des postes, douanes, écoles, logements, conduites d'eau, etc., sont terminés.

À Brazzaville, l'effort se poursuit. On améliore la voirie, la vente des terrains augmente, on aménage des quartiers neufs.

Chacun prend confiance en l'avenir d'une colonie qui drainera le commerce du lac Tchad à l'océan. Déjà Bangui participe largement à ces travaux. Sous peu, Fort-Archambault, relié à Bangui par une route permettant les transports en camions, pourra devenir le centre d'une colonie, bien situé au carrefour de toutes les voies de communication.

Le réseau de routes s'accroît partout, notamment dans l'Oubanghi-Chari. La construction des lignes télégraphiques, de postes de T. S. F., les progrès réalisés dans l'enseignement, la lutte entreprise victorieusement contre les épidémies et la maladie du sommeil, toute cette mise en œuvre a été en grande partie la cause des progrès réalisés en A. E. F. ces temps derniers.

Dans son récent discours, prononcé à la session de novembre dernier au Conseil de Gouvernement, M. Antonetti, gouverneur général de l'A. E. F., a bien mis en évidence les progrès accomplis. Le mouvement commercial évalué en francs est passé de 155 millions en 1925 à 309 millions en 1927, et en tonnes de 280.481 tonnes en 1925 à 401.136 en 1927.

Le rendement des droits d'entrée et à la sortie est passé de 12 millions en 1925 à 21 millions en 1927, les recettes totales propres, y compris les droits de douanes qui entrent pour 85 % dans l'ensemble, passaient, dans la même laps de temps, de 15.711.000 francs à 28.106.000 francs, et l'ensemble de l'actif des caisses de réserves se trouve porté pour 1927 à 27.000.000 de francs, bien qu'il ait été exécuté pour près de 14 millions de francs de travaux.

Les prévisions des recettes s'élèvent à 90.666.000 francs pour 1929, dont 16 millions 250.000 pour le Gabon, 17.250.000 pour le Moyen-Congo, 14.240.000 pour l'Oubanghi-Chari, 11.000.000 pour le Tchad.

Pour administrer un territoire trois fois plus grand que la France, M. Antonetti a fait observer qu'il suffit de 500 à 600 fonctionnaires, en tant que personnel d'administration. Cet exemple pourrait être médité par la Métropole.

Au demeurant, ceux qui ont continué l'œuvre de Brazza ont bien mérité de la France.

---

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Liberté Egalité Fraternité  
MINISTÈRE DES COLONIES

---

AGENCE GÉNÉRALE DES COLONIES

---

SERVICE ADMINISTRATIF

---

AVIS D'ADJUDICATION  
(*Les Annales coloniales*, 12 janvier 1929)

Une adjudication en vue de fourniture en 4 lots de 5.000 :  
DE 20.000 COUVERTURES GRISES EN LAINE ET COTON de 1 m. 80 x 1 m. 20  
NECESSAIRES AU SERVICE DU CHEMIN DE FER CONGO-OCÉAN TRAVAUX PUBLICS à  
POINTE-NOIRE aura lieu, à Paris, le 31 janvier 1929, à 15 heures, au ministère des  
Colonies, 27, rue Oudinot.

Voir le cahier des charges, au ministère des Colonies, pièce 18, 1<sup>er</sup> étage.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
Service de santé  
(*Les Annales coloniales*, 14 janvier 1929)

Le médecin-capitaine Jeansotte (Bernard) est désigné pour servir hors cadres en  
qualité de chef du Service médical des chantiers du chemin de fer Congo-Océan au  
Mayumbe.

---

L'UTILISATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE ASIATIQUE EN A. E. F.

---

Pourquoi de ne pas recruter des travailleurs dans le bague  
de Poulo-Condor ? propose M. G Angoulvant  
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 janvier 1929)

M. Maginot, ministre des colonies, a annoncé, lors de son audition devant la  
commission des colonies et également à la tribune de la chambre, lors de la discussion  
du budget, qu'il se proposait d'envoyer en Afrique équatoriale française, pour la  
construction du chemin de fer, des Annamites et des Chinois recrutés par le  
gouvernement général de l'Indochine.

Il avait entretenu de son projet M. Pasquier avant le départ récent de celui-ci pour  
Saïgon.

Sur cette importante question, nous avons pensé qu'il serait intéressant de recueillir  
l'avis de M. Angoulvant, qui fut gouverneur général de l'Afrique équatoriale française et  
qui a fait ses premières armes administratives autrefois en Indochine. Nous lui avons  
donc demandé ce qu'il pensait du projet du ministre des colonies :

— L'idée n'est pas nouvelle, nous a-t-il répondu. Il y a quelque trente-cinq ans, on fit  
un essai de ce genre avec un lot de condamnés aux travaux forcés, provenant de  
l'Indochine. Mais, on ne prit aucune précaution pour leur installation et leur  
alimentation : à leur arrivée, pas de cases pour les abriter et ils couchèrent dans la vase  
du marais de Pira qu'on se proposait de leur faire combler, aux environs de Libreville.

Mon ami M. Fondère, qui était alors administrateur de la région, pourrait donner là  
dessus d'intéressantes indications. Quoiqu'il en soit, du fait du manque d'installations et  
d'approvisionnements ; du fait aussi de l'insalubrité du travail auquel on les astreignait,  
la plupart moururent, et lorsque je fus appelé à servir pour la première fois au Congo,  
en 1902, comme secrétaire général du gouvernement, il ne restait plus du contingent  
primitif que sept ou huit Annamites, en résidence libre et répartis entre Libreville,  
Brazzaville et Bangui. Ils s'occupaient de cultures maraîchères et, grâce à leur industrie,  
notre ordinaire, fort maigre, se trouvait amélioré

En 1919, lorsque j'effectuai mon deuxième séjour en Afrique Equatoriale, comme  
gouverneur général, il n'en restait plus que deux, domiciliés à Brazzaville et s'occupant  
toujours de cultures maraîchères et de pêche, pour le plus grand bien de notre  
alimentation toujours aussi maigre.

Certains de ces Annamites s'étaient unis avec des femmes du pays de race Loango et les produits de ces unions étaient fort bien.

#### POUR LE BRAZZAVILLE-OCÉAN

Intéressé par cette expérience et très préoccupé par les difficultés de main-d'œuvre qu'allait rencontrer la construction du chemin de fer Brazzaville-Océan, je proposai au département de débarrasser l'Indochine au profit de l'Afrique Equatoriale française, de tous ses condamnés de droit commun à une peine supérieure à dix ans de prison. Pour l'Indochine : grosse économie, puisque, une fois le transport de ces condamnés payé, elle n'avait plus à assurer leur subsistance et leur gardiennage. Pour l'Afrique Equatoriale française : profit considérable d'avoir immédiatement à sa disposition des contingents de plusieurs milliers d'Annamites qu'il n'aurait pas été besoin de surveiller car ils ne pouvaient songer à s'évader dans un pays inconnu et hostile, et qui auraient assuré eux-mêmes, au bout de quelques mois, leur nourriture.

Mon intention était de répartir ces condamnés en deux catégories : d'une part, les artisans qui auraient fourni au chemin de fer une main-d'œuvre expérimentée qu'il était impossible de trouver en Afrique Equatoriale française ; d'autre part, les agriculteurs qu'on aurait employés à des cultures vivrières, pour leur propre nourriture et aussi pour la nourriture des ouvriers des chantiers autochtones ou indochinois.

Point n'aurait été besoin de recourir au recrutement forcé et intensif dont on s'est ému ; et on aurait évité chez les travailleurs de la ligne en construction, grâce aux vivres frais qu'on aurait pu leur fournir, vivres propres à chaque race, une forte proportion de la mortalité contre laquelle on a, avec raison, protesté ; car il faut le dire, l'indigène du Congo supporte difficilement un changement de son alimentation habituelle et c'est une complication considérable de l'alimentation des travailleurs.

#### Le décret de 1920

Albert Sarraut, qui venait de quitter l'Indochine, retint ma proposition, et celle-ci fit l'objet d'un décret dont on m'excusera de ne plus me rappeler la date ; mais qui fut signé en février ou mars 1920.

— Qu'est-il advenu de ce décret ?

— Pour des raisons diverses, qui ne sont nullement probantes, on le laissa sans application.

M. Maginot n'a donc qu'à décider tout d'abord l'application du décret 1920, pour le plus grand profit de l'Afrique Equatoriale française et de l'Indochine. Lorsqu'on aura réparti, le long du chemin de fer, cette main-d'œuvre asiatique, on aura augmenté le nombre des ouvriers expérimentés et, par conséquent, aidé à la construction ; on aura également créé d'immenses cultures vivrières qui remédieront aux difficultés d'alimentation et amélioreront l'état sanitaire.

Cette première étape franchie, on pourra alors faire venir de la main-d'œuvre libre annamite ou chinoise ; elle trouvera à son arrivée une ambiance favorable et la nourriture à laquelle elle est habituée. L'expérience réussira ; il ne sera plus nécessaire de recourir au recrutement forcé et généralisé chez les autochtones ; la race sera préservée. Toutefois, il faut prendre certaines précautions. Les arrivants, condamnés ou libres, devront trouver des vivres, des cases, des semences, un service médical. Il sera bon aussi qu'ils soient encadrés par quelques fonctionnaires indochinois les connaissant bien et parlant leur langue. Je connais trop l'esprit de réalisation de M. Maginot pour n'être pas certain qu'il saura décider et faire appliquer les mesures nécessaires.

Où en sont les travaux du Congo-Océan ?  
(*La Journée industrielle*, 18 janvier 1929)

Sans rappeler ici toutes les polémiques auxquelles ont donné lieu les discussions sur le tracé du Brazzaville–Pointe-Noire, disons seulement que depuis les premières études préliminaires des voies de communication entre la côte du Loango et Brazzaville, faites par l'ingénieur Léon Jacob en 1887 et 1888, les projets et contre-projets se succédèrent (projet Cornille, en 1893-1894) ; projet Audoin, en 1910 ; projet du capitaine Lavit, en 1911 ; du capitaine Viani, en 1914. Mais la guerre survient et en 1918, tout est remis en question.

On établit naturellement de nouveaux avant-projets (projets Schenebelin, Hautefeuille, Lafargue, Colomb) et il est bien probable qu'on discuterait encore pour savoir par où passer si la volonté tenace du gouverneur général Augagneur n'en avait fini en 1921 avec tous ces atermoiements.

M. Augagneur se prononça pour le tracé de 1911, grandement amélioré, et pour le terminus de Pointe-Noire. Le 21 février 1921, il fit donner le premier coup de pioche à Brazzaville et on commença aussitôt les travaux de ce côté.

En même temps, la mission du capitaine Colomb établissait à Pointe-Noire les projets définitifs du tracé 1911.

En juillet 1922, la Société des Batignolles était chargée de la construction des 172 premiers kilomètres, à partir de Pointe-Noire.

En 1923, on se met à la besogne et on adopte la traversée de la chaîne du Mayumbe.

En janvier 1925, le gouverneur général Antonetti passe avec la Société de Construction des Batignolles la convention définitive pour l'achèvement des 172 premiers kilomètres. Mais, à la fin de 1924, en prenant possession de son poste, il a déjà arrêté le plan de la ville de Pointe-Noire et, dès le début de 1925, l'exécution en est commencée.

À Brazzaville, il prenait déjà toutes dispositions pour l'aboutissement de la ligne : gare terminus et port fluvial.

Naturellement, il a fallu procéder à une nouvelle évaluation des travaux, basée sur les prix d'après-guerre, et, en septembre 1926, les 300 millions de crédits nécessaires ont été votés par le Parlement.

\*  
\*   \*

Depuis, on a agi et on a atteint des résultats. Ces résultats, les voici :

Du côté de Pointe-Noire, l'infrastructure est terminée et la voie est posée jusqu'au kilomètre 90. Les travaux d'infrastructure sont en cours jusqu'au kilomètre 105 et du kilomètre 139 jusqu'au kilomètre 141, c'est-à-dire jusqu'à l'entrée du grand souterrain. Tous les ouvrages d'art courants sont achevés jusqu'au kilomètre 101. Les viaducs des kilomètres 94, 95 et 98 sont en cours d'exécution, ainsi que les souterrains des kilomètres 97 et 101.

Du kilomètre 101 au kilomètre 128, on travaille au sentier ferré servant de voie de service.

Pointe-Noire est désormais le port le mieux équipé de la côte. C'est maintenant l'embryon d'une ville moderne qui grandit avec rapidité. Le wharf en béton armé de 350 mètres de long, avec ses 8 grues à portique de 3 tonnes, une grue fixe de 20 tonnes et une grue de 10 tonnes, est entièrement terminé.

Des entrepôts en béton armé, d'une superficie totale de 3.200 m<sup>2</sup>, sont achevés.

Regardons maintenant du côté de Brazzaville : l'infrastructure est terminée et la voie provisoire de 60 centimètres en rails de 12 kg est posée sur 126 kilomètres à partir de

Brazzaville. Cette voie, qui est ouverte à l'exploitation commerciale, dispose de 24 locomotives et 186 wagons. Aussi bien la voie de 1 m. 06 ne tardera pas à être posée sur ces 126 kilomètres.

Du kilomètre 126 au kilomètre 151, les travaux sont menés vigoureusement. Les études du port fluvial sur le Congo sont achevées.

Tels sont les faits. Ils ne peuvent donner qu'une faible idée des travaux gigantesques qu'ils nécessitent en ce pays difficile, peu habité, le plus souvent insalubre. On a peine à imaginer les efforts que doit faire l'administration pour rassembler et entretenir la main-d'œuvre exigée par le chemin de fer. Disons, d'ailleurs, que toutes mesures sanitaires ont été prises et continuent d'être prises pour réduire au minimum les pertes qui sont inévitables dans la construction d'un chemin de fer colonial quel qu'il soit. Ajoutons que ces pertes sont inférieures à celles qui ont été éprouvées, pour la construction de chemins de fer semblables, soit dans les colonies françaises, soit dans les colonies étrangères.

Aussi bien, s'il faut, on pourra faire appel à la main-d'œuvre asiatique. Un premier essai sera fait avec 800 hommes.

On sait que le chemin de fer Congo-Océan est d'une utilité incontestable. Voie de transit entre l'Océan et le Congo navigable (car il ne faut pas oublier que depuis Brazzaville jusqu'à la mer, c'est-à-dire sur 400 kilomètres, le Congo est coupé de rapides infranchissables qui le rendent inaccessible aux bateaux), le Brazzaville-Pointe-Noire assurera l'écoulement des produits des colonies de l'Afrique équatoriale française en même temps qu'il permettra la mise en valeur des régions traversées et drainera sur son passage un trafic important.

Bois du Mayumbe, palmistes, arachides, maïs, coton, caoutchouc, minerais de cuivre fourniront au chemin de fer un fret local considérable, sans compter que le Congo-Océan prendra certainement sa part de l'énorme tonnage qui, de plus en plus, affluera du Congo belge au Stanley Pool.

Cela d'autant mieux que le chemin de fer français est construit de telle façon qu'il pourra assurer la montée et la descente des transports importants.

Il aura une longueur d'environ 530 kilomètres. Il sera à voie unique de 1 m. 067 en rails de 30 kg au mètre (c'est la largeur des voies anglaises de l'Afrique du Sud). Les ouvrages d'art y sont établis pour les charges d'essieu de la voie normale française (locomotives de 100 tonnes).

Les stations sont espacées de 20 kilomètres. On pourra réaliser des trains de 300 tonnes de charge utile, avec 10 trains par jour dans chaque sens : on aura une possibilité de trafic annuel d'un million de tonnes.

Avec le chemin de fer, le mouvement commercial de l'Afrique équatoriale française qui, d'année en année, est déjà en progrès constants, augmentera dans des proportions insoupçonnées. Grâce à lui, l'Afrique équatoriale française deviendra un grenier d'abondance pour la métropole et le jour n'est pas loin (6 à 8 ans peut-être) où le rail enfin terminé complétera l'admirable système fluvial du Congo.

Il reste encore beaucoup à faire : des ouvrages d'art considérables à achever, des tunnels et des viaducs à construire, des milliers de mètres cubes de terre à remuer. Mais on a réussi ailleurs. On réussira aussi bien en A.E.F. si on laisse travailler en paix les bons artisans du chemin de fer, ceux qui l'ont déjà presque achevé sur près de la moitié de son parcours.

Aujourd'hui, d'ailleurs, on effectue assez facilement le trajet Brazzaville-Pointe-Noire. À partir de Pointe-Noire, la voie ferrée définitive, achevée jusqu'au kilomètre 90, permet en cinq heures d'atteindre le « Sentier de fer », c'est-à-dire la voie de service de 0 m. 60 qui longe le tracé et est en voie de construction. Il faut actuellement environ deux jours de marche pénible pour aller au kilomètre 90 à M'Vouti (kilomètre 140).

À partir de M'Vouti commence la route qui forme un ruban continu jusqu'à Brazzaville.

Cette route comprend trois sections :

- a) M'Vouti-Monzi (25 kilomètres), route de montagne ;
- b) Monzi-Mindouli (260 kilomètres environ) bonne route de plaine ;
- c) Mindouli-Brazzaville (180 kilomètres) relativement facile à parcourir à vitesse réduite.

Pour ces trois sections, il faut environ deux jours.

Doublant cette route, le chemin de fer Mindouli-Brazzaville a sa plate-forme terminée et équipée en voie de 0 m. 60. Un service régulier a lieu deux fois par semaine et les 124 kilomètres de parcours nécessitent une journée de chemin de fer.

Bref le trajet total Pointe-Noire–Brazzaville demande actuellement quatre jours. Il y a déjà là une belle victoire remportée.

---

Les événements de l'Afrique Équatoriale française  
par L.-G. Th. [Thébault]  
(*Les Annales coloniales*, 21 janvier 1929)

Des informations parvenues d'Anvers, par l'*Albertville*, signalent que l'effervescence parmi les indigènes de l'Oubanghi-Chari se serait accrue au cours de ces derniers mois

Dans un article du 10 janvier 1929, notre collaborateur M. Georges Nouvelle, député de Saône-et-Loire, évoquait ces rebellions locales sur lesquelles il appelait l'attention de M. Maginot, ministre des Colonies.

On sait que, d'autre part, en compagnie du général Thiry, commandant supérieur des troupes de l'A.E.F., du commandant Allut, chef du cabinet militaire de M. Gallet, son secrétaire, M. le gouverneur général Antonetti s'était embarqué le 19 décembre dernier sur le *Djah*, a destination de Ouesso, pour, de là, se diriger vers la Haute-Sangha et l'Oubangui.

À l'origine, on a parlé des agissements d'un certain sorcier noir nommé Karno qui se faisait passer pour prophète et prêchait la révolte dans la région de Bangui. Ses excitations s'adressaient, ne l'oublions pas, aux indigènes des régions où avaient été levés la plupart des travailleurs employés à la construction de la route de Bangui à Douala et, auparavant, du chemin de fer Brazzaville-Pointe-Noire. Ces fortes contributions en hommes avaient déjà souvent provoqué les protestations dans les villages.

D'abord étouffée, la révolte aurait continué, latente, pour reprendre plus vive dans les derniers mois de 1928, dans un quadrilatère formé par la région du Laï (200 km à l'ouest de Fort-Archambault) et de Baboua (300 kilomètres au nord-ouest de Carnot, sur la frontière du Cameroun)

Au ministère des Colonies, on rapproche toutes ces informations rapportées par les passagers de l'*Albertville* de celles transmises par le gouverneur général Antonetti, en faisant remarquer que les événements signalés sont déjà connus et remontent à trois mois déjà. Il y a lieu de n'attribuer qu'un crédit restreint à la plupart de ces informations qui, colportées et grossies dans les milieux indigènes de l'A.E.F., ont maintenant ému l'opinion coloniale française.

Les renseignements câblographiques réclamés d'urgence, dès vendredi soir, par le ministre des Colonies, nous permettront sans doute de remettre au point des événements qui paraissent pour l'instant démesurément grossis. Nous pouvons, d'ailleurs, faire confiance à M. le gouverneur général Antonetti pour prendre toutes les mesures utiles à assurer la sécurité du pays.

---



[Réquisitions de main-d'œuvre pour la construction du Congo-Océan]  
Les événements de l'A.-E. F.  
(*Les Annales coloniales*, 25 janvier 1929)

Notre correspondant particulier à Yaoundé nous informe, en date du 31 décembre, que depuis un mois environ, la route Yaoundé-Bangui est coupée par suite de la rébellion des indigènes de cette région.

Une voiture, partie de Yaoundé le 10 décembre, devant accompagner un passager européen à Bangui, après avoir dépassé Carnot d'une centaine de kilomètres, s'est trouvée arrêtée devant un pont coupé par les Bahias en révolte ; faisant demi-tour, elle fut attaquée par des indigènes armés de flèches et de sagaies ; la voiture porte d'ailleurs des traces de projectiles.

Nous devons dire que, depuis une quinzaine, la répression a commencé. Nous apprenons aujourd'hui même que le meneur, le sorcier Karno, aurait pu être joint et mis à mort.

L'agitation du Congo s'était répercutée au Cameroun, chez les Bahias (apparentés à ceux du Congo) dans la région qui se trouve au Nord de Deng-Deng, à la limite de la circonscription de Bertoua et de N'Gaoundéré, où quelques gardes ont été tués.

L'Administration du Cameroun a envoyé, la semaine passée, une colonne de 70 tirailleurs, commandés par trois Européens.

Nous signalons en passant que le transport des miliciens de Yaoundé à Bertoua a été effectué par les voitures de la Société d'entreprises africaines\*. Ce transport — hommes, bagages, munitions —, qui a nécessité toutes les voitures de cette société, a été mené à bien, grâce au dévouement de MM. Anatole et Lefranc.

Les mesures de répression qui ont été prises permettront que la route soit sous peu, à nouveau, accessible au trafic et aux voyages sur l'Oubangui.

Dès qu'une liaison télégraphique pratique aura pu être établie entre Yaoundé et Bangui (on parle de la T. S. F. entre ces deux points d'ici peu), on pourra envisager le transport de passagers par voiture touristique, les bagages étant pris par un camion.

---

MOYEN-CONGO  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
Désignation  
(*Les Annales coloniales*, 28 janvier 1929)

Est nommé délégué du commissaire du gouvernement auprès de la Société Afrique et Congo à Brazzaville, en remplacement de M. Barel, appelé à d'autres fonctions, le capitaine Jacquet, commandant le dépôt de transition des travailleurs indigènes de la division côtière du Chemin de fer Congo-Océan, à Brazzaville.

LA VIE ÉCONOMIQUE  
La main-d'œuvre

Le salaire minimum à allouer aux travailleurs indigènes employés à la construction du chemin de fer Congo-Océan est fixé comme suit :

Pour l'homme présent :

1° Sur les chantiers :

Manœuvre. Salaire minimum 1 75 par jour.

Capita, chef d'équipe 2 00 par jour.

2° Dans les camps d'entraînement :

Manœuvre. -. Salaire minimum 1 00 par jour.

Capita, chef d'équipe 1 25

La journée du dimanche sera payée comme encouragement au travail à tout manœuvre ou capita ayant travaillé lest six jours de la semaine.

Ces salaires sont fixés spécialement pour les travailleurs libérés après un séjour sur les chantiers du Chemin de fer et qui, dans leurs villages rengagent volontairement pour retourner sur les chantiers aux taux suivants :

Pour l'homme présent sur les chantiers :

Manœuvre rengagé, 2 fr. 25 par jour ; capita, chef d'équipe, rengagé, 2 fr. 50 par jour.

Toutes les subdivisions du Moyen-Congo à l'exception de celles de Mayama. (Pool): Ouessou (N'Goko-Sangha) et Pointe-Noire (Kouilou) sont ouvertes, en 1929, au recrutement des travailleurs indigènes, pour les particuliers.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
(*Les Annales coloniales*, 4 février 1929)

Au Congo-Océan

Il est institué à Pointe-Noire un Service administratif de la division côtière du chemin de fer, sous la direction de M. l'intendant militaire Fournier, qui est chargé :

1° De la passation de tous les marchés de fournitures. Il fixera la composition des Commissions de réception dont il aura la présidence toutes les fois qu'il assistera lui-même ;

2° De la réception avec le concours des Services techniques de toutes les fournitures autres que l'outillage spécial du chemin de fer ;

3° De la direction des magasins centraux d'approvisionnement de la division côtière du chemin de fer, notamment :

a) Du magasin général d'approvisionnement de Pointe-Noire ;

b) Du magasin annexe d'alimentation, de transit et de ravitaillement vers le kilomètre 90 ;

c) Du magasin de ravitaillement vers le kilomètre 100 ;

4° Du contrôle, d'accord avec la Direction de la main-d'œuvre, du Service de l'alimentation, de l'habillement et du couchage de la main-d'œuvre de la division côtière ainsi que du contrôle administratif des formations sanitaires.

Main-d'œuvre

Il est créé un timbre pécule pour la main-d'œuvre indigène du Congo Océan.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
LA VIE ÉCONOMIQUE  
(*Les Annales coloniales*, 11 mars 1929)

Le Congo-Océan

Depuis le 1<sup>er</sup> février 1929, les stations de Tiboungama (p. k. 110,500) et Mindouii (p. k. 126,200) sont ouvertes au trafic (voyageurs et marchandises).

---

La main-d'œuvre jaune au Mayumbe  
par Eugène Devaux

(*Les Annales coloniales*, 14 mars 1929, p. 1)

Il se confirme que de la main-d'œuvre chinoise est en route pour Pointe-Noire afin d'être utilisée aux travaux du Congo-Océan, dans le Mayumbe en particulier.

Mais, s'il faut en croire certaines affirmations, il n'y a pas grand'chose pour recevoir les Chinois, ce qui ferait craindre que les conditions d'existence soient pour les jaunes ce qu'elles ont été pour les noirs.

Espérons qu'avant l'arrivée des jaunes, campements et approvisionnements en vivres seront organisés. D'autre part, nous renouvelons nos réserves quant aux résultats, car le climat du Mayumbe passe pour dangereux et nous ne pouvons oublier que tous les Chinois employés à la construction du Kayes-Niger n'en sont pas revenus.

Et, n'en déplaise à M. Julien Maigret, le climat du Mayumbe n'a rien de comparable à celui de la Chine.

---

La situation dans l'Oubanghi-Chari  
par Georges Nouvelle,  
député de Saône-et-Loire,  
vice-président de la commission des colonies,  
membre de la commission des mines  
(*Les Annales coloniales*, 18 avril 1929)

L'article que j'ai publié dans *Les Annales coloniales* du 10 janvier 1929 m'a valu des renseignements fort intéressants sur le rôle des sorciers et des sociétés secrètes religieuses dans les troubles dont cette partie de l'Afrique équatoriale française a été le théâtre.

Cette région se compose d'une zone de forêts montagneuses, à la limite du Cameroun, du Moyen Congo et de l'Oubanghi.

Difficilement accessible, elle est, de plus, située sur trois frontières, ce qui rend très malaisée une action concertée entre les trois colonies. Les peuplades qui l'habitent sont demeurées très primitives et même anthropophages.

Comme il arrive souvent en pareil cas, un prophète s'est révélé, qui a persuadé à ses adeptes qu'il était en possession d'un pouvoir mystérieux capable de les rendre invincibles.

Les campements et les villages désertés aux approches de ses partisans sont pleins de vestiges du fameux « gri-gri » imposé à leur crédulité. Il consiste à cuire un poulet dans certaines conditions et, en prononçant des incantations connues des seuls initiés. Le poulet cuit dans une « bourrna » reposant sur trois blocs de termitières. Il est ensuite mangé et ses plumes et déchets sont jetés au feu. La « bourma » est cassée et les morceaux recouvrent le foyer et les déchets. Celui qui a mangé du poulet ainsi préparé est invulnérable. En outre, le fusil qui a été approché d'un de ces foyers devient aussi inoffensif qu'un simple bâton, les cartouches ne pouvant partir.

Ces agitateurs sont probablement en relations avec la secte des « Labis » qui compte des initiés dans tous les villages du pays Baya. À la tête de la secte se trouve un chef qui a substitué son autorité au chef administratif du village. Il vit seul, dans un coin isolé de la forêt ou de la brousse, avec quelques femmes initiées, les « Gassa Ui », ce qui signifie, en Baya, hommes forts. Bien que femmes, elles ont droit au port de la sagaie et prennent part aux danses rituelles et aux repas de chair humaine.

Les caractères essentiels de cette secte paraissent être le sacrifice humain communiel et les rites d'initiation.

L'initiation a lieu en général vers l'âge de 15 ou 16 ans. Pour être admis, le néophyte doit avoir eu un frère ou une sœur sacrifié auparavant par les « Labis ». Il va trouver le

chef et lui dit : « Les Labis ont mangé mon frère. À mon tour, je voudrais manger le frère des autres et être Labi ».

Le chef lui impose cette condition d'enlever un enfant qui sera sacrifié et mangé par les Labis. Le futur initié se met à la recherche d'un enfant isolé et s'en empare. Dès la nuit tombée, il l'apporte aux initiés, réunis dans une grande case ronde à l'écart du village.

Le chef des Labis bande les yeux de l'enfant, puis le fait courir dans un chemin où une sagaie a été placée horizontalement à la hauteur de sa poitrine. L'enfant va se jeter sur la sagaie et meurt transpercé. Son corps est alors dépecé, cuit par les Gassa Ui et mangé et le nouvel admis en a sa part.

Le repas fini, ont lieu les danses rituelles, de caractère guerrier : simulacre de combat avec la sagaie ou le poignard. Les guerriers lancent leur sagaie dans la direction du néophyte, à hauteur du ventre, de manière à lui faire dès entailles, mais sans le blesser gravement. C'est l'origine des grandes balafres que portent les Labis et qui les font reconnaître.

Puis il est saisi et précipité dans un ruisseau où s'épanche le sang de ses blessures.

Quand le sang ne coule plus, il est retiré de l'eau et le chef des Labis met un « médicament » sur ses plaies.

Les nouveaux initiés restent dans la brousse avec le chef pendant une année ou deux.

C'est aux ethnologues qu'il appartient de déterminer l'origine et le sens de ces pratiques. Le dépècement et le repas du poulet pourraient être une forme de sacrifice communiel. Toutefois, dans ces sacrifices, la victime est généralement un animal ancêtre de la race, choisi parmi les plus forts et les plus redoutables. Ou bien le poulet s'est substitué à un ancêtre plus ancien, ou bien on se trouverait en présence d'un rite analogue à celui du bouc émissaire que la tribu chargeait de tous les maux dont elle voulait éviter les atteintes pour ses membres.

La mort de la victime et la consommation de ses restes préserveraient ainsi les adeptes de la mort et le bris de la bourma entraînerait, par une correspondance magique, la mise hors d'usage des fusils de nos troupes passées à proximité.

Quant à la secte des Labis, elle constitue une de ces sociétés secrètes dont il existe un grand nombre dans le continent noir. Le secret en est rigoureusement gardé. Toute révélation serait punie des peines les plus sévères et les adeptes ont toujours su se garder de toute indiscretion. On suppose que les initiés apprennent sous la direction des sorciers les danses rituelles, la chasse, la pêche, l'art de conserver les aliments et de faire la guerre et surtout les formules magiques qui donnent aux sorciers le pouvoir de commander aux forces naturelles. Mais nul explorateur n'a pu encore assister à ces rites, et la brousse africaine conserve son secret.

Ces événements montrent l'importance, même chez ces peuplades très primitives, des forces morales. S'emparer du sorcier, quand on en a la possibilité, et le mettre hors d'état de nuire, est bien. Le convaincre d'imposture devant les siens, utiliser les rivalités que provoque toute suprématie, est mieux.

Il faut à la fois éviter tous les excès qui peuvent provoquer le mécontentement et la colère, tels que les mauvais traitements, les abus de recrutement, mais il faut aussi une politique adaptée à la mentalité de ces races primitives et qui sache tirer parti de leurs croyances et de leurs préjugés en attendant qu'avec le temps, elles arrivent à un stade plus avancé de l'évolution.

500 travailleurs indochinois ont été embarqués pour les chantiers du chemin de fer du Brazzaville-Océan. L'envoi de ces premiers travailleurs coûtera environ un million et demi.

C'est un appoint sur les 8.000 travailleurs que l'Administration s'est si inconsidérément engagée à fournir.

---

EN. A. E. F.  
(*Les Annales coloniales*, 18 avril 1929)

Une mission d'inspection est, à l'heure actuelle, en A. E. F. sous la direction de M. l'inspecteur général Caire. Elle s'est adjoint au Dahomey, le lieutenant-colonel médecin Ferris, médecin chef des Services sanitaires de cette colonie.

La mission est arrivée à Brazzaville ces jours-ci.

---

Un accord franco-belge  

---

Le Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 23 avril 1929)

Un accord de principe a été conclu entre le gouvernement de l'Afrique Equatoriale française et la Compagnie belge de Chemins de fer du Congo ligne Matadi-Léopoldville pour l'importation via Matadi, de 57.000 tonnes de matériel destiné à la construction de la ligne Brazzaville-Pointe-Noire.

On étudie actuellement la possibilité d'employer un ferry-boat entre les deux rives du fleuve au Stanley pool pour lier Léopoldville et Brazzaville.

---

Les travaux du Brazzaville-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 30 avril 1929)

M. André Maginot, ministre des Colonies, vient d'envoyer en mission en Afrique équatoriale française M. Levat, ingénieur, qui a participé aux travaux de construction du chemin de fer du Congo belge. M. Levat doit établir un rapport technique sur les conditions d'exécution de la ligne de chemin de fer du Brazzaville-Océan.

---

LE CONGO-OCÉAN  
(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1929, p. 1)

La percée du tunnel du Mayumbe nous semblait devoir présenter de grosses difficultés. Aussi ne sommes-nous pas surpris d'apprendre que l'on songerait sérieusement à modifier le tracé du Congo-Océan dans cette région. Ce tracé aurait pour résultat d'allonger d'une façon assez sensible la longueur de la ligne, et qui, plus est, obligerait les constructeurs à donner à la voie, sur un certain parcours, des pentes assez fortes. Par l'électrification de la ligne, on remédierait à cet inconvénient.

Aux cinq cents Chinois déjà recrutés pour le Congo-Océan, on a pu adjoindre un nouveau contingent de trois cents autres Asiatiques que M. Antonetti réclamait.

Le prochain bateau qui doit transporter ce contingent à Pointe-Noire par le Cap, aura donc, non pas cinq cents, mais huit cents Chinois à bord. Les frais de voyage et de nourriture ressortent à peu près à trois mille francs par homme.

---

La colonisation française en Afrique Noire  
par Ch. Debierre,  
sénateur du Nord,  
membre de la Commission des Affaires étrangères  
(*Les Annales coloniales*, 25 mai 1929)

Nos mœurs administratives aux Colonies ont besoin d'être modifiées autant que nos méthodes de mise en valeur des terres lointaines de notre domaine colonial. [...]

Actuellement, on ne peut pénétrer en Afrique équatoriale qu'en se servant du chemin de fer belge à voie étroite qui va de Matadi, point terminus des bateaux de l'Europe, à Kinshasa sur le Stanley Pool. Ce chemin de fer, de petit tonnage, n'accorde que 10 % de sa capacité de transport au service de la colonisation française. C'est là une servitude dont on veut se débarrasser depuis longtemps.

Voilà pourquoi on construit Brazzaville-Océan.

Mais, hélas ! dans quelles conditions le fait-on ?

En 9 ans, on n'a établi que 90 kilomètres.

[37 % de décès par an]

Les causes, ce sont les difficultés du terrain à traverser qui exige de nombreux tunnels et viaducs. Le tracé traverse une région montagneuse, entre autres le Mayumbe, et on n'en est pas arrivé à la région la plus dure à traverser. Le climat, d'autre part, rend le travail très pénible. Les statistiques officielles avouent 37 % de décès par an sur les chantiers. Le Brazzaville-Pointe-Noire est longé de cimetières qui vont se perdre dans la forêt.

[Primes à la lenteur]

Une autre cause de la lenteur des travaux se trouve dans ce fait que les compagnies de construction du chemin de fer ont plus d'avantages à voir les travaux se prolonger qu'à voir s'achever la ligne, par suite de conventions qui leur abandonnent de grosses indemnités pour outillage exceptionnel et manque de main-d'œuvre.

On cherche bien à masquer la lenteur des travaux en disant qu'outre les 90 kilomètres du tronçon de Pointe-Noire, on a construit 140 kilomètres de voie ferrée entre Brazzaville et Mindouli. Mais, on omet de dire que pour ces 140 kilomètres, il s'agit d'une voie déjà existante appartenant à la Compagnie des mines de cuivre de Mindouli et que les Travaux publics ont seulement aménagée tant soit peu.

À propos de la main-d'œuvre, il s'agit sans doute de « volontaires », mais on sait en pratique comment ça se passe. Le contingent est imposé à chaque tribu et chaque village et les « chefs noirs », achetés ou terrorisés par l'Administration, sont chargés de les réunir au point de concentration. C'est du recrutement forcé.

Les résultats de ce système sont déplorables. Ce sont des révoltes et la désertion des indigènes dans les possessions voisines, notamment le Congo belge. D'une part, une mortalité considérable, de l'autre la désertion, au fond, le dépeuplement d'une colonie déjà très pauvre en population et en main-d'œuvre.

Ce simple énoncé à propos du chemin de fer de Brazzaville-Océan, indispensable pourtant à la pénétration française au cœur de l'Afrique équatoriale, montre combien il est nécessaire dans l'équipement des colonies d'avoir avant toute chose un plan bien établi de façon à éviter les déboires en cours de route. La prospérité du Congo belge a

incité en quelque sorte l'État français à imiter la Belgique au Congo. Mais les deux Congo ne sont pas les mêmes, et la rareté de la population indigène et les difficultés presque insurmontables de la main-d'œuvre qui en sont la conséquence sont des obstacles contre lesquels il y a lieu de lutter avec patience et méthode si l'on veut arriver à faire du Congo français l'émule de la colonie que le roi Léopold II a donné à la Belgique.

---

CHRONIQUE DE HAÏPHONG  
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mai 1929)

MAIN-D'ŒUVRE CHINOISE À DESTINATION DU CONGO — Une commission composée de MM. Favet, administrateur chef du secrétariat ; M. le docteur Guillou, agent principal de la Santé ; M. Salaün, Inspecteur de la navigation ; le docteur Dorolle, médecin convoyeur ; Gauthier, administrateur des Services civils, commissaire du gouvernement ; Silvestre, administrateur des Services civils, adjoint au commissaire du gouvernement ; Larrivière, administrateur chef du bureau de l'émigration ; Hulin, capitaine du port, s'est rendu ce matin à bord du vapeur *Dupleix* afin de visiter les aménagements de ce navire pour le transport de coolies chinois allant au Congo.

---

À la conférence internationale du travail  
(*Les Annales coloniales*, 27 mai 1929, p. 1)

À la suite du voyage de M. Albert Thomas en Extrême-Orient, la Chine enverra à la Conférence internationale du Travail, dont la douzième session s'ouvrira jeudi prochain, à Genève, une délégation complète comprenant deux délégués gouvernementaux, un délégué patronal, un délégué ouvrier et des conseillers techniques.

Jusqu'à présent, la Chine n'y avait que des délégués gouvernementaux.

Cette décision est d'autant plus à retenir que, comme nous l'avions annoncé, une main-d'œuvre chinoise importante va sous peu, être employée aux travaux du Chemin de fer du Congo-Océan pour remédier à la carence de la main-d'œuvre africaine.

---

Questions d'Afrique Equatoriale  
Le Mayumbe  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> juin 1929)

Au cours de sa dernière séance, la section de l'Afrique Equatoriale de l'Union coloniale, saisie d'une nouvelle d'après laquelle l'Administration locale songerait, dans la construction du chemin de fer Congo-Océan, à éviter la percée du tunnel de Mayumbe, par le moyen d'un détournement de la ligne, a reconnu l'intérêt économique et financier d'un tracé aussi court que possible, et préconisé la continuation des travaux du tunnel en question.

---

OPINION

Pour assurer la construction du Congo-Océan,  
M<sup>e</sup> Lucien Wickers préconise l'emploi de la main-d'œuvre blanche

(L'Écho de Tananarive, 5 juin 1929)

On sait que le ministre des Colonie a décidé de recruter et d'envoyer en A.E.F. un certain nombre de travailleurs chinois pour participer, concurremment avec la main-d'œuvre locale qui, en vertu d'une nouvelle convention avec la Société des Batignolles, a été ramenée de 8.000 à 4.000 hommes, à l'exécution des travaux de construction de chemin de fer du Congo-Océan.

Cette décision, en principe excellente, donnera-t-elle dans l'application tout ce qu'on en attend ? Voilà ce que l'avenir nous apprendra. Pour notre part, nous ferons ici toutes les réserves, car des expériences précédemment tentées n'ont pas toujours été particulièrement heureuses.

C'est ainsi, par exemple, que, sans remonter très loin, un contingent de Chinois fut recruté et utilisé, lors de la construction du chemin de fer de Tananarive-Tamatave [T.C.E.]. Les résultats ont été désastreux, la mortalité a été grande, et le rendement de cette main-d'œuvre importée a été, pour ainsi dire, insignifiante.

Pour revenir au Congo-Océan, nous avons profité de l'arrivée en France d'un homme qui connaît admirablement le pays pour y avoir longtemps résidé — nous voulons parler de M<sup>e</sup> Lucien Wickers —, pour lui demander une interview sur cette question de la main d'œuvre.

M<sup>e</sup> Lucien Wickers nous a reçu d'une façon fort aimable, et voici: les renseignements qu'il a bien voulu nous donner.

— On parie d'envoyer des Asiatiques sur le Congo-Océan. Changer la couleur de peau des hommes ! Les prendre jaunes suivant la grande pensée actuelle de ministère ! À l'examen, je ne crois pas au succès d'une pareille entreprise. Ces jaunes, recrutés avec fortes promesse, ne résisteront pas aux difficultés du Mayumbe et le spleen qui gagne spécialement les déracinés, dont la force morale n'est pas hors de pair, causera les mêmes déchets que ceux qui ont été enregistrés sur les noirs.

#### L'exemple donné par les Belges

Après un temps de réflexion, M. Lucien Wickers poursuit :

— Arrêtons-nous pour voir les Belges à l'œuvre dans une région non pas aussi tourmentée, mais presque aussi tourmentée que le Mayumbe, véritable chaos sorti de l'enfer : la région du Palaba. Ils ont posé leur voie ferrée à une époque ancienne pourtant, de 1898 à 1905, 400 kilomètres en sept ans, le Matadi-Kinshasa, grâce à la conjugaison de trois facteurs essentiels : 1<sup>er</sup> l'argent ; 2<sup>e</sup> l'outillage le plus perfectionné pour l'époque ; 3<sup>e</sup> comme travailleurs la main-d'œuvre italienne et aussi, dans une plus faible mesure, la main-d'œuvre sénégalaise, avec, pour appoint, la main-d'œuvre locale.

Voyez-les également construisant leur chemin de fer d'Elisabethville à Ilebo, en quatre ans et demi : 1.200 kilomètres. L'établissement de la ligne a commencé en 1923 et elle a été terminée en juin 1928. Ils ont appliqué là les mêmes méthodes.

— Mais ce chemin de fer n'a rien, au point de vue difficultés, de comparable au Congo-Océan et surtout à cette partie du Congo-Océan qui traverse le Mayumbe.

— C'est entendu. Encore que les chiffres, ici, ont leur éloquence et que tout chemin de fer en pays neuf est une œuvre extrêmement difficile;

— Alors, quelles solutions voyez-vous pour le Congo français ?

— L'exemple belge les dicte ! L'argent ? Oui. il en faut, tout l'argent qui sera nécessaire sans récriminer, sans le donner au compte-gouttes. L'économie bien comprise se réalise par les sacrifices faits complètement et au moment jugé nécessaire. Il faut un outillage des plus perfectionnés, des plus modernes. J'espère que la Société des Batignolles qui, à les exécuter, en est dotée, bien qu'il se soit avéré que le premier contrat signé par cette Compagnie n'ait peut-être pas été suffisamment étudié par l'Administration supérieure et n'ait pas prévu l'utilisation d'un machinisme plus important que celui auquel la société devait, quelques années plus tard, avoir recours.



Ce contrat que M. Antonetti, nouvellement nommé, avait la lourde, la redoutable charge d'exécuter, reposait surtout sur un emploi intensif de la main-d'œuvre indigène et prévoyait la construction de la ligne à un rythme trop accéléré. Vous savez ce qui s'est produit. À mon sens, c'est la main-d'œuvre blanche qu'il faut employer.

Il faut employer la main-d'œuvre blanche

Nous ne pouvons nous défendre d'un certain étonnement.

— La main-d'œuvre blanche ?

— Oui, il faut qu'elle soit blanche. Seul, le Blanc puise dans sa force morale l'énergie pour briser l'obstacle. Les grandes œuvres qui font l'orgueil de l'humanité, le canal de Suez, canal de Panama, ont vu le Blanc maniant la pelle ou le marteau, dirigeant la machine outil.

Et pourquoi pas s'il est convenablement traité. Si l'on prend la précaution de lui demander un effort raisonnable, si de hauts salaires ; récompensent sa peine, s'il est logé convenablement, si on le nourrit de même. En un mot, si on a pour lui les soins attentifs que commande l'intérêt à défaut d'humanité.

Payer le Blanc ! Non pas, certes, à la manière des contractuels puisque c'est ainsi qu'on nomme ceux déjà recrutés pour le chemin de fer et à qui l'on octroie généreusement un salaire allant de 1.500 à 3.000 francs par mois avec obligation pour eux de se nourrir. Mais le payer de telle manière que l'attrait du gain compense le danger. Le nourrir, mais sans nul doute le nourrir en lui fournissant une alimentation abondante, variée, substantielle.

— Mais où trouver ces Blancs ?

— À Paris, s'il était nécessaire : Polonais, Russes, Italiens, Espagnols et autres. Que des offres alléchantes soient faites et l'on verra. Et ces hommes, le chemin de fer une fois terminé, demeureront dans la colonie, forces toutes indiquées pour la colonisation. À côté du Blanc, il faudra toujours une main-d'œuvre indigène d'appoint, mais faible main-d'œuvre noire ou jaune, qu'importe la couleur.

\*

\* \*

Des Chinois pour le Congo-Océan

Emporteront-ils de l'opium ?

Nous avons indiqué, dans notre dernier numéro, qu'un contingent de 500 Chinois avait été recruté à Quang-Tchéou-Wan pour être dirigé sur l'A.E.F., où il sera occupé à la construction du Congo-Océan.

La Compagnie des Chargeurs réunis, qui avait primitivement demandé, ainsi que nous l'avons dit, quarante-cinq jours pour conduire le contingent de l'Indochine à Pointe-Noire, va faire un gros effort et, vu l'urgence de son arrivée là-bas, il parviendra à raccourcir considérablement les délais prévus.

Une question assez délicate va se poser au moment du départ de ces 500 Chinois. Comprendra-t-on dans la ration qui leur sera donnée l'opium auquel ils sont accoutumés ? Grave problème qui a été soumis au ministère des Colonies, lequel aura, sans doute, sous le timbre de la direction compétente, à répondre ainsi à la demande posée.

Nous pensons que le Département ne devrait pas avoir à se prononcer en semblable matière. Les Chinois sont gens de ressources. Si vraiment l'opium leur est, comme ils le prétendent, absolument nécessaire, ils trouveront bien l'occasion et auront les moyens de s'en approvisionner sans que l'Administration, dont ce ne semble guère être le rôle, ait à les en pourvoir.

*La Presse coloniale.*

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
(*Les Annales coloniales*, 6 juin 1929)

Au Congo-Océan

M. Souvray, ingénieur des T. P., a été nommé chef de la mission d'études du chemin de fer Congo-Océan.

M. Tournel, ingénieur des T. P., a été nommé chef adjoint de l'exploitation provisoire du Congo-Océan (section de Brazzaville).

---

À LA CHAMBRE  
Les débats coloniaux  
LES INTERPELLATIONS  
(*Les Annales coloniales*, 15 juin 1929)

L'ordre du jour d'hier après-midi appelait la discussion des interpellations : 1° de MM. Doriot et Piquemal, sur les événements de l'Afrique équatoriale française ; 2° de MM. Nouvelle et Albertin, sur la révolte des indigènes de l'Afrique équatoriale française, les exactions administratives et les sévices dont ils sont victimes et le problème du dépeuplement de l'Afrique équatoriale française ; 3° de M. Alexandre Varenne, sur les directions de la politique française ou Indochine ; 4° de M. Taittinger, sur le programme que le gouvernement entend suivre pour réaliser la mise en valeur de nos colonies et en particulier sur les mesures que le ministre des Colonies compte prendre pour assurer à la fois le développement des travaux entrepris en Afrique équatoriale française et la protection des populations indigènes cruellement décimées par les épidémies ; 5° de M. Émile Vincent, sur les mesures que le gouvernement compte prendre pour assurer le redressement démographique des populations de l'Afrique équatoriale française et la continuité d'une politique sanitaire dans ce pays ; 6° de M. Candace : a) sur la politique de la France en faveur de révolution des races de couleur ; b) sur la situation économique des Antilles, plus particulièrement sur les singuliers procédés administratifs employés pour la reconstruction et le relèvement de la Guadeloupe sinistrée, en dépit du généreux concours apporté par la métropole à ce vieux département d'outre-mer.

Sur l'Afrique équatoriale

Après l'adoption du procès-verbal de la dernière séance et d'une proposition de loi de M. Félix Jouin, M. Fernand Bouisson donne la parole à M. Nouvelle. M. André Maginot, ministre des Colonies, est au banc du Gouvernement.

Notre collaborateur et ami, M. Nouvelle exprime d'abord, avec force, son regret que la règle parlementaire, pour ainsi dire, soit de n'accorder aux problèmes coloniaux que de courts instants une fois l'an.

M. Georges Nouvelle. — Messieurs, avant d'aborder l'objet principal de mon interpellation, je voudrais vous soumettre quelques observations générales sur les questions coloniales.

La France possède le second empire colonial du monde. Ses possessions, réparties sur toute l'étendue de la planète, ont une superficie qui représente dix-huit fois celle de son propre territoire. Elles comptent près de 60 millions d'habitants, appartenant à des races innombrables, très inégalement évoluées, pratiquant les religions les plus diverses et peuplant les régions les plus variées.

Leur administration pose, de ce fait, des problèmes d'ordre national ou international de la plus haute importance.

[Carence du contrôle parlementaire]

Les questions coloniales devraient donc retenir tout particulièrement l'attention du Parlement Français, et occuper une large place dans ses débats, ainsi qu'il arrive au parlement, anglais et au parlement hollandais.

Serait-ce trop demander à la Chambre que de l'inviter à leur consacrer trois semaines chaque année ? Elle le peut, et le gouvernement veut mettre plus de hâte à la convoquer et moins d'empressement à clore ses sessions.

La Chambre des députés s'occupe des colonies françaises à peine vingt-quatre heures par an, au moment du vote du budget, et le Sénat leur consacre tout juste quelques quarts d'heure annuellement.

Pour que le Parlement consente exceptionnellement à traiter de ces questions, il faut qu'il soit saisi d'un projet intéressant tout particulièrement la haute banque ou la grande finance, comme le renouvellement du privilège d'une banque d'émission, ou l'émission d'un gros emprunt colonial.

Hors ces discussions, les Chambres et, par conséquent, l'opinion publique, n'entendent parler des colonies qu'à l'occasion de quelque scandale retentissant. De telle sorte que, peu à peu, s'accrédite en France cette opinion que le mot « colonie » est inséparable du mot « scandale ». (Exclamations.)

C'est un fait. On n'entend parler des colonies au Parlement que lorsqu'il y a un scandale à dénoncer.

M. Émile Morinaud. — Il y a des scandales partout, mon cher collègue, même en France.

M. Georges Nouelle. — Cet état de choses, que beaucoup ici regrettent, M. le ministre des colonies tout le premier, existerait-il si le Parlement n'était pas tenu systématiquement à l'écart de ces questions, qui se traitent presque exclusivement entre la rue Oudinot et les gouverneurs généraux ?

Le plus grand des scandales coloniaux n'est-il pas la carence du Parlement ? N'est-il pas aussi l'absence sur ces bancs de représentants des 60 millions d'êtres humains qui peuplent notre empire colonial ? N'est-il pas scandaleux que les budgets coloniaux, dont beaucoup se chiffrent par des sommes supérieures à un milliard ne soient pas soumis au contrôle du Parlement ?

L'ignorance des choses coloniales dans laquelle nous sommes tenus permet beaucoup d'abus sur ces terres lointaines et, en Europe, l'éclosion de légendes regrettables sur nos colonies.

J'en arrive au grand drame qui, depuis sept, ans, se déroule dans notre Afrique équatoriale.

J'observe qu'il y a deux ans, j'avais tenté vainement d'émouvoir la Chambre en lui signalant quelques-unes des scènes qu'ont évoquées ces journalistes. D'aucuns se rappellent que j'avais, en juillet 1927, déposé une demande d'interpellation sur la situation en Afrique équatoriale française.

En quelques minutes, j'avais souligné la gravité du problème ; mais le ministre des Colonies d'alors, M. Léon Perrier, ne put même pas me répondre, la droite de cette assemblée l'ayant empêché de parler (Protestations à droite.)

Vous devez vous rappeler que M. Léon Perrier fut obligé de descendre de la tribune sans avoir pu s'expliquer. Reportez-vous au *Journal officiel*.

M. le président du Conseil posa la question de confiance et la majorité décida de renvoyer à la suite la discussion de mon interpellation.

Le drame put donc continuer, et des milliers d'êtres humains sont morts victimes des odieuses pratiques qu'il y a deux ans je me proposais de dénoncer à cette tribune.

### [L'échec des grandes sociétés concessionnaires]

Économiquement, que veut l'Afrique équatoriale française ?

Notre colonie du centre Afrique contient à l'état potentiel des richesses énormes. Inutile de dire que, depuis longtemps, le grand capitalisme a songé à les exploiter. Dès 1899, plus de trente grandes concessions étaient sollicitées et obtenues ; certaines s'étendaient sur plusieurs millions d'hectares. Investies de droits vraiment régaliens, possédant, en fait, le droit de haute et basse justice sur leurs immenses domaines, disposant d'une main-d'œuvre attachée à la glèbe et qu'une administration complaisante maintenait en état de servitude, détenant le monopole de l'achat de tous les produits de la cueillette, les nombreuses sociétés concessionnaires créées en 1899 auraient dû connaître une fortune rapide.

La vérité nous oblige à dire que, malgré une exploitation de la main-d'œuvre indigène très large, la plupart de ces sociétés firent faillite et furent successivement absorbées par trois sociétés d'importance inégale.

En somme, le grand capitalisme n'a, jusqu'ici, que peu tiré profit de cette immense source de richesses que constitue l'Afrique équatoriale française.

### [Un projet vital réalisé au tiers]

Pourquoi ? C'est que la presque totalité de cette immense colonie est sans communications avec la mer.

La question primordiale qui s'est donc posée à tous ceux qui veulent exploiter l'Afrique équatoriale française a été celle de la création d'une voie d'accès à la mer.

C'est ainsi qu'est né le projet de construction du fameux chemin de fer de Brazzaville à l'Océan.

On peut dire que la réalisation de ce projet est vitale pour les colonisateurs, et qu'ils sont pris dans ce dilemme : ou construire le chemin de fer ou évacuer la colonie.

On a pris la décision de construire.

Les études commencèrent en 1909 ; elles furent confiées à la Société des Batignolles. En 1911, 93 millions furent votés par le Parlement pour la construction. Mais la guerre empêcha les travaux de commencer.

En juillet 1921, le tracé définitif est arrêté ; les travaux commencent en 1922, M. Augagneur étant gouverneur général de l'Afrique équatoriale française.

D'abord, examinons l'actif. Il fallait faire 520 kilomètres de voie ferrée. Qu'a-t-on fait ?

1° L'infrastructure a été terminée sur 210 kilomètres, c'est-à-dire sur les deux cinquièmes à peine du parcours et, il faut le dire, sur la partie du beaucoup la plus facile à réaliser ;

2° La superstructure a été terminée sur 90 kilomètres, c'est-à-dire à peu près le sixième du parcours total.

En résumé, on peut dire que c'est à peine un tiers de l'œuvre entreprise qui a été réalisé en sept ans.

### [Des conventions signées à la légère]

Voyons maintenant le passif : Sur les 393 millions mis à la disposition de la colonie pour la construction du chemin de fer, près de 200 ont déjà été dépensés, c'est-à-dire qu'en continuant ainsi, lorsque le chemin de fer sera terminé, le dépassement de crédit sera de l'ordre de 200 millions ;

Sur tout le territoire de l'Afrique équatoriale française les populations s'égaillent pour fuir le recrutement. La fuite s'accélère vers le Cabianga [Cabinda], vers le Congo belge, vers le Cameroun. L'Afrique équatoriale française se vide d'hommes et l'exode complète l'œuvre de la mort.

Enfin, toute la partie la plus peuplée de la colonie, l'Oubangui Chari, est en pleine révolte.

M. Nouvelle, ensuite, rappelle les responsabilités des ministres qui ont signé les conventions avec la Compagnie des Batignolles.

La première convention a été signée le 23 juillet 1922 par M. Albert Sarraut. Elle chargeait la Société de la construction des 172 premiers kilomètres, ainsi que du wharf de la Pointe-Noire. J'ai là l'analyse de toutes les conventions. Je ne la lirai pas, même succinctement. Mais je peux dire qu'elles ont été signées avec une légèreté toujours très grande.

Nous trouvons, dans certaines de ces conventions, des monstruosité. Dans celle de 1922, par exemple, il est dit que la colonie s'étant engagée à fournir un contingent de 4.000 hommes à la Société des Batignolles, pour chaque homme qui manquera la Compagnie recevra une indemnité journalière. Ainsi, plus il manquait d'hommes, plus l'indemnité versée à la compagnie était élevée et, au fond, pendant un certain temps, la principale ressource de la Société des Batignolles résultait du manque de main-d'œuvre sur les chantiers. Il n'y avait donc pas pour elle nécessité absolue de bien traiter cette main-d'œuvre. Le nombre des décès, des malades et la rapidité de l'avancement des travaux importaient peu.

Mais, dans cette convention de 1922, on relève une lacune renversante : aucune clause n'oblige la Compagnie à employer un matériel moderne. Pour attaquer le roc, c'est à la mode d'il y a deux cents ans que l'on procédait, avec le pic, avec la pioche ; pas de pelles à vapeur, pas de marteaux perforateurs, pas de bétonnières, et il faut arriver à la convention de 1927 pour trouver une clause obligeant la Compagnie à employer un matériel moderne.

Comment une aussi ahurissante convention a-t-elle pu être, signée ? Faut-il en rechercher l'explication dans cette curieuse coïncidence que [des liens de famille très étroits existent entre un puissant directeur de la Société des Batignolles et un auguste personnage, qui trônait à cette époque dans l'Olympe républicain ?](#)

Quoi qu'il en soit, après la convention de 1922, vient celle de 1925 que M. Daladier a signée, et qui marque un certain progrès au point de vue humanitaire et au point de vue technique. Puis vient l'avenant à cette convention qui a été signé par M. Antonetti, et ce n'est, que dans cet avenant que l'on trouve la clause à laquelle j'ai fait allusion, stipulant l'emploi d'un outillage plus perfectionné Mais il est bien indiqué que c'est la Colonie qui payera cet outillage.

Par conséquent, dans toutes ces conventions, on a eu recours à un entrepreneur et l'on a signé avec la Société des Batignolles des contrats. Mais il n'y a pas eu d'adjudication. On a passé un marché de gré à gré.

#### [Révoltes dans l'Oubangui-Char]

J'ai maintenant à dire quelques mots de ce qui se passe à 1.500 ou 2.000. kilomètres des chantiers de Brazzaville-Océan, de la situation politique dans l'Oubanghi-Chari.

Là, vous êtes en pleine insurrection depuis un an. Ces contrées relativement peuplées, qui avaient accepté sans réaction aucune, la domination française, sont en pleine révolte.

En décembre dernier, nous apprenons, non par la voie officielle mais par des correspondances privées, que l'insurrection a éclaté à la fois chez les Bayas, chez les Saras du Moyen-Chari, chez les Bororos et chez les Bananas au Moyen-Kebbi.

Des peuplades jusqu'alors tranquilles et pacifiques sont entrées en lutte ouverte avec tous les éléments européens.

Nous apprenons, en janvier et en février, toujours par des correspondances privées, que la répression bat son plein.

Enfin, les dernières correspondances nous indiquent qu'en pays Mendoul, dans la subdivision de Mossaka, au début d'avril, près de 1.000 indigènes étaient tombés victimes de la répression et que le nombre des prisonniers actuellement parqués à Fort-Archambault où autour, s'élevait à près de 5.000. La seule raison de l'insurrection, c'est

le travail forcé qui a été institué là-bas il y a longtemps et qui y existe toujours. Travail forcé pour tout ; pour les besoins des grandes concessions jusqu'à ces derniers temps, pour la construction des routes, pour la construction du Brazzaville-Océan.

La nécessité d'approvisionner largement en matériel humain les chantiers des Batignolles vous a amené à mettre à contribution les peuplades du Moyen-Chari toujours plus largement. Les hommes partaient et, dans les villages, on n'en voyait jamais revenir un seul. Faut-il s'étonner que, dans ces conditions, ces populations aient préféré l'insurrection, le combat, à la mort certaine qui les attendait sur les chantiers ? En une nuit, des villages se vidaient complètement, les populations passant au Congo belge ou au Cameroun.

Ainsi donc, messieurs, la source même de toutes les difficultés que nous rencontrons, celle de tous les abus, réside dans l'institution dans nos colonies du travail forcé.

Le travail forcé est un esclavage déguisé, quel qu'on soit le motif déterminant. Que ce soit pour le service d'intérêts privés, que ce soit pour celui des grandes concessions, que ce soit pour assurer de grands services publics, vous n'avez pas devant la conscience universelle, le droit de réquisitionner des hommes pour les envoyer mourir à des milliers de kilomètres de leur pays natal.

Toute la contrainte que vous pourriez à la rigueur, exercer sur eux devrait tendre à les obliger à entretenir leurs cases en état de propreté, à cultiver quelques plantes vivrières ; ce serait une contrainte analogue aux journées de prestations qui existent en France.

C'est tout ce que vous pouvez leur imposer ; mais, si vous les arrachez à leurs familles, à leur terre d'origine pour les envoyer au loin, sur des chantiers, travailler à une œuvre dont ils ne comprennent pas l'utilité, vous vous ravaliez au rang des négriers de jadis, des trafiquants de chair humaine !

Ainsi, et pour me résumer, je pose au gouvernement, les questions suivantes :

Quelles sont vos intentions au sujet des grandes concessions de l'Afrique Equatoriale française ?

Quelles sont vos intentions à l'égard de la réorganisation du gouvernement de l'Afrique équatoriale française ?

Que pensez-vous faire à l'égard de la Société des Batignolles ?

Quelles sanctions envisagez-vous au sujet des abus auxquels a donné lieu le recrutement de la main-d'œuvre pour le Congo-Océan ?

Quelle est votre doctrine sur le grave problème du travail forcé ?

Cette question du travail forcé qui a motivé les interpellations et qui, par conséquent, dépassera l'Afrique équatoriale, peut être également envisagée à propos d'autres colonies.

Elle préoccupe actuellement l'opinion publique puisque siège, en ce moment, à Genève, une conférence internationale du travail, dans laquelle M. Carde représente le gouvernement français. La question du travail forcé se pose dans d'autres colonies que l'Afrique équatoriale. Elle se pose en Côte-d'Ivoire ; elle se pose aussi en Indochine, mais d'une autre façon.

La Côte d'Ivoire est, comme l'Afrique équatoriale, un pays de grandes forêts. C'est le pays des coupeurs de bois, où des fortunes sont rapidement faites par de grosses sociétés comme par certains individus.

La réquisition du personnel indigène sévit. Il faut des hommes non seulement pour abattre des arbres, mais surtout pour tirer les grosses billes de bois précieux depuis le chantier jusqu'à la lointaine rivière par où se fera l'évacuation vers la côte.

Des tracteurs pourraient faire le travail qu'on exige de ces êtres humains mais les coupeurs de bois, comme la Société des Batignolles, n'en sont pas encore à la période du machinisme. Dans les sociétés concessionnaires, on en est encore à l'ère du moteur humain, du « moteur à bananes », du nègre.

Le tracteur à vapeur n'est pas connu. Au Mayumbe, on se sert de pics et de pelles au lieu de machines électriques. On emploie sur la Côte-d'Ivoire la corde tirée par cent nègres.

.....

#### L'interpellation de M. Piquemal

Tandis que M. Nouvelle regagne sa place, très applaudi par l'extrême gauche, M. Piquemal monte à la tribune.

M. Piquemal. — En déposant une demande d'interpellation, ce que Doriot et moi nous avons voulu, c'est obtenir des précisions sur les révoltes qui se sont produites dans l'Afrique équatoriale française et qui ont pour cause le recrutement du personnel indigène nécessaire à la construction du chemin de fer Brazzaville-Océan.

Incidents anciens déjà, nous dit un communiqué du ministre des Colonies. D'autre pari, le gouverneur général, M. Antonetti, fait savoir qu'il n'y a pour ainsi dire pas eu de troubles graves, qu'il est vrai seulement que deux féticheurs ont tenté d'ameuter les indigènes contre les Européens. Il est bien étonnant que l'on n'ait pas trouvé là, une fois de plus, la main de Moscou.

Pouvez-vous croire que la propagande de ces féticheurs ont suffi à déchaîner la révolte ?

M. le ministre des Colonies. — N'est-ce donc jamais arrivé ?

M. Piquemal. — La propagande des féticheurs aurait-elle eu tant d'influence, si elle n'eût trouvé un terrain favorable où s'exercer ?

Le recrutement forcé, telle est la cause unique de la révolte.

M. le ministre des Colonies a invoqué le témoignage de M. André Gide. Mais, moi aussi, j'invoquerai le témoignage de M. André Gide à l'appui de mes affirmations. Le chemin de fer Brazzaville-Océan est une effroyable consommation de vies humaines, la mortalité dépasse les prévisions les plus pessimistes, voilà ce qu'écrivit M. André Gide.

Le même écrivain relate les conditions particulièrement cruelles dans lesquelles s'effectuent le recrutement et le transport par bateau des indigènes. Vous avez, monsieur le Ministre, reconnu qu'il y avait eu révolte dans la région de la Haute-Sangha.

M. le ministre des Colonies. — Je ne cache rien de la vérité.

M. Piquemal. — Les autres révoltes, vous les avez niées.

M. le ministre des Colonies. — Je n'ai rien nié du tout. J'ai même reconnu que le mouvement s'était étendu jusqu'au Cameroun.

M. Piquemal. — Je sais bien que toutes les sociétés sont également rapaces et que toutes procèdent de la même façon. Je n'insisterai pas sur ce point, et me bornerai à signaler que, du point de vue technique, la construction du chemin de fer Brazzaville-Océan a été entreprise selon des méthodes complètement ridicules. On a voulu la commencer de toutes parts, alors que l'on manquait des voies de communication indispensables au transport des machines et du matériel.

Les travailleurs sont recrutés -par la force. Arrivés sur le chantier, après avoir perdu 15 à 20 % de leur effectif, les travailleurs ne trouvaient que des logements insuffisants. Les soins médicaux eux-mêmes faisaient défaut. Faut-il s'en étonner quand, pour un pays grand comme quatre fois et demie la France et peuplé de 3 millions 200.000 habitants, vous n'avez que 17 médecins ?

M. le ministre des Colonies. — 71 dans le budget de cette année.

M. Piquemal. Je ne parle pas de cette année.

Séance du 14 juin  
PRÉSIDENCE DE M. BOUISSON, PRÉSIDENT  
(*Le Journal des débats*, 16 juin 1929)

Il n'y en a pas moins de six. Nous en avons donc pour plusieurs vendredis. Le premier orateur est un socialiste, M. Nouelle, ce qui ennuie fort le communiste, M. Piquemal, qui devait parler le premier, mais qui, étant arrivé en retard, s'est vu couper l'herbe sous le pied. Tous deux, en effet, travaillaient sur l'Afrique Équatoriale. M. Nouelle a commencé par une description géographique : 2.500.000 kilomètres peuplés seulement de 3.200.000 habitants, populations primitives, anémiées, décimées par les maladies. « L'Afrique Équatoriale, dit-il, est le théâtre d'un grand drame qui se déroule depuis sept ans. »

Et il dit la lenteur des travaux du chemin de fer de 50 kilomètres, dont deux tiers seulement sont construits ; la compagnie concessionnaire [Batignolles] n'a qu'un mauvais outillage, abuse de la main-d'œuvre indigène. À 2.000 kilomètres des chantiers, le pays est en pleine insurrection.

M. Maginot, ministre des colonies, déclare qu'il a donné des ordres au gouverneur général pour rétablir la paix dans ces régions avec le minimum de représailles possible, et que ses ordres ont été exécutés.

M. Nouelle le nie.

— D'où tirez-vous vos renseignements ? demande M. Maginot.

Mais M. Nouelle se défend de citer des noms. Il ne veut pas livrer un fonctionnaire à la vindicte du gouvernement.

— Ce n'est pas une raison, dit M. Maginot, pour apporter des calomnies à la tribune.

M. Nouelle attribue l'insurrection au travail forcé. Et il proclame que son parti « fait sienne la cause des peuples arriérés ».

M. Piquemal renchérit sur M. Nouelle, qu'il appelle « son ami », chose remarquable, l'amitié n'étant pas un sentiment habituel entre socialistes et communistes. Il nous montre des nègres portant un chemin de fer sur le dos. Il est vrai qu'il se reprend : ce n'était qu'un wagonnet. M. Piquemal apporte des statistiques mais M. Maginot les conteste. La mortalité pour les travailleurs transportés ne s'élève qu'à 10 pour cent. M. Piquemal avait dit qu'il ne revenait au village que le cinquième des indigènes qu'on y avait recrutés. M. Piquemal parle, sur la foi de M. Albert Londres, de 17.000 décès en 1926 et 1927, sur 30.000 travailleurs. M. Maginot répond qu'en 1927 et 1928, il n'y a eu que 3.000 décès sur 13.000 recrutés. Ces chiffres ne concordent guère. Mais on sait que les chiffres des statistiques ne concordent jamais. On comprendra qu'on se fie davantage à ceux du ministre.

.....

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
Un nouveau confrère  
(*Les Annales coloniales*, 27 juin 1929)

Le *Congo-Océan*, organe mensuel de défense des intérêts de l'A. E. F. et de Pointe-Noire vient de paraître.

Le comité de rédaction se compose de MM. J. Ferrandi, J. Hecht, A. Raverdy et Albert Demoulin <sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Tous administrateurs de l'Afrique foncière, industrielle et commerciale (A.F.I.C.).



Le programme du *Congo-Océan* consiste surtout à défendre la cause des Européens et des indigènes de Point-Noire dans un esprit d'union morale, d'impartialité absolue et de dévouement désintéressé à la grande cause coloniale.

---

À LA CHAMBRE  
DÉBATS  
LA POLITIQUE COLONIALE  
(*Les Annales coloniales*, 29 juin 1929)

La Chambre a poursuivi hier la discussion des interpellations sur la politique coloniale.

Au début de la séance d'après-midi, présidée par notre distingué collaborateur et ami M. Bouilloux-Lafont, vice-président, la parole est donnée à M. Pierre Taittinger qui, en dehors de toute préoccupation politique, prononce un très beau discours, empreint en beaucoup d'endroits d'une profonde émotion.

Discours de M. Taittinger  
Le Brazzaville-Océan

Ayant à traiter un sujet particulièrement délicat, celui de la situation créée en Afrique équatoriale française par les travaux du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan, je m'efforcerai, après les discours qui ont été prononcés à cette tribune, de ne rien dire qui puisse servir d'arme contre la France.

[Nous ne sommes pas de ceux qui ont je ne sais quel geste d'insouciance ou d'indifférence en présence de la mort d'hommes de couleur]

Il ne m'appartient pas de faire ici l'historique complet de la création du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan, qui a déjà coûté tant d'existences humaines. Nous ne faisons aucune distinction entre les existences humaines données par les noirs et celles qui ont pu être données par des Français. Les uns et les autres sont tombés pour la même cause, ils ont participé aux mêmes efforts et nous ne sommes pas de ceux qui ont je ne sais quel geste d'insouciance ou d'indifférence en présence de la mort d'hommes de couleur. (Applaudissements.)

Certains des faits qui ont été évoqués sont exacts. Il est exact que, pendant de longs mois et même pendant des années, les précautions indispensables n'ont pas toujours été prises. Loin de moi la pensée de vouloir rejeter sur la personnalité de M. Antonetti, gouverneur de l'Afrique équatoriale française, la responsabilité de tout ce qui a pu être fait de défectueux.

M. Antonetti, depuis de longues années, sert son pays de son mieux. Il le fait avec une ténacité, une intelligence, un dévouement auxquels chacun ici rend hommage, sur quelque banc qu'il siège.

Mais, cette déclaration ayant été faite, je ne suis pas de ceux qui discutent qu'il n'y a pas eu de fautes commises.

Il y a eu une époque, celle du début, où certaines précautions élémentaires n'ayant pas été prises, nous avons malheureusement enregistré dans ces régions des pertes douloureuses. Je veux m'élever contre les informations qu'ont produites, à ce sujet, M. Piquemal, puis M. Nouvelle.

On peut dire le nombre de gens enterrés par nos soins ; on peut indiquer la différence qu'il y a entre le nombre des travailleurs recrutés et le nombre de ceux qui ont été rendus à leurs foyers. Mais je crois que personne, ni parmi les reporters qui ont passé quelques semaines sur place, ni parmi ceux qui sont restés continuellement dans le pays, ne peut préciser le nombre des morts.

S'il y a eu tant de pertes en Afrique équatoriale française, c'est parce qu'on n'a pas su profiter de l'expérience acquise par les Belges et aussi, avant la guerre, par les Allemands, qui avaient appris ce qu'il en coûtait de recruter certains indigènes sur des hauteurs où l'air est assez vif et de les transporter dans les plaines humides où ils mouraient.

Il est nécessaire que le travailleur soit adapté.

Il faut d'abord l'armer physiquement, le mettre en état de travailler, lui donner les éléments indispensables de résistance, de robustesse physique. Cela n'a pas été fait.

Ensuite, il aurait fallu prévoir la nourriture indispensable.

Pour la question du logement, il appartient à M. le ministre des Colonies de faire entendre sa voix et c'est pourquoi nous nous adressons à lui.

Je sais qu'un effort, sur une louable initiative de M. Antonetti, a été tenté. Il a été construit des cases en bois pour abriter les indigènes ; mais vous savez comme moi, monsieur le ministre, que ces cases en bois ont été un véritable objet de répulsion pour ceux à qui on les destinait.

Les indigènes prétendent que ceux qui y ont logé avant eux y ont laissé de mauvais esprits et, à peine installés dans ces cases en bois, ils n'ont qu'un désir : y mettre le feu.

Ce sont de grands enfants. Il faut les défendre un peu contre eux-mêmes. Il faut faire à leur égard une politique de bonté et de prévoyance, non une politique de coercition et de force. (Applaudissements.)

On a parlé de sévices, de mauvais traitements. Je crois que l'on a beaucoup exagéré à cet égard. Il y a eu des décès, mais hélas ! ils avaient d'autres causes. Il sévit dans ces régions une épidémie sur laquelle non seulement l'institut Pasteur de Brazzaville mais aussi celui de Paris sont actuellement penchés. Un microbe provoque chez les indigènes de graves troubles intestinaux. qui ont provoqué de nombreux décès. On n'est pas encore parvenu à circonscrire le mal. (Mouvements divers.)

La parole dans le débat est au médecin : lui seul est qualifié pour déterminer le mal et lui porter remède.

J'ai dit que des fautes nombreuses avaient été commises. Est-ce pour faire le partage des responsabilités ? Non pas ! On ne peut pas faire ici une œuvre de justice impartiale et sereine. Nous sommes réunis dans cette assemblée pour solliciter certains apaisements du ministre, pour lui demander ce qu'il compte faire dans l'avenir, car malheureusement, pour le passé, nous sommes désarmés.

Je crois que nous avons tous méconnu ce qu'étaient les travaux à entreprendre dans ces régions lointaines. On a voulu frapper l'opinion politique. M. Antonetti, comme M. Augagneur, a voulu montrer un chemin de fer avançant avec une rapidité extraordinaire. Il s'agissait de demander des crédits au Parlement et ils se sont figuré de très bonne foi, je le reconnais, que les Chambres ne feraient des sacrifices que si elles voyaient en quelque sorte le chemin de fer étendre son réseau à vue l'œil. C'était, à mon point de vue, connaître insuffisamment le Parlement, et c'était nous prêter une opinion qui nous est totalement étrangère. Le jour où l'on est, arrivé au kilomètre 45, on a célébré cette première étape. Puis ce fut le kilomètre 60, le kilomètre 70. On a alors quitté la partie facile des sables pour entrer dans le Mayumbe.

Le Mayumbe est un véritable chaos. On y travaille sous une voûte de lianes formant un enchevêtrement inextricable.

Les difficultés y sont énormes.

Ju crois que nous avons commis une grande faute en Afrique équatoriale française. Je suis certain que M. Nouelle sera d'accord avec moi lorsque je dirai que nous aurions dû nous inspirer d'une autre expérience : celle du canal de Panama.

M. Georges Nouelle. — Il fallait en profiter.

M. Pierre Taittinger. — Je ne suis pas venu ici pour prononcer un réquisitoire. Mais qu'il me soit permis de constater que nous avons demandé à l'Afrique équatoriale française un effort au-dessus de ses forces. Lorsque, par certaines conventions, on a

exigé 8.000 travailleurs de l'Afrique équatoriale française pour ces travaux du chemin de fer, les signataires n'ont pas évalué la répercussion de leurs accords. À côté de ces 8.000 travailleurs, il en fallait 15.000 ou 16.000 autres. C'était, je le répète, trop demander à ce pays déjà si éprouvé par des épidémies.

J'ai eu l'occasion, ici même, monsieur le ministre, de vous prier de faire appel à une autre main-d'œuvre, à la main-d'œuvre chinoise, et je vous remercie profondément d'avoir bien voulu entendre cet appel.

Je vous remercie d'avoir songé à recruter ces travailleurs pour assurer, en quelque sorte, la relève des travailleurs noirs.

M. André Maginot, ministre des colonies. — Je n'ai pas seulement songé à recruter ces travailleurs asiatiques, ils le sont déjà et vont très prochainement arriver sur les chantiers.

M. André Berthon. — Les mêmes dangers sont à craindre avec les travailleurs chinois.

M. Pierre Taittinger. — Non. les dangers ne sont pas absolument les mêmes pour les travailleurs chinois que pour les travailleurs noirs. Vous savez, que les Chinois ont une résistance physique bien supérieure à celle des travailleurs noirs.

D'autre part, si l'on est obligé de verser aux travailleurs chinois un salaire plus élevé qu'aux travailleurs Sara, ils ont un rendement bien supérieur. Un travailleur chinois fera en Afrique équatoriale le même travail que quatre travailleurs noirs.

Je vois en ce moment plus loin. Plus tard, ces travailleurs chinois deviendront de petits artisans, des boutiquiers des commerçants. Ils se livreront aux trafics indispensables, que nous n'avons, malheureusement, pas le moyen d'assurer, avec des Français.

Si cette première tentative réussit, il importera de l'étendre.

Je vous demande aussi de laisser souffler l'Afrique équatoriale française.

Je ne suis pas de ceux qui vous prieront d'interrompre les travaux du chemin de fer. Non. C'est, une question de vie ou de mort pour cette colonie, je suis d'accord avec M. Nouvelle.

M. Henri Gamard. — Il faut interrompre les travaux pour réaliser les conditions préalables dont vous parliez tout-à l'heure. C'est indispensable.

Même avec une autre main-d'œuvre, si ces conditions préalables ne sont pas remplies, il y aura exactement la même mortalité.

M. le ministre des colonies. — Vous préférez maintenir le portage !

M. Henri Gamard. — Non. Mais il faut remplir les conditions préalables dont a parlé M. Taittinger.

M. le ministre des colonies. — Il faut choisir.

M. Pierre Taittinger. — En ce qui concerne le portage, je puis dire, sans craindre d'être démenti par M. le ministre des Colonies, qu'il a peut-être causé plus de morts dans le passé que nous n'en avons eu avec toutes les épidémies que nous avons enregistrées.

M. André Berthon. — Nous n'avons jamais défendu le portage.

M. le ministre des Colonies. — Personne ne peut le défendre.

M. Pierre Taittinger. — M. Antonetti a déjà commencé un effort à ce point de vue, depuis quelque temps. Par ses soins, un sentier ferré a été établi. Puis il a commencé à créer des habitations différentes de celles qui avaient été édifiées jusqu'alors.

C'est dans cette voie qu'il faut accentuer la poussée, qu'il faut poursuivre l'effort.

Je disais que la continuation des travaux était une question de vie ou de mort pour l'Afrique équatoriale française. En construisant ce chemin de fer, nous arriverons à supprimer une grave mortalité ; par la suite, nous arriverons à assainir le pays, à lui permettre de faire ses transactions.

Nous rendrons possible l'exploitation des richesses considérables qui s'y trouvent amoncelées. Nous créerons une artère de vie, indispensable à notre Afrique équatoriale

française, qui, dans quelques années, pourra devenir un des plus beaux fleurons de notre couronne coloniale.

Je ne suis donc pas partisan d'arrêter les travaux. Je dis qu'au contraire, il faut les poursuivre, mais avec le minimum de précautions indispensables, que l'homme de cœur et d'action qui est sur ces bancs ne refusera pas de prescrire, j'en suis sûr. (Très bien ! Très bien !)

Je veux également vous dire, monsieur le ministre, qu'on aurait peut-être pu envisager davantage l'électrification du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan.

Je sais qu'une mission, avec des spécialistes éminents, a été envoyée sur place, qu'elle vous a communiqué ses rapports et que ces derniers permettent de constater avec satisfaction que l'électrification du chemin de fer Brazzaville-Océan pourrait être réalisée dans un temps relativement rapproché.

Le charbon coûte très cher. L'Afrique équatoriale française est obligée de le faire venir de Cardiff pour approvisionner ses locomotives. Certains ont parlé du chauffage au bois pour les locomotives ; mais vous savez que c'est un procédé qui n'a aucune valeur. La perspective d'inépuisables forêts fournissant le combustible nécessaire est à écarter, le rendement du chauffage au bois étant insuffisant et absolument inopérant.

M. Alexandre Varenne. — Très bien !

M. Pierre Taittinger. — Par contre, il y a dans la région des chutes d'eau magnifiques, comme celle du Foulakari, d'une puissance minimum utilisable de 20.000 C. V. ; des rivières, comme la Loenga et la Lonfou, où nous pouvons établir des barrages et qui nous permettraient, si nous les utilisons, de produire la force motrice nécessaire à l'électrification de la ligne.

Nous devons faire profiter nos colonies immédiatement de tous les progrès que nous accomplissons dans la métropole. Nous ne devons plus voir cette sorte de purgatoire, qui leur est trop souvent imposé.

Je ne voudrais pas m'appesantir plus longuement sur ce sujet mais je vais encore formuler une critique au sujet de l'emploi de la main-d'œuvre qui a été fait par la Compagnie des Batignolles.

De 8.000 travailleurs, on est descendu à 4.000, puis à 3.000, et la colonie a bien de la difficulté encore à fournir ces 3.000 travailleurs.

Or, il y a des moyens mécaniques. M. Nouvelle le disait l'autre jour avec raison, des moyens mécaniques ont été mis à la disposition de la Compagnie des Batignolles par le gouvernement de l'Afrique équatoriale française, avec l'argent de l'Afrique équatoriale française.

On ne s'en sert pas.

J'ai sous les yeux un rapport que vous avez aussi entre les mains, monsieur le Ministre. J'y vois qu'il y a des pelles à vapeur, des extracteurs, des perforatrices, qui restent sous les lianes, qui ne servent pas, parce que la Compagnie n'a pas voulu prendre le personnel nécessaire de techniciens et de spécialistes. Elle veut se contenter de la main-d'œuvre indigène.

On a demandé à la colonie de faire un effort. Elle l'a fait. L'opinion publique a réclamé des moyens mécaniques. Votre administration, monsieur le ministre des Colonies, les a donnés. Elle n'est pas coupable dans la circonstance, mais elle le serait si elle tolérait plus longtemps que les moyens perfectionnés qu'elle a donnés restent inutilisés.

.....  
\_\_\_\_\_

## LA VÉRITÉ SUR LE BRAZZAVILLE-OCÉAN

C'est en vain qu'on dénigre cette grande œuvre ;

les indigènes qui y travaillent sont aussi bien traités qu'il est possible  
par Louis Proust, député d'Indre-et-Loire  
(*La Dépêche coloniales*, 3 juillet 1929)



Une équipe de travailleurs indigènes dans la forêt du Mayombe

J'ai eu l'occasion, ces jours derniers, de causer longuement avec un de nos compatriotes, retour de l'A. E. F. Il était allé là-bas beaucoup en touriste, mais une fois rendu, curieux de sa nature, il a voulu voir par lui-même si tout ce qu'on dit encore de notre Cendrillon coloniale était bien exact ; il a voulu savoir si l'A. E. F., au lieu de connaître un développement économique semblable à celui auquel nous assistons dans les autres colonies, ne s'étiolait pas dans les miasmes mortelles des forêts du Mayombe ; si les chantiers du Brazzaville-Océan n'étaient autre qu'une vaste nécropole noire, dont le gouverneur général Antonetti demeurerait le grand fossoyeur ; bref, si l'A. E. F. n'était pas à feu et à sang comme certains journaux ont osé l'écrire.

Le drame du Congo-Océan ! Eh bien ! oui. cette fois, le mot est exact, il y a un drame, contrairement à ce qu'on suppose. Ce drame ne se déroule pas sur les chantiers du Congo français, mais bien dans les salles de rédaction de certains journaux parisiens et dans les couloirs du Palais-Bourbon, où l'on croit que, pour parler colonies, il suffit de feuilleter un Larousse ou d'aller en compagnie d'administrateurs en disponibilité, écouter d'abominables potins qui tendent à entraver une grande œuvre à laquelle un homme expérimenté, courageux, ayant l'amour de son pays et la foi coloniale. est en train d'attacher son nom.

M. Antonetti, je le sais, a un très grand tort : il n'est pas assez parisien : il a fait toute sa carrière aux colonies ; il en a franchi un à tous les échelons dans la brousse et dans nos grandes cités africaines. Il n'a pas su intéresser à son œuvre les coloniaux en chambre. Il a fallu que j'aie, il y a déjà une demi-douzaine d'années, en Côte-d'Ivoire, pour faire sa connaissance.

Là, pendant plusieurs semaines, j'ai parcouru avec lui la grande sylvie équatoriale, j'ai visité les plantations de café et de cacao, les champs de bananiers, dont l'extension sans cesse croissante, fait de cette colonie l'une des plus prospères de l'A. E. F. J'ai vu Abidjan, l'une des plus belles villes de la Côte-d'Ivoire, sortir de terre comme sous l'effet d'un coup de baguette magique ; mais instruit de toutes les difficultés inhérentes au dur climat, à l'apathie des indigènes, à la lenteur des relations métropolitaines, j'ai pu me rendre compte de la valeur de l'homme, qui s'efforce de faire de l'A. E. F. ce que le maréchal Lyautey a fait du Maroc.

\*  
\*   \*   \*

Et lorsque j'interroge mon voyageur de retour du Congo sur l'état moral et physique des travailleurs du chantier du Brazzaville-Océan, il me confirme qu'on a fait au Mayombe un très gros effort et que les administrateurs savent parfaitement que bien plus encore chez l'indigène que chez l'Européen, il faut soigner le physique pour obtenir un bon équilibre moral : « Si li bien bouffer, bien dormir, li content », dit l'indigène, et tout le problème est là.

Et là-bas, sur les chantiers les plus éloignés des centres, les indigènes, j'en ai la certitude par les divers documents authentiques que j'ai vus, mangent bien, dorment bien et sont parfaitement soignés.

Propres, aérées, pouvant être chauffées, désinfectées périodiquement, aménagées avec des lits de façon à éviter les tiques, agents transmetteurs de la récurante, hermétiques, étanches, les cases donnent à l'indigène un confort qu'il n'avait pas encore connu dans son village. Les vêtements et le matériel distribués à chaque travailleur sont remplacés dès qu'ils sont devenus inutilisables. Les femmes reçoivent des vêtements et des couvertures neuves ; des points d'eau sont aménagés de façon à pouvoir fournir une eau abondante et saine et suffire à tous les besoins de l'hygiène la plus stricte.

La nourriture variée, vitaminée, azotée, composée de vivres secs, conservés et frais, est distribuée quotidiennement en quantités abondantes et à des heures fixes. Les cuisiniers étant de la même race que leurs équipes, les travailleurs retrouvent ainsi leurs habitudes et sont moins dépaysés ; pour les ménages, la cuisine est faite par la femme.

Le noir peut ainsi contrôler lui-même les rations qui lui sont délivrées et se rend compte qu'il touche exactement les vivres auxquels il a droit ; il y veille avec un soin jaloux et quasi touchant, car s'il a besoin de manger, pour vivre ce qui le préoccupe surtout, c'est de vivre pour manger. Paraphrasant le bonhomme Chrysale, on peut dire que la soupe tient une place prépondérante dans l'idéal restreint de ces peuples primitifs qui croient leur ventre plus que leurs oreilles.

\*  
\*   \*   \*

Le travailleur se sent également bien soigné et perd peu à peu l'appréhension première qu'il avait des médecins blancs et de leurs drogues. Tout homme se déclarant malade est conduit à la visite ; tout homme fatigué dépisté par l'agent d'encadrement ou l'infirmier volant est immédiatement relevé de son travail et amené au médecin qui le soigne aussitôt. Les malades rejoignant leur chantiers font eux-mêmes la meilleure propagande en racontant de quelle façon ils ont été traités ; on arrive lentement à leur faire comprendre que la terreur qu'ils professaient pour les hôpitaux n'était pas fondée et qu'ils y trouvent au contraire réconfort et soulagement.

Le médecin, veillant lui-même à la bonne fabrication de la cuisine, perd cette renommée mauvaise de l'homme que l'on ne voit que lorsqu'on est très malade ; il a su gagner la confiance du noir, et ce résultat n'est pas des moins importants pour lui faciliter son rôle purement médical. Chaque semaine, le toubib inspecte les hommes et fait remettre des primes aux cuisiniers dont l'équipe est en meilleure santé, et aux femmes dont les cases sont le mieux tenues et dont les maris ont les vêtements en meilleur état.

Il était très important de savoir s'attirer les bonnes grâces des femmes ; leurs racontars causaient la plus grande perturbation dans l'esprit des hommes ; il fallait s'en faire des alliées. L'Éve noire n'était pas plus difficile à gagner que l'autre, la coquetterie ne perdant jamais ses droits : miroirs, peignes, mouchoirs furent distribués, et comme

par enchantement les femmes, loin de maudire le Mayombe, en chantèrent largement les louanges devant les maris attentifs.

Pour fixer de façon durable les travaux de la vie sur les chantiers dans l'esprit des populations, pour leur permettre de comprendre l'utilité du chemin de fer et de savoir à quoi elles travaillent. les principaux chefs des circonscriptions où ce recrutement s'opérait furent conviés à se rendre sur le chemin de fer afin d'y voir à l'œuvre les hommes qu'ils y avaient eux-mêmes envoyés. Voyage gratis et fécond en enseignements, car non seulement les hommes sont contents de revoir leurs chefs de village, mais ces derniers, ayant vu eux mêmes comment les leurs étaient traités, faciliteront de toute leur influence les recrutements futurs.

Mais il était indispensable de rendre les rapports des travailleurs avec leur famille plus étroits. Des lettrés, des chefs mêmes se proposèrent volontairement. Envoyés au Mayombe, ils ont mission de transmettre lettres et cadeaux que les travailleurs veulent envoyer à ceux d'entre eux restés au village. Ils sont ainsi tenus au courant des menus faits de leurs lointaines provinces et leur éloignement leur semble moins pesant.

Des fêtes et des tam-tams sont organisés périodiquement et sont fort prisés par les indigènes. La dernière fête de ce genre fut organisée le 25 avril ; un crédit de 12.000 francs fut alloué à cet effet pour permettre des distributions extraordinaires de cadeaux, tabac, couteaux, pipes, etc. Des animaux furent abattus et ce fut une grande ripaille de viande fraîche.

Que d'inexactitudes a-t-on dit au sujet des châtiments et des désertions. Au Mayombe, où près de 7.000 hommes travaillent, il n'existe pas de prison, et le besoin ne s'en fait pas sentir. Aucun trouble, aucune récrimination collective de quelque ampleur.

Ces mesures ont produit les résultats suivants : il suffit, pour s'en rendre compte, de citer les chiffres officiels du service incriminé: en janvier 1929, pour un effectif total de 6.515 travailleurs, l'ensemble des maladies a donné 2.350 journées de traitement et la mortalité fut de 2,47 % ; en février, pour 6.012 travailleurs. 14.665 journées de traitement et 1,48 % de mortalité.

\*  
\*   \*   \*

Pour les désertions, les résultats sont encore plus significatifs : en 1926, on constatait une proportion de 35,5 % de désertion sur l'effectif incorporé ; en 1927, 16,3 % ; en 1928, 5 %. Pendant les quatre derniers mois de 1928, cette proportion tombait à 0,18 % pour un effectif moyen de 5.000 travailleurs. Deux désertions étaient constatées en septembre, deux en octobre, trois en novembre et une en décembre et, par contre, les engagements augmentaient chaque mois.

Nous avons sondé l'état d'esprit des noirs ; il convient, pour être complet, d'aborder celui des Européens. Si le climat du Mayombe affecte le moral d'un indigène, il atteint également celui du blanc. La vie difficile, le surmenage, la difficulté du ravitaillement et la cherté des denrées, presque exclusivement de conserves, aigrissent les caractères. Le soir, sur les miradors, les conversations haussent le ton, on discute, on critique ; toute mesure, tout ordre est âprement commenté, des solutions sont proposées dont l'incohérence ne cède qu'à la fantaisie. « Moi j'aurais fait... » et comme chacun se révèle ingénieur s'il est comptable, mécanicien s'il est magasinier, docteur s'il est agent des postes, les jalousies s'exacerbent, on compare, les soldes, on discute, et ce sont souvent tous ces potins qui, colportés par d'invisibles agents transmetteurs, sont parfois retenus par les sérieux pontifes de la métropole.

Tout est dénaturé ; comme au travers d'un prisme déformant, chaque facette reflète une image différente et inexacte, tout prend un aspect surnaturel et démesuré. Il était une maison, à M'Boulou. dont les occupants successifs étaient tombés malades ; une

sorte de légende l'entourait. N'allait-on pas, tout comme le dernier des Bambara, jusqu'à parler de sorts ou de génies malfaisants ? On frissonnait, on touchait furtivement du bois, et personne ne voulait y loger. Pour remonter ce courant, qui eut pu devenir dangereux, le directeur de la main-d'œuvre fit en sorte d'y coucher à chacun de ses passages, et maintenant, la légende s'est dissipée, les esprits calmés, la maison de nouveau habitée... sans ennui pour son locataire.

Les rapports entre Européens se tendaient également; pour un rien, des disputes s'élevaient, et chacun choisissait son champion ; des plaintes étaient portées, des demandes conventionnelles introduites... et ces disputes, ces discussions. avaient une répercussion fâcheuse dans l'esprit des noirs.

La campagne violente menée dernièrement dans la grande presse aggrave cet état d'esprit, les critiques venues de la métropole, exercées par des gens soustraits à toute responsabilité de service, ignorants des faits réels et des difficultés de la vie africaine, intensifièrent ce malaise. Le directeur de la main-d'œuvre prit des mesures énergiques et sut faire comprendre, avec les mots qu'il fallait employer, l'inconsistance de ces propos et le danger qu'ils faisaient courir.

Lentement, le calme revint ; le travail marche aujourd'hui à plein rendement, mais il faut veiller au grain et cesser ces campagnes insidieuses qui dégoûtent des gens dont on ne connaît pas les fatigues, le labeur et la peine, et qui souvent payent de leur vie l'accomplissement d'une œuvre dont il importe de montrer la nécessité et la grandeur.

Au Mayombe, il n'y a pas de place pour de vaines dissertations, il y a des idées fausses et des idées vraies.

Mais, me direz-vous, pourquoi cette campagne, pourquoi ce dénigrement systématique de l'œuvre d'un homme qui n'attend aucune récompense que celle qu'il puisera dans la conscience d'une grande œuvre accomplie.

Là encore, c'est mon voyageur de retour de la sylve équatoriale qui va nous donner la réponse :

— De Brazzaville à Mindouli. de Bangui à Nola, sur les routes du Tchad, j'ai rencontré les Allemands, me dit-il. Sur le bateau descendant le Congo, où je me trouvais, c'est un colonel de l'armée allemande prenant des notes, photographiant, interrogeant Européens et indigènes. Plus loin, ce sont cinq Allemands attachés au service des mines de Mindouli.

« À M'Baiki, sur la route du Cameroun, c'est un ancien clark allemand vivant de la vie des indigènes, alors que je l'avais connu fort élégant à Douala ».

Que penser de ces rencontres là-bas, de cette campagne sournoisement menée en France, alors que se prépare le plébiscite qui doit décider du sort des anciennes colonies du Reich ?

---

Le Brazzaville-Océan  
par Pierre Taittinger,  
député de Paris,  
président de la Commission de l'Algérie, des colonies et des protectorats  
(*Les Annales coloniales*, 8 juillet 1929)

Au premier plan du redressement de la destinée de l'A.E.F., une condition demeure primordiale : son chemin de fer. Ainsi, en dépit des erreurs, des graves difficultés qui nous ont coûté trop d'existences humaines, le Brazzaville-Océan doit nous apparaître comme l'instrument du mouvement et de la vie, le puissant auxiliaire capable de nous aider à tirer le Congo du marasme et à sauver une population décimée par la misère physiologique.



Il faut se rappeler la parole si juste de Stanley : « Sans chemin de fer, je ne donnerais pas un shilling de tout le Congo. »

Ni socialement, ni économiquement, il ne peut être question pour la France d'arrêter des travaux qui correspondent à une œuvre -de civilisation et de progrès. Seulement, en nous faisant une règle inflexible de ne jamais oublier les faut organiser et mesurer l'effort que nous réclamons à ce pays.

Disons tout de suite, qu'une des causes profondes des douloureux événements du Mayumbe a été d'ordre géographique. Le Mayumbe est une région tourmentée. paysage digne de servir de cadre aux contes les plus hallucinants d'un Edgard Poë ; la forêt étend son lourd manteau qui écrase homme, c'est un chaos de-profonds ravins où il pleut sans cesse, où l'atmosphère est irrespirable. Les conditions d'existence y sont particulièrement dures. C'est une sorte de camp retranché où la nature oppose à l'homme comme à dessein d'énormes difficultés... C'est la guerre, lutte tragique où les hommes tombent pour ne plus se relever.

Notre mentalité, habituée aux gigantesques chantiers où les entreprises titanesques sont des jeux d'enfants pour les muscles d'acier des puissantes machines, nous a fait méconnaître ce qu'étaient les travaux à entreprendre dans ces régions lointaines.

Après le kilomètre 70, on quittait la partie facile des sables pour arriver à pied d'œuvre du Mayumbe !... Or, les muscles d'acier manquaient et le rendement des peuples enfants de l'Afrique Equatoriale est infime.

(À un moment même, la Société de Construction des Batignolles accusait 0 m. 6 par homme et par jour, se plaignant d'une sorte de grève perlée des travailleurs qui abusaient de notre désir de leur éviter toute fatigue). En réalité, le travailleur noir ne peut pas faire autant qu'on lui demande. De plus, ce sont des peuplades primitives. Par une complexité des faits coloniaux dont le public métropolitain ne peut guère se douter, nos meilleures tentatives civilisatrices se sont parfois retournées contre nous et sont devenues les complices des épidémies et du climat dans l'œuvre de mort. Jaillissements d'antinomies !... il faut au colonial des dons exceptionnels d'habileté et qu'il soit doué d'une manière de prescience instinctive quand l'expérience fait défaut.

\*  
\* \* \*

La convention du 17 janvier 1925 passée avec la Société de Construction des Batignolles faisait à l'administration l'obligation de fournir à l'entreprise les travailleurs qui lui seraient nécessaires jusqu'à concurrence d'un maximum de 8.000 hommes présents au travail.

Ce chiffre ne fut jamais atteint — il aurait fallu au moins 20.000 comptant à l'effectif, pour en avoir 8.000 au travail — car l'effectif au travail ne représente qu'une faible partie de l'effectif général pour diverses raisons dont les principales sont : i

1° L'éloignement des régions de recrutement ;

2° La difficulté et la lenteur des moyens de transports.

3° Les périodes de stage à faire accomplir aux jeunes recrues pour les acclimater.

4° Les hommes nécessaires pour le service intérieur (transports de vivres, corvées diverses.)

Par un avenant signé à Paris le 30 août 1927, le maximum de travailleurs à fournir à la Société fut réduit de moitié et ramené à 4.000 hommes. Afin de compenser, au point de vue rendement. total, cette réduction de 50 % de la main-d'œuvre employée, l'avenant a posé comme règle l'emploi d'un outillage mécanique abondant et perfectionné, l'Administration faisant à titre d'avances les frais d'achat de ce matériel.

Au cours de l'année 1928, le total de 4.000 hommes prévus ne fut d'ailleurs jamais atteint, et le chiffre de 3.000 pas dépassé.

La Société des Batignolles rembourse les journées de manœuvres au prix forfaitaire de 2,80 fr. fixé par la Convention de 1925. Chaque travailleur coûte journalièrement en solde, ration, allocations diverses de 7 à 8 francs et si l'on tient compte des frais de transports, de la différence entre l'effectif réel et l'effectif travaillant (seul remboursé par la Compagnie des Batignolles), il n'est pas exagéré, d'affirmer que chaque journée de travail retient à près de 15 francs à l'Administration. La différence entre le prix remboursé et le prix de revient est supportée par un article du budget d'emprunt dénommé « Frais généraux » qui, pour la portion de construction confiée aux Batignolles, était prévu à 9.500.000 fr. pour l'année 1928. Il y a lieu de considérer que, sur ces-neuf millions, un million était affecté au service médical.

Entre la Convention de 1925 et l'avenant de 1927, une cruelle leçon a été donnée à l'imprévoyance de l'Administration.

Avant de décider ainsi sur le papier de la peine des hommes, il fallait prévoir : construite des infirmeries, des cases salubres, des routes ; il fallait amener à pied d'œuvre la nourriture, les médicaments... Ce n'était pas avec des moyens de fortune que nous pouvions assurer l'existence de 8.000 vies humaines !... Certes, les signataires de la Convention de 1925 n'ont pas évalué la répercussion de leurs accords.

L'histoire des hommes est un perpétuel recommencement, les mêmes angoissants problèmes nous attendent demain, gardons-nous d'oublier les morts du Mayumbe. Soyons persuadés que nos plus fructueuses économies sont celles que nous réalisons, chaque fois que nous dépensons pour protéger des vies humaines.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
(*Les Annales coloniales*, 9 juillet 1929)

Travaux publics

M. Fazembat (René), ingénieur principal de 1<sup>re</sup> classe du cadre général des Travaux publics des colonies, est nommé inspecteur général p. i. des Travaux publics de l'A.-É. F. en remplacement de M. Eguillon, ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe du cadre général des Travaux publics des colonies rentrant en mission.

Le Congo-Océan et le ministère des Colonies

M. Eguillon, ingénieur en chef des Travaux publics des colonies est chargé auprès du ministère des Colonies d'une mission consistant :

1° À présenter au Comité et. Commissions compétents les décrets et arrêtés en instance relatifs au Chemin de fer Congo-Océan et aux questions minières ;

2° À suivre le recrutement du personnel des Travaux publics et l'exécution des commandes en cours.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
La main-d'œuvre chinoise  
(*Les Annales coloniales*, 16 juillet 1929)

Le contingent d'ouvriers chinois destiné à la construction du chemin de fer Congo-Océan, après avoir fait escale à Durban, par le vapeur « Dupleix », des Chargeurs réunis, est arrivé à Pointe-Noire, le 13 juillet.

---

HAUTE-SANGHA ET BRAZZAVILLE-OCÉAN  
par Étienne Antonetti,  
député de la Haute-Savoie,  
rapporteur du budget de l'Algérie et des Protectorats  
(*Les Annales coloniales*, 18 juillet 1929)

Non, il n'est pas vrai que les incidents dont la Haute-Sangha a été le théâtre sanglant, dans ces derniers mois, se rattachent directement à l'affaire du Brazzaville-Océan.

La vérité est toute différente, mais je m'empresse de dire qu'elle n'est pas plus rassurante.

La Haute-Sangha est un vaste pays où la Compagnie forestière Sangha-Oubanghi a des exploitations. Depuis quelques années, l'occupation militaire a été remplacée par une administration civile squelettique.

D'une lettre, je détache ce passage suffisamment significatif :

« Dans l'Ibenga-Motaba, le chef de la subdivision fait une ou deux tournées par an, à la galopade. À Bagandou, à Bacota, voilà dix-huit mois que l'on n'a pas vu d'administrateurs. Il a fallu la révolte de Bambio pour amener, après sept mois, un voyage du chef de subdivision vers ce pays.

La carence administrative est complète dans ce pays. »

D'une autre note, je prends cette simple phrase :

« L'effervescence qui faisait tache d'huile depuis Bouar et la Lobaye se faisait aussi sentir peu à peu jusqu'ici et l'affranchissement de la domination des blancs paraissait chose facile à réaliser. Il convient de remarquer d'ailleurs que, depuis huit mois, aucune tournée n'avait été faite ici. »

Qu'est-il arrivé ?

Aux environs de Bambio se sont rencontrés un féticheur bossu Gongoro et un chef Yanghéré Dongbé qui ont profité de notre carence pour imposer leur domination et donner libre cours à leurs instincts de primitifs.

Un sorcier ventriloque nommé Carinou est mort. Immédiatement les féticheurs Bayas-Karas, affiliés de la secte des Labis, ont raconté partout que la mort de Carinou était un mensonge des blancs, que ce grand féticheur était de sa propre volonté, parti vers le « Dzapa » afin de s'entretenir avec lui des moyens de chasser les blancs.

Ayant eu besoin d'un boy-cuisinier pour la route, qui est longue, il avait délibérément choisi le commandant de Berbérati que son fétiche tout-puissant avait aussitôt fait périr dans un accident d'auto.

Dès que ses entretiens avec Dzapa seront terminés, Carinou, escorté de son boy-cuisinier, reviendra sur terre, mais sa réapparition ne se fera pas chez les Bayas-Raras, elle aura lieu en pays Yanghéré, chez le chef Donghé ; afin de le récompenser d'avoir été l'ennemi des blancs, ceux-ci seront chassés et le pays partagé aura deux grands chefs : Carinou au nord et Dongbé au sud.

Et depuis lors, toute la région Yanghéré hésite, maintenue par une vague crainte du blanc mais soumise à la pression mystique des fétiches.

Je m'excuse de faire état de ces détails de roman mais ils ont leur importance, je crois, pour fixer nos véritables responsabilités politiques. Revenons au récit des faits.

On sent bien que le milieu est prêt à la révolte. Alors, à la fin mars, l'incident se produit.

Le chef Yanghéré venu pour acquitter son impôt à Dougou en février va à Bambio, en ramène le féticheur bossu Gongoro au village de Bérandjoko.

C'est une grosse agglomération de 1.500 habitants comprenant deux villages, l'un occupé par les Kaka, l'autre par les Yanghéré. M. Gitton, directeur d'une factorerie, et le chef de la Subdivision, M. Faivre, sont les seuls Européens.

Gongoro, arrivé de Bérandjoko, prépara un « médicament », cérémonie rituelle dont nous allons saisir le sens.

Le 19 mars, MM. Gitton et Faivre sont attaqués. Sans munitions, sans force armée, ils réussissent à se sauver. Et alors se passent des scènes que je veux, malgré leur horreur, faire passer sous vos yeux, telles qu'elles ont été connues par les récits de témoins oculaires, vérifiés par les administrateurs qui, un mois après, revinrent sur place.

Voici un témoignage pris au hasard :

« Le Haoussa Ibrahim se trouvait à Macao le 20 mars lorsqu'y parvint la nouvelle de la victoire des Bérandjoko ; le chef djika fit aussitôt piller et brûler la factorerie et assommer les récolteurs rentrant de la brousse les uns après les autres : six furent ainsi tués et mangés ; Ibrahim s'échappa de nuit et arriva à Bérandjoko deux jours après ; assailli aussitôt, il fut, dit-il, malmené et un récolteur qui l'accompagnait fut assommé au débarcadère, dépecé devant lui, ses ossements étaient encore exposés triomphalement au débarcadère à notre arrivée.

Ibrahim fut emmené dans une case, non loin d'une autre, d'où il vit sortir chaque jour, deux par deux, une dizaine de travailleurs, femmes et enfants qui étaient aussitôt assommés et dépecés. Avant le festin, le cœur et les viscères étaient chaque fois apportés dans une cuvette à Béra-N'Djoko, vieux notable impotent, qui devait d'abord les goûter. »

Ces faits, incontestables, nous pouvons en mesurer maintenant la portée.

Ce n'est pas la réquisition pour le chemin de fer de Brazzaville-Océan qui les a fait naître. Soit. Mais c'est notre carence administrative. Alors, je dis : que comptez-vous faire ?

Il faut occuper, assurer la police du pays.

Tous ceux qui sont sur place vous le disent.

Mais pour cela, il faut du personnel, il faut de l'argent.

Et je me tourne vers le Parlement et je lui dis : la colonisation, c'est un devoir avant d'être un profit.

Je sais, par ce que j'ai vu en A.O.F., que la France a été à la hauteur de son devoir partout où vous lui en avez donné les moyens.

Mais précisément à cause de cela, il ne faut pas qu'une carence passagère et locale permette de dire que la France est indigne de ses devoirs de nation colonisatrice.

---

## ÉCHOS

### NOUVELLES DU JOUR - COMMENTAIRES

*(La Journée industrielle, 21 juillet 1929)*

Au début de la prochaine séance de la section de l'Afrique équatoriale de l'Union coloniale française, qui se tiendra jeudi prochain 25 juill., à 14 h. 30, 17, rue d'Anjou, sera présenté, aux membres de la section et aux personnes qui voudraient se joindre à eux, un film inédit pris tout récemment sur les chantiers du chemin de fer du Congo à l'Océan, sur l'initiative de la Société de construction des Batignolles.

---

## COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE

### LA VIE ÉCONOMIQUE

*(Les Annales coloniales, 6 août 1929)*

Sur le Congo-Océan

Depuis le 30 juin dernier, un service à demi-tarif par train léger est organisé entre Brazzaville et Kibouendé, tous les dimanches  
Ce train correspond avec le service du bateau Kinshasa-Brazzaville et retour.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
(*Les Annales coloniales*, 24 août 1929)

Au Congo-Océan

M. Oliveri (Paul), ingénieur adjoint des T. P., a été mis à la disposition du contrôle du C. F. C. O. à Pointe-Noire.

---

Une inspection de M. Antonetti  
(*Les Annales coloniales*, 27 août 1929, p. 1)

Ainsi que nous l'avons annoncé, M. R. Antonetti, gouverneur général de l'A.E.F., a effectué une tournée d'inspection au Gabon et au Moyen-Congo, du 16 avril au 25 mai dernier.

Il a visité les chantiers du Congo-Océan, du kilomètre 126 au kilomètre 156. Il a pu constater que les travaux étaient très fortement poussés. Ils seront terminés en septembre prochain et, avant la fin de l'année, on attaquera une nouvelle section de 30 kilomètres, du kilomètre 156 au kilomètre 186.

Sur ces chantiers sont employés 4.500 hommes, dont 2.000 volontaires. La mortalité y est insignifiante.

Le Gouverneur général a parcouru les chantiers du Mayumbe, le camp de la main-d'œuvre du kilomètre 100 et les chantiers du kilomètre 100 au kilomètre 112. Là des ouvrages d'art sont presque achevés jusqu'au kilomètre 100 ; les terrassements sont très avancés jusqu'au kilomètre 103. Partout les travaux se poursuivent à un rythme normal.

Beaucoup d'indigènes reviennent volontairement comme travailleurs sur les chantiers où ils ont déjà été employés.

.....

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
Police judiciaire  
(*Les Annales coloniales*, 3 septembre 1929)

Le lieutenant Sarrat, agent d'encadrement du secteur à Pointe-Noire, commandant du camp des Chinois de Pointe-Noire ;

le lieutenant Bertrand, inspecteur des secteurs III et IV, au kilomètre 98 ;

le capitaine Le Reste, inspecteur des secteurs V et VI, au kilomètre 107 ;

sont investis des attributions d'officier de police judiciaire dans les secteurs de la main-d'œuvre du chemin de fer Brazzaville-Océan où ils exercent leurs fonctions.

---

La géographie du Bas-Congo  
par Ch. Debierre,  
sénateur du Nord,  
membre de la commission des Affaires étrangères.  
(*Les Annales coloniales*, 28 septembre 1929)

Sauf le remarquable ouvrage de Georges Bruel sur l' « Afrique Equatoriale Française », nous ne possédons de la géographie de notre possession équatoriale que des monographies plus ou moins détaillées et hélas fort rares. C'est pourquoi il convient de féliciter M. Babet, d'avoir réservé, quoique géologue, dans sa *Géologie de l'A. E. F.* (région du chemin de fer Congo-Océan), un chapitre à la géographie physique de la zone traversée par cette voie ferrée de Pointe-Noire à Brazzaville, zone qui est intimement liée, par ses caractères physiques, à l'ensemble du bassin congolais. Il cite M. J. Cornet qui, dans son étude sur « les formations post-primaires du bassin du Congo », compare l'architecture du bassin congolais à une vaste cuve dont la structure fut dessinée, dès les temps géologiques les plus reculés, dans des terrains extrêmement anciens. La dépression congolaise n'eut un déversoir sur l'océan que du jour où un vaste fleuve côtier, à l'endroit où se trouve actuellement la vallée du Bas-Congo, rongea peu à peu la barrière montagneuse (les Monts de Cristal), dépassa la crête et en atteignit le niveau. Le Stanley-Pool, le lac Léopold-II, le lac Toumba, sont les vestiges de l'ancienne nappe lacustre, de même que le cours inférieur du Congo n'est autre chose que la vallée d'érosion approfondie de ce fleuve côtier qui perça le Mayumbe et alla jusqu'à capter ces lacs qu'il vida peu à peu. Par un phénomène analogue, le Kouilou, ayant coupé la chaîne du Mayumbe, capta le Niari qui appartenait primitivement au bassin intérieur et en inversa le cours.

Phénomènes fort curieux que nous avons constatés dans la formation définitive des lits des fleuves de l'Afrique tropicale (Sénégal et Niger).

Ce travail d'érosion a été également accompli par le Tchilvango qui dépasse la bordure du Mayumbe et atteint actuellement un plateau ressortissant du bassin intérieur. La Loémé, dont le Congo-Océan emprunte la vallée inférieure, de Pointe-Noire à M'Vouti, continue dans le Mayumbe l'action érosive de ses torrents et les arêtes du Bamba et du Fougouti ne sont que de minces barrières séparant la Loémé du bassin intérieur du Niari.

On ne pouvait songer à construire la voie ferrée du Congo-Océan sans se soucier de la traversée du Mayumbe, connu plus généralement sous le nom des Monts de Cristal que les Belges rencontrent tout d'abord sur le tracé de leur chemin de fer de Matadi à Kinshasa.

Notre railway n'aura pas à monter aussi haut que le chemin de fer belge, car le Mayombe central situé dans la zone du Congo-Océan a pour arête orientale la chaîne du Bamba dont le col, qui a 630 mètres d'altitude, est franchi par la route automobile de M'Vouti et sera coupé par un tunnel de 1.700 mètres destiné à relier le bassin intérieur à la région maritime. Le col de Tégié (352 mètres) à l'est, entre les sources de la Loukéméné et M'Poulo, près de Massenga a dû être abandonné dans le tracé du chemin de fer, vu l'allongement considérable qu'il occasionnait.

Il a fallu toute l'habileté de nos ingénieurs pour déterminer le meilleur tracé du chemin de fer et il semble bien que leurs efforts ont été couronnés de succès. Ils ont atteint la vallée du Djoué par le col de Macabendilou (490 m.) et sont arrivés à Brazzaville (289 m.) par une pente assez légère.

Le Kouilou-Niari, la Loémé et le Tchilvango dont le Congo-Océan emprunte les vallées, se jettent dans l'Océan Atlantique, le Djoué et le Foulakari appartiennent au bassin intérieur du Congo.

Les photographies publiées dans l'ouvrage de M. V. Babet (Étude géologique de la zone du Chemin de fer Congo-Océan et de la région minière du Niari et du Djoué, Librairie Larose), nous montrent la majesté de ces beaux fleuves dont les eaux s'écoulaient primitivement dans le bassin intérieur congolais.

Le Foulakari, au cours tranquille, dans la région des hauts plateaux, est coupé, dans sa partie inférieure, par d'importantes chutes. Il en est de même de la Bouenza, affluent de rive droite du Niari à N'Gakoundé. Chutes que l'on utilisera certainement plus tard pour l'électrification du railway.

Par ce judicieux préambule à son rapport de la mission géologique dont l'a chargé M. le gouverneur général Antonetti, M. V. Babet nous a montré à quelles difficultés se sont heurtés les constructeurs du chemin de fer Congo-Océan et nous incite à la plus grande indulgence pour les quelques erreurs commises que compenseront largement les résultats de cette œuvre grandiose que nous devons, somme toute, à la persévérance tenace du gouverneur général de l'A. E. F.

---

## LETTRE DU CONGO

---

Il faut achever la construction du Congo-Océan  
par A. Becq <sup>7</sup>  
(*Journal des débats*, 1<sup>er</sup> octobre 1929, p. 1 et 2)

Brazzaville, septembre 1929.

Au cours d'un récent voyage au Congo, nous avons pu aller dans le Mayombe et visiter les travaux du chemin de fer Congo-Océan qui doit relier le port de Pointe-Noire sur l'Atlantique à Brazzaville. Cette ligne de chemin de fer a été l'objet de telles critiques dans la presse et à la Chambre où elle a fourni récemment le sujet de plusieurs interpellations, qu'il n'est pas inutile d'apporter à la question controversée un élément nouveau d'information.

Il n'y a plus lieu, aujourd'hui, de discuter si la construction de ce chemin de fer se justifie ou non, s'il eût mieux valu porter d'abord l'effort en hommes et en argent sur la mise en valeur de l'Oubangui-Chari, région beaucoup plus riche et plus fertile que le Bas et Moyen-Congo. Nous nous trouvons en présence d'un fait. Le chemin de fer Congo-Océan est entrepris. Il ne saurait être question d'en ralentir les travaux et j'en suis d'autant plus convaincu qu'un examen attentif de la situation là-bas m'a permis de constater combien l'accès de la magnifique colonie belge, voisine de la nôtre, est relativement difficile.

À l'heure actuelle, la porte d'entrée du Congo, tant belge que français, est à Matadi, port situé sur le fleuve, à cent kilomètres environ en amont de l'embouchure et tête de ligne qui aboutit à Léopoldville-Kinshasa. Ce chemin de fer a une capacité de transport tellement faible que les Belges poursuivent actuellement sa transformation en voie large de 1 m. 06. En attendant, nous souffrons de la situation, car, tributaires de ce chemin de fer étranger, nos besoins de transport ne sont satisfaits qu'au compte-gouttes dans la proportion de 1/5 environ du trafic total. Il faut ajouter que les difficultés de la navigation entre Matadi et l'océan apportent de sérieux troubles aux communications entre les colonies belge ou française et les métropoles.

Le Congo est un fleuve jeune dans l'histoire de la terre. Bien que le deuxième dans le monde par le volume de ses eaux, il n'a pas encore trouvé son lit définitif. Les sables mouvants transforment continuellement les passes, et les navires qui remontent jusque Matadi sont assujettis à des tirants d'eau qui ne sont pas en rapport avec leur tonnage.

---

<sup>7</sup> Albert Becq, polytechnicien, administrateur de la Compagnie générale de travaux en Afrique (CGTA).

Il n'est pas rare qu'à l'époque des basses eaux, les vapeurs subissent un arrêt de plus de vingt-quatre heures au milieu du fleuve, entre Banane et Borna, pour leur permettre de s'alléger, afin de remonter plus avant et d'atteindre le port. Cette situation préoccupe depuis longtemps la colonie belge. On pourrait y remédier par des dragages puissant et coûteux. Un courant d'opinion s'est formé récemment en Belgique pour créer un nouveau port d'accès à Banane sur la côte de l'Atlantique, ce qui implique d'y reporter la tête du chemin de fer actuellement à Matadi.

Un tel projet est la plus belle justification de la construction de notre chemin de fer français Congo-Océan, car celui-ci présentera sur le chemin de fer belge des avantages assez considérables de longueur de parcours et de profil, et, en outre, le port de Pointe-Noire est beaucoup plus accessible et mieux aménageable que celui de Banane. Le jour où le Congo-Océan sera en exploitation, si la Compagnie des Chargeurs Réunis donne suite à son projet d'établir un service accéléré de Bordeaux à Pointe-Noire, le Pool ou encore Brazzaville et Léopoldville seront plus près de l'Europe d'au moins trois jours. En d'autres termes, les Belges eux-mêmes, en empruntant la ligne française, pourront atteindre Léopoldville en quatorze jours au lieu de dix-huit ou dix-neuf actuellement. Il serait lamentable que, par une polémique stérile, on retardât tant soit peu la terminaison du Congo-Océan, qui, non seulement donnera à notre colonie un moyen d'accès autonome et la soustraira à une dépendance pour ses transports, mais encore relèvera son prestige et deviendra fatalement la voie normale de transit pour les Belges eux-mêmes se rendant dans leur colonie.

[Stupéfait par la pauvreté technique]

Il est navrant de penser que la construction de ce chemin de fer serait aujourd'hui achevée ou presque si, depuis l'origine, on n'avait obéi qu'à la logique, au bon sens, et si la préparation et l'exécution avaient été à la hauteur de la conception. Il faut bien le dire : nous avons été stupéfaits de voir la pauvreté technique des moyens mis en œuvre dans la région réputée difficile du fameux Mayombe.

[« Tribut fatal payé à la civilisation »]

On n'a certes pas donné aux ingénieurs et aux entrepreneurs la main-d'œuvre qui leur était nécessaire. Celle qui leur a été fournie a subi les rigueurs d'un climat malsain. C'est là, malheureusement, un tribut fatal payé à la civilisation. On peut affirmer, en tout cas, qu'aujourd'hui de grands progrès ont été réalisés dans l'hygiène et dans la vie matérielle des travailleurs. Ce n'est plus au gouvernement de l'Afrique équatoriale, dont l'activité et la foi sont indéniables, c'est aux techniciens, aux entrepreneurs, qu'il appartient de faire l'effort pour achever l'œuvre entreprise.

Nos amis belges ont, en cinq ans, terminé et livré à l'exploitation onze cents kilomètres de ligne du chemin de fer Bas-Congo-Katanga. Ils ont eu les mêmes difficultés que nous pour traverser la forêt équatoriale. Ils ont établi quarante et un ouvrages d'art, dont un pont de deux cent-quarante mètres. Notre Congo-Océan n'a que cinq cents kilomètres environ, une douzaine d'ouvrages d'art et un tunnel de dix-sept cents mètres. Cette comparaison est suffisamment éloquente par elle-même.

---

Le Congo-Océan  
par Eugène Devaux  
(*Les Annales coloniales*, 5 octobre 1929, p. 1)

Mise au point

À la suite d'une visite aux chantiers du Chemin de fer Congo-Océan, M. Becq a adressé au *Journal des débats* une lettre [parue dans le n° du 1<sup>er</sup> octobre] dans laquelle



il met au point, fort judicieusement, ce me semble, les critiques et controverses auxquelles a donné lieu la construction de cette voie ferrée dont la nécessité n'est plus à démontrer :

Il serait lamentable, écrit M. Becq, que, par une polémique stérile, on retardât tant soit peu la terminaison du Congo-Océan [...] Ce n'est plus au gouvernement de l'Afrique équatoriale, dont l'activité et la foi sont indéniables, c'est aux techniciens, aux entrepreneurs, qu'il appartient de faire l'effort pour achever l'œuvre entreprise.

La main-d'œuvre sera suffisante si les Chinois s'acclimatent, [et pourquoi ne s'acclimateraient-ils pas puisque des déportés annamites ont vécu longtemps dans le Moyen-Congo. Les meilleurs maraîchers-jardiniers de Brazzaville étaient encore, il y a dix ans, des jaunes fils des déportés.](#) Nous ne devons pas revoir, s'ils sont bien alimentés, les trop multiples morts de Chinois appelés jadis sur les chantiers du Kayes-Niger.

La lenteur des travaux est indiscutable. Il vaut mieux qu'ils aillent doucement que de ne pas aller du tout.

Un ministre inconsidéré, un gouverneur général ignorant des possibilités de la colonie ont promis il y a sept ans une main-d'œuvre impossible à recruter parce qu'inexistant sur place. Ce n'était pas 8.000 ou 6.000 travailleurs qu'on pouvait fournir, car, même si on les avait eus, il aurait été impossible de les ravitailler et l'équipement mécanique était ignoré.

Rappelons la comparaison de M. Becq avec ce qu'ont fait nos voisins les Belges [...]

Et nous en concluons qu'il y a eu dans la construction du Congo-Océan une carence à laquelle M. le gouverneur général Antonetti saura mettre fin.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
Le Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 5 novembre 1929, p. 1)

Le Service de la construction de la Section de Brazzaville (chantiers de Mindouli, constructions et installations des ateliers de Brazzaville), est provisoirement rattaché au Service de l'exploitation provisoire du chemin de fer Congo-Océan créé par les arrêtés du 19 septembre 1924 et du 30 novembre 1926.

M. Fazembat, ingénieur principal des T. P., a repris la direction du service de l'exploitation provisoire des chemins de fer Congo-Océan [E.P.C.O.].

---

Le Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 9 novembre 1929, p. 1)

Parmi les grands problèmes de l'heure présente que le lieutenant-colonel Jean Ferrandi passe en revue dans la *France Militaire*, se trouve naturellement la construction, ou plutôt l'achèvement, du chemin de fer qui reliera Brazzaville à Pointe-Noire sur l'océan Atlantique. Voici ce qu'en pense notre ami :

« Quand vous entendez critiquer la construction du Congo-Océan, quand on vous parle des hécatombes d'indigènes qu'occasionne sa construction, lorsqu'on vous dira que le tracé est mauvais, que le tunnel du Mayombe est impossible à faire, que la concurrence de la voie belge, déjà amortie, sera terrible à soutenir, que Pointe-Noire est

un port mal choisi, etc., etc., souriez et n' en croyez rien. En réalité, le Congo-Océan est une de ces entreprises d'intérêt international, comme a été le percement de l'isthme de Panama ou comme serait le creusement du tunnel sous la Manche.

Son achèvement améliorera le sort de tout un continent. Et il sera une nouvelle contribution de la France au progrès général de l'humanité. »

---

Protection de la main-d'œuvre indigène en Afrique noire française  
par Ch. Debierre,  
sénateur du Nord,  
membre de la commission des Affaires étrangères  
(*Les Annales coloniales*, 14 décembre 1929)

À la suite de critiques assez vives sur la morbidité et la mortalité des chantiers, notamment en ce qui concerne le chemin de fer Brazzaville-Océan, un contrôle plus sévère de la main-d'œuvre a été organisé par arrêté du gouverneur général en date du 29 mars 1926 en ce qui concerne l'A. E. F. Ce contrôle a été placé dans les attributions des chefs de Services de santé, aussi bien pour les chantiers privés que pour ceux de l'Administration. Il a pour but de vérifier les conditions hygiéniques et alimentaires dans lesquelles sont placés les travailleurs. À la suite de l'exécution de ces prescriptions, l'état sanitaire s'est amélioré.

.....  
En Afrique Equatoriale Française, les règlements de travail ont été pris par les arrêtés du 18 février 1921 et du 11 février 1923

Dans les entreprises privées, les ouvriers sont bien traités, ils sont surveillés et l'état sanitaire n'a donné lieu à aucune observation. Certaines de ces entreprises, la Compagnie minière de Mindouli\* par exemple, qui occupe 1.500 travailleurs, possèdent des services hospitaliers très bien installés.

Dans les entreprises d'État, il y a lieu de distinguer deux catégories de travailleurs indigènes (sur les chantiers du chemin de fer Congo-Océan), ceux où les travaux sont exécutés exclusivement avec de la main-d'œuvre prélevée dans la région avoisinante ; ceux où les travaux sont poursuivis au moyen de travailleurs qui sont recrutés au loin, dans l'Oubanghi-Chari et le Moyen-Congo.

Sur les premiers chantiers, l'état sanitaire des travailleurs qui n'ont eu à subir ni transplantation, ni changement de climat ou de régime alimentaire, est demeuré satisfaisant toute l'année.

Sur les autres, de grosses améliorations ont été apportées en 1927, en ce qui concerne la nourriture, les vêtements, les habitations, l'hygiène, en un mot les conditions d'existence des ouvriers et leur acheminement du pays d'origine aux chantiers.

Aussi, a-t-on constaté aussitôt une amélioration dans la morbidité et la mortalité : les décès survenus en dehors des formations sanitaires de 400 à 175. Le taux de la mortalité générale a été de 44 contre près de 50 en 1926.

.....  
Dans l'Afrique Equatoriale Française, dont la population générale est d'environ 3 millions (Gabon, Moyen-Congo, Oubangui-Chari, Tchad), le budget de la colonie s'est élevé à 82 millions en 1928 et la part des services sanitaires et d'assistance à 12 millions (14 %), dont 4 millions spécialement affectés à la maladie du sommeil. En 1927, sur 452.548 indigènes examinés, on en a trouvé plus de 21.000 atteints de trypanosomiase.

Ce qui vient d'être dit démontre à l'évidence l'effort méritoire fait par la France pour accorder aux indigènes de ses colonies la protection indispensable qu'elle leur doit pour assurer leur santé et l'exercice régulier de leur travail.

---

### À la Société de géographie

---

L'inventaire des chutes d'eau en A.E.F.  
(*Les Annales coloniales*, 26 décembre 1929)

Voici qui confirme le très haut intérêt des articles publiés il y a quelque quatre ans par les *Annales coloniales*, en faveur de l'électrification du chemin de fer Congo-Océan,

Un plan général d'utilisation des chutes d'eau promettait, pour l'avenir, économie très importante de main-d'œuvre, économie totale de combustible. Pour le présent, il pouvait faciliter les travaux d'infrastructure, une voie électrifiée s'accommodant d'accidents de terrain devant lesquels s'arrête la machine à vapeur.

L'inventaire des chutes d'eau de l'A.E.F. est aujourd'hui chose faite, et les grandes lignes de l'électrification sont tracées. Le compte rendu de la dernière séance de la Société de géographie nous fournit, en effet, les informations ci-dessous : »

Une séance supplémentaire due à l'heureuse initiative et à l'obligeant concours de la Société des ingénieurs des Arts et Métiers, a eu lieu vendredi dernier.

C'est donc le président de cette société, M. Wittmann, qui présente le conférencier, M. Darnault : après avoir rappelé le rôle pratique et réalisateur de nos écoles nationales d'Arts et Métiers, il expose comment, en 1926, MM. Léon Perrier, ministre des Colonies, et Antonetti, gouverneur général de l'Afrique Équatoriale française, confiaient à M. Darnault, ingénieur, assisté de MM. Barberot et Schumer, ingénieurs ; Odet et Vacherot, topographes, la mission de dresser un inventaire approché des chutes intéressantes en vue de l'électrification ultérieure de la ligne de chemin de fer devant relier le bassin navigable du Congo à la mer.

C'est pourquoi le sujet traité s'intitule : « Les cours d'eau de l'Afrique Equatoriale française. »

À partir du 20 mai 1927, date d'arrivée à la colonie, les reconnaissances suivantes furent effectuées.

#### I. — Région du Bas-Congo.

Le fleuve s'étant creusé un cours très profond, tous ses affluents présentent des vallées suspendues, qui y débouchent en cascades. On trouve ainsi des chutes de 10 à 150 mètres sur les rivières Djoué, Foulakary, Louvoubi, Loenga et Loufou.

#### II. — Bassin du Kouilou-Niari.

Le Kouilou, la Bouenza, la Loubama, la Louessé et l'Itchibou présentent aussi des chutes importantes.

Enfin, le fleuve Loemé coule dans des gorges plus profondes encore se prêtant à des aménagements hydroélectriques.

#### III. — Dans l'Oubangui.

Les chutes de la M'Bali, M'Bi, Nana, N'Guitto, Kotto ont été visitées.

En deux ans, les membres de la mission ont parcouru 30.000 kilomètres dans la colonie. Un service d'étude des forces hydrauliques a été créé pour poursuivre l'œuvre commencée. 120 plans originaux de chutes et de leurs accès, cartes, itinéraires, profils en long ont été établis, 70 jaugeages de rivières exécutés. Enfin, 56 échelles d'étiage ont été posées.

La plus haute des chutes atteint 269 mètres. Leur ensemble (non compris le Congo lui-même) pourrait fournir, à l'étiage, une puissance de 300.000 CV. Aucune des chutes examinées ne nécessiterait de gros travaux de régularisation ni de barrages importants. Quatre d'entre elles sont particulièrement intéressantes pour assurer la fourniture d'énergie en cas d'électrification du chemin de fer de Brazzaville-Océan :

1° Djoué ; 2° Foulakary ; 3° Bouenza ; 4° Loemé.

De fort belles projections photographiques ont démonstrativement appuyé l'exposé de M. Darnault.

En remerciant et complimentant le conférencier, le président de la Société de géographie rappelle comment les applications de la houille blanche sont destinées, heureusement et prochainement, à suppléer la carence mondiale et inévitable du charbon et du pétrole : en tous pays se développe formidable l'emploi de cette force motrice naturelle.

M. Darnault vient d'esquisser quelles immenses ressources de ce genre notre Afrique Equatoriale française tient en réserve : il doit être chaudement félicité d'avoir étudié et rapporté avec tant de soin les premiers éléments d'entreprises capitales pour l'avenir et la prospérité du Congo français.

Ce sont là d'heureuses nouvelles. Regrettons seulement de n'avoir pas eu à les enregistrer plus tôt.

---







La construction du Congo-Océan (Coll. Isabelle Deaudon)

Congo Belge  
Le port de Banane  
(*Les Annales coloniales*, 20 janvier 1930, p. 1)

Le gouverneur général du Congo belge est, partisan du port de Banane. Non pas seulement du fait du trafic nouveau qui s'assurerait ainsi sur le Congo même, et qui, dans une certaine mesure, viendrait en concurrence avec le « Congo Océan » mais parce que la région se développerait au point de vue économique. On compte environ 60.000 hommes valides sur un total de 237.000 noirs dans l'hinterland de Banane : ainsi les plantations pourraient-elles être entreprises et menées à bonne fin.

Le secteur offre différentes ressources : le plateau de Moanda est propre à l'élevage du gros bétail. Le fleuve lui-même coule entre des rangées de palétuviers. La région de Maléla est par excellence celle des palmiers. À l'huile de palme s'ajouteraient les richesses du sous-sol, riche d'acide phosphorique et de chaux. Le Mayumbe est suffisamment connu, partie agricole autant que partie forestière : il serait un sérieux élément du trafic.

La voie ferrée interviendrait, naturellement. On négligerait l'ancien vicinal du Mayumbe — de Borna à Tshéla — qui est insuffisant, et on construirait une voie qui, partant de la mer, traverserait Tshoa et Lukula et rejoindrait le fleuve en amont d'Isangila. La voie ferrée serait d'environ 260 kilomètres au total.

Ce sont-là de grands projets. L'opinion belge semble d'ailleurs unanime à les soutenir. La grave crise économique du présent n'engage à aucun titre l'avenir. Matadi, Ango-Ango, Borna seraient dès lors un peu négligés.

L'ordre des dépenses serait d'environ 300 millions : elles s'entendent avec l'installation d'un ferry-boat à Kiganga.

M. Tschoffen alors ministre des Colonies, avait envoyé à Banane une mission sous la présidence de M. Garbe. Cette mission s'est montrée favorable à la création ou, plutôt, à l'aménagement complet du port. M. Tschoffen avait, en outre, institué une commission, sous la présidence du gouverneur de la Société Générale : cette commission s'est ralliée aux conclusions de la mission Garbe.

Notons que le rapport envisage la possibilité de réaliser des installations, en deux ou trois ans, capables de manutentionner annuellement 250.000 tonnes.

Notons enfin que M. Garbe est français, et qu'il est ingénieur en chef des Ponts et chaussées.

Ainsi l'effort colonial ne se ralentit point : les ambitions du Congo belge nous servent étrangement. Elles nous poussent à persévérer dans la voie que nous avons adoptée, en A. E. F., et que nous continuerons à suivre.

---

Coups de Bambou  
(*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1930, p. 1)

Chine, Chine. Chine, je n'suis pas d'la Chine, je suis né...

Le Congo-Océan, gros mangeur d'hommes (pris au sens anthropophage du mot) avait fait venir des Chinois pour travailler entre Pointe-Noire et Brazzaville. Magnifique effet de propagande ! les Asiatiques au centre de l'Afrique, pour la réalisation du grand rêve ferroviaire français ! Ces Chinois nous avaient été vantés, et ils avaient bien souvent formé le fond des discours officiels. On attendait d'eux des merveilles des merveilles de la Chine.



Las, las, il y a loin de la coupe aux lèvres ! À peine arrivés, un certain nombre de fils du ciel sont expulsés ! Un arrêté, pris à Brazzaville le 11 décembre dernier stipule éloquemment : « Il est enjoint aux sujets chinois, employés à la main-d'œuvre du Chemin de fer du Congo-Océan, en résidence actuellement à Pointe-Noire, dont les noms suivent, de quitter immédiatement les territoires des colonies constituant le groupe de l'A. E. F. :

Li Chouk, Chanfou, Kwong-Choung, Yuneline, Chaufak, Loi-Yuen. Yanghing, Wongngi, Wang-wai, Wong-Tsing, Chaun-Yun, Tsui-Yuen, Ho-Tsiok, Li-Si-Choung, Tam-Kai, Si-Tai, Moui-Thiu, Sec-Lan, Chiu-Ping, Koung-Poui, Tsaou-Kanh.

Au cas où les susnommés ne se conformeraient pas à cet ordre, ils seraient expulsés par les soins de la police II.

Tous ces Chinois ont des noms à coucher dehors. C'est peut-être ce qui leur arrivait, d'ailleurs, sur les chantiers.

Quoi qu'il en soit, les voici proprement expulsés. Contentons-nous des Mamadous, des Quadios et des noms plus ou moins bizarres dont on affuble par fantaisie « nos bons frères noirs ». Il n'est pas besoin, eux, de les expulser : ils s'expulsent d'eux-mêmes.

L'Homme de la Cabane

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
MOYEN-CONGO  
(*Les Annales coloniales*, 4 mars 1930, p. 1)

Les morts

Le 16 janvier est mort le médecin-commandant Roussel, médecin-chef du service de la main-d'œuvre au Congo-Océan. Ses obsèques ont revêtu une certaine solennité : le gouverneur général p. i. et Mme Alfassa, le médecin-général Lecomte y assistaient. Le chef du Service de santé du Moyen-Congo, M. le médecin-colonel Jojo, ainsi que M. Simyan, délégué du Service de la main-d'œuvre du Congo-Océan, rendirent hommage à la personnalité du docteur Roussel.

Fait navrant : Mme Roussel et ses deux enfants devaient embarquer le mois dernier pour le Moyen-Congo.

---

COCHINCHINE  
(*La Revue économique d'Extrême-Orient*, 5 avril 1930)

Le « Cap-Padaran » a débarqué à Saïgon, le 15 février, 170 coolies chinois rapatriés du Congo et convoyés par l'administrateur Vavasseur.

Logés au Nhabé, ils devaient s'embarquer sur le « Yuan-Lee » pour Hongkong, mais ils refusèrent de s'embarquer si on ne leur donnait pas 30 piastres à chacun. Le « Yuan-Lee » partit sans eux et l'on envoya au Nhabé 21 miliciens et 3 gendarmes pour parer à toute éventualité.

---

Les travaux du Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 17 juin 1930, p. 1)

Les travaux sur la ligne en construction du Congo-Océan marchent à une allure tout à fait satisfaisante.

Du côté de Pointe-Noire, la plate forme est attaquée au kilomètre 125. Le rail définitif est posé jusqu'au kilomètre 100.

Au tunnel du kilomètre 141. la galerie est déjà ouverte sur une longueur de 200 mètres.

Du côté de Brazzaville, la plate-forme arrive jusqu'au kilomètre 158. On estime pouvoir terminer vers la fin de l'année la pose du rail définitif.

La question du recrutement de la main-d'œuvre est entrée dans une nouvelle phase.

D'un accord intervenu entre la Société chargée de la construction et la colonie, il résulte que le nombre des travailleurs à fournir par cette dernière sera réduit dans une large proportion.

Cette mesure est d'autant plus facilitée que le nombre des travailleurs volontaires est en augmentation.

---

La main-d'œuvre asiatique sur le Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 13 août 1930, p. 1)

Tout au début, on s'est un peu trop hâté de jeter le discrédit sur la main-d'œuvre indochinoise envoyée en Afrique Equatoriale. On la disait absolument insuffisante, donc indésirable. On criait même à la mauvaise volonté des agents administratifs recruteurs.

Mais voici qu'on arrive à une appréciation toute autre. Après une période d'acclimatement qui fut peut-être un peu longue, et pendant laquelle de trop nombreux décès furent constatés, l'état sanitaire de nos Asiatiques s'est amélioré à un tel point que le pourcentage de mortalité constaté chez eux est encore inférieur à celui absolument normal que présente le contingent des travailleurs du pays.

De plus, on a reconnu, à l'essai, les aptitudes propres des Asiatiques. Employés comme terrassiers, leur travail est d'un rendement plus que médiocre. Mais, utilisés dans les ateliers à des travaux de forge et de mécanique, ils se sont révélés extrêmement intelligents et compréhensifs.

On prétendait aussi que les Asiatiques ne s'expatriaient qu'à la condition d'emporter avec eux leurs dieux lares et leur famille. Or, les quelques centaines d'entre eux, arrivés en A. E. F., n'étaient accompagnés que d'un tout petit nombre de femmes.

C'est peut-être un tort.

L'Afrique Equatoriale, dont le peuplement est plus qu'insuffisant, n'aurait-elle pas intérêt à essayer de fixer chez elle des Asiatiques, et pour commencer, à retenir une partie des travailleurs qu'elle a fait venir à gros frais.

Pour cela, il faudrait un apport plus important de femmes.

Et même, ces dernières prises dans la classe des paysans, pourraient se livrer à la production, étant à proximité des chantiers, de légumes dont la vente leur serait d'un rapport certain dans un pays où les denrées vivrières font tout particulièrement défaut.

P. C. G. F.

---

Répertoire de l'*Officiel*  
MINISTÈRE DES COLONIES  
(*Les Annales coloniales*, 19 août 1930)

Décret portant autorisation d'ouverture de travaux et d'engagement de dépenses du Chemin de fer de Brazzaville à l'Océan.

Décret étendant aux travailleurs asiatiques engagés sur les chantiers du Chemin de fer Congo-Océan les dispositions du décret du 18 juin 1927 relatif à l'interdiction de la vente de l'alcool aux indigènes en A.E.F.

---

M. François Piétri, ministre des colonies, exalte à Marseille  
le programme colonial de la France  
(*Les Annales coloniales*, 23 septembre 1930)

#### L'œuvre accomplie

.....  
En vous demandant la permission de souligner, très brièvement, celles de ces réalisations qui me paraissent méritoires, je ne puis manquer de déplorer qu'en dehors d'un milieu averti et fervent comme celui auquel j'ai la bonne-fortune de m'adresser, le public ne s'intéresse trop souvent qu'aux faits divers de l'œuvre coloniale et non point à ses résultats.

Tout le monde connaît et commente les incidents d'Indochine. Combien se doutent qu'une grande réforme monétaire y a été poursuivie avec succès et a sauvé son économie d'une catastrophe ? On prend feu sur la mort d'un forçat illustre à la Guyane. Qui parle de l'essai de mise en valeur entrepris à l'intérieur de cette colonie et qui lui rendra, j'espère, un peu son ancienne richesse ? Le procès d'un journaliste à Madagascar [Dussac] défraye l'opinion, mais personne ne sait qu'on est en train d'y découvrir du pétrole. La dissidence d'une tribu de cannibales au Congo fait perdre de vue l'entreprise du Brazzaville-Océan ou la lutte contre la mouche du sommeil... Je pourrais, hélas ! multiplier des exemples qui sont loin d'être choisis au hasard. Un romantisme colonial, farci de faux détails et de racontars absurdes, agrémenté d'une sensiblerie facile, rejette dans l'ombre le patient et fécond réalisme d'une besogne que rien ne lasse, qui se poursuit avec le calme du devoir et que n'arrête même pas l'oubli, ou l'indifférence des foules !

.....  
À l'Union coloniale française  
(*Les Annales coloniales*, 30 septembre 1930)

#### Le Congo-Océan

L'Union coloniale, après avoir étudié le programme des grands travaux en A. E. F. et pris connaissance de la situation actuelle, avait appelé l'attention des pouvoirs publics sur l'importance que présentait la réalisation rapide du Congo-Océan et des ports de Pointe-Noire et de Brazzaville ; elle vient de recevoir des précisions intéressantes sur ces différentes questions.

En ce qui concerne le Congo-Océan, un avenant, dont les dispositions ont été prises en vue de permettre une accélération importante des travaux par une meilleure organisation, des chantiers en personnel et en outillage moderne, a été signé entre l'État et la Société concessionnaire.

#### Les crédits de Pointe-Noire

D'autre part, la disjonction, par la Commission des Colonies de la Chambre, des crédits prévus pour la construction du port de Pointe-Noire, n'apparaît pas comme

définitive ; le ministre des Colonies a décidé d'insister auprès de la Commission pour qu'elle revienne sur sa décision et maintienne dans le projet d'emprunt pour d'Afrique équatoriale française la prévision de 300 millions de francs qui avaient été estimés nécessaires pour assurer au Congo son débouché sur la mer.

.....

---

ENTREPRISES COLONIALES  
(*Les Annales coloniales*, 2 octobre 1930)

Un groupe franco-américain s'intéresse plus particulièrement à la mise en exploitation de permis de recherches minières dans la vallée du Niari. Il a envoyé à Brazzaville et à Pointe-Noire une mission d'ingénieurs qui a examiné les gisements et les travaux du chemin de fer Congo-Océan.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL  
LA VIE ECONOMIQUE  
(*Les Annales coloniales*, 11 octobre 1930)

À propos du Congo-Océan

Le lieutenant-colonel Mornet a présenté à la Commission coloniale de l'Entente franco-belge un rapport dont nous extrayons le passage suivant :

Le Congo français et le Congo belge auront bientôt l'un et l'autre une voie ferrée à grand trafic pour, relier le bassin intérieur du Congo à la mer. Une lutte, sous quelque forme que ce soit, entre ces deux voies ferrées nous paraît aussi préjudiciable aux intérêts de l'un et de l'autre, et sans issue possible. Nous voyons beaucoup mieux une entente pour régler d'un commun accord les intérêts réciproques.

Nous croyons également qu'il serait très intéressant d'établir une liaison entre les deux chemins de fer, soit au moyen de ferry-boats, soit, mieux, au moyen d'un pont à établir sur le Congo. Le Congrès pourrait utilement demander que l'étude de ce pont soit faite au moyen d'une mission mixte franco-belge. L'étude ainsi faite par des techniciens qualifiés permettrait de chiffrer approximativement la dépense à engager pour la réalisation d'un tel projet, et, par conséquent, d'estimer l'époque probable où le développement des ressources financières des deux colonies permettrait d'entreprendre un travail aussi considérable.

.....

---

L'Afrique Equatoriale Française devant l'Office international d'hygiène publique  
(*Les Annales coloniales*, 18 octobre 1930)

Gros succès pour l'Afrique Equatoriale Française à l'Office international d'hygiène publique.

Cet Office, créé par arrangement international signé à Rome en 1907, a son siège à Paris. Il est chargé de l'étude de tous les grands problèmes sanitaires internationaux qui lui sont déférés par les gouvernements adhérents (cinquante à l'heure actuelle).

C'est, en somme, la plus haute autorité scientifique en matière d'hygiène internationale.

Les représentants de l'Office se réunissent deux fois par an. Les quatre gouvernements généraux des Colonies françaises y sont représentés par des délégués permanents

À la séance du 15 octobre dernier, le médecin général Bayé, chef du service central de Santé au ministère des Colonies, et délégué de l'Afrique équatoriale à l'Office international, a exposé à ses collègues les résultats remarquables obtenus par cette Colonie au point de vue de l'acclimatement de la main-d'œuvre asiatique au Congo où elle est employée aux travaux du chemin de fer Congo-Océan.

Cet acclimatement des Chinois en Afrique avait été vainement tenté au cours de ces quarante dernières années. Partout, il avait donné lieu à d'effroyables désastres sanitaires, dont il a fait l'historique d'après les archives de l'époque et les renseignements qu'il s'est procurés. Ils ont donné jusqu'à 43 % de mortalité en quatre mois !

Or. l'essai actuellement en cours en A.E.F. a donné une mortalité globale de 4 % en quinze mois. La plupart des décès concernent les équipes employées sur les chantiers du Mayombe dont on sait l'exceptionnelle insalubrité. Chiffre qui n'est pas supérieur à la mortalité des Européens vivant dans la même région où ils ne sont occupés cependant qu'à un travail de surveillance sans efforts physiques.

La plupart des décès se sont produits dans les premiers mois de l'arrivée alors que les travailleurs étaient en pleine période d'acclimatement. À l'heure actuelle, cette période dangereuse est franchie, et, depuis trois mois, on n'a eu à enregistrer qu'un seul décès.

Le médecin général Bayé a exposé dans ses moindres détails toutes les précautions prises au point de vue de l'hygiène des chantiers, de la médecine préventive, du régime du travail, du maintien de l'état moral, de la nourriture, de l'habillement, etc.

Ces résultats ont vivement frappé les membres de l'Office international. et le président, se faisant l'interprète de ses collègues, a prié le représentant de l'A.E.F. de transmettre au gouverneur général de la Colonie et à son personnel sanitaire ses vives félicitations pour avoir su résoudre un problème réputé jusqu'ici comme une utopie irréalisable : l'acclimatement de la main-d'œuvre asiatique en Afrique tropicale et équatoriale.

Nul doute que ce résultat, par les perspectives nouvelles qu'il offre au point de vue de la Colonisation des régions d'Afrique insuffisamment peuplées, n'aura un grand retentissement.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
(*Les Annales coloniales*, 28 octobre 1930)

Rétribution des travailleurs sur le chemin de fer Congo-Océan

Les salaires des travailleurs qui, après un ou plusieurs séjours sur les charniers du Mayombe, et sans retourner dans leurs loyers, rengagent pour une période de six mois au minimum, ont été fixés ainsi qu'il suit :

1° Premier rengagement :

Manœuvre rengagé, 4 francs par jour.

Capita chef d'équipe rengagé, 4 fr. 50 par jour.

2° Deuxième rengagement :

Manœuvre rengagé, 4 fr. 50 par jour.

Capita chef d'équipe rengagé, . 5 fr. par jour.

3° Troisième rengagement et suivants :

Manœuvre rengagé, 5 francs par jour.

Capita chef d'équipe rengagé, 5 fr. 50 par jour.

Ne seront considérées comme étant en cours du deuxième rengagement et suivants que les travailleurs ayant souscrit un rengagement d'un an ou deux rengagements successifs de six mois.

D'autre part, les salaires à allouer aux travailleurs indigènes employés à la construction du C. F. C. O. sont fixés comme suit.

Pour l'homme présent :

1° Sur les chantiers :

Manœuvre, 2 fr. 50 par jour.

Capita chef d'équipe : 3 francs par jour.

2° Dans les camps d'entraînement :

Manœuvre, 1 fr. 50 par jour.

Manœuvre d'équipe, 2 francs par jour.

Capita chef d'équipe, 2 francs par jour.

La journée du dimanche sera payée comme encouragement au travail à tout manœuvre ou capita ayant travaillé les six jours de la semaine.

Art. 3. — Les salaires à allouer aux travailleurs libérés après un séjour sur les chantiers du chemin de fer et qui, dans leurs villages, rengagent volontairement pour retourner sur les chantiers sont :

Pour l'homme présent sur les chantiers ;

Manœuvre rengagé, 3 fr. par jour.

Capita chef d'équipe rengagé, 3 fr. 50 par jour.

L'exemple de l'A. E. F.  
par Étienne Antonelli,  
député de la Haute-Savoie,  
rapporteur du budget de l'Algérie  
(*Les Annales coloniales*, 4 novembre 1930)

.....  
L'A.E.F. n'a aucune grande voie de pénétration de la mer vers l'intérieur. Jusqu'ici, elle a utilisé le chemin de fer belge de Léopoldville à Matadi.

Sans toute, on construit actuellement le chemin de fer de Brazzaville à Pointe-Noire, le Congo-Océan, comme on l'a baptisé. Le premier coup de pioche a été donné le 6 février 1921 à Brazzaville. Depuis, les travaux ont été poursuivis dans des conditions que nous n'avons pas à juger ici. Nous savons seulement qu'on a attendu l'année 1927. et les protestations brutales d'une opinion publique alertée et mal informée pour décider l'emploi d'un matériel mécanique susceptible de remplacer une main-d'œuvre fragile et précaire.

Grâce à ce matériel, qui comprend 10 pelles à vapeur, 54 loco-tracteurs, 12 groupes compresseurs d'air, 46 marteaux perforateurs, 14 bétonnières, 7 concasseurs<sup>8</sup>, les travaux avancent à un rythme plus accéléré, mais encore trop lent à notre gré. Actuellement, la situation est la suivante :

	km.
--	-----

---

<sup>8</sup> Information contestée plus bas : *Les Annales coloniales*, 14 novembre 1930.

Longueur totale du ch. de fer.	520
Plateforme terminée et exploitée	225
Plateforme en construction	60
Reste à faire	255

L'achèvement des travaux est prévu pour 1934. On pourrait réduire ce délai de moitié.

.....  
 Les milliards placés en A.E.F., pour son aménagement économique, ne risquent pas d'être perdus. En les lui offrant aujourd'hui, non seulement nous aiderons notre industrie nationale atteinte par la crise mondiale, mais nous préparerons l'avenir.

LE PORT DE POINTE-NOIRE  
 par Georges Nouvelle,  
 député de Saône-et-Loire,  
 vice-président de la Commission de l'Algérie, des Colonies et des Protectorats,  
 membre de la Commission des Mines  
 (*Les Annales coloniales*, 13 novembre 1930)

.....  
 Qu'il soit tout d'abord entendu que nous n'élevons aucune objection de principe contre ledit emprunt. On sait qu'il est destiné à financer, pour 447 millions, l'achèvement de la voie ferrée de Brazzaville à l'Océan, et, pour 300 millions, l'établissement d'un port en eau profonde à Pointe-Noire. terminus obligatoire de la voie ferrée.

Organisons le contrôle  
 par Étienne Antonelli,  
 député de la Haute-Savoie,  
 rapporteur du budget de l'Algérie  
 (*Les Annales coloniales*, 14 novembre 1930)

J'avais, dans un de mes derniers articles (numéro du 4 novembre), signalé, sur la foi de documents officiels, qu'un matériel mécanique, composé de 10 pelles à vapeur, 54 loco-tracteurs, 12 groupes compresseurs d'air, 46 marteaux perforateurs, 14 bétonnières, 7 concasseurs, était, enfin, en service sur les chantiers du Congo-Océan et j'ajoutais que l'achèvement des travaux était prévu pour 1934.

Un témoin, qui est allé faire son enquête sur place, dont la bonne foi ne peut pas, je crois, être mise en doute, mais qui me demande de ne pas le nommer, m'écrit à ce propos :

« ... On vous a trompé. Malgré toutes les promesses faites devant le Parlement, aucun matériel mécanique ou pneumatique n'est encore en service sur les chantiers du Mayombe. À mon passage, il y a quelques semaines, on pouvait voir en tout et pour tout :

Un compresseur en marche,  
 Un autre en installation,

Et aucune pelle mécanique.

Les ouvriers étaient obligés d'extraire des rivières du Mayombe le sable et le gravier nécessaires aux ouvrages d'art. Ce travail se faisait encore, j'en ai été témoin, à la main, les travailleurs plongés dans l'eau souvent jusqu'au ventre. »

Parmi les exemples des conséquences qu'entraînent de telles méthodes de travail, j'emprunte seulement celui-ci à mon correspondant :

« ...Le souterrain du Bamba, avec ses 1.700 mètres, constitue la clé de la traversée du Mayombe. Cet ouvrage, attaqué du côté de l'Océan, en avril 1929, par l'ouverture d'une petite galerie, s'est trouvé arrêté au bout de 200 mètres, depuis quelques mois, par suite des effondrements dus à l'absence d'ouvriers boiseurs.

On rapporte que le jour de la visite du directeur des Travaux publics de l'A.-E.F on donna le change à cet ingénieur en faisant sortir de la galerie des wagons de déblais qui avaient été, préalablement, chargés à l'extérieur. »

Et pour conclure, mon correspondant fait remarquer que « ce n'est pas avant 1936 que la plate-forme sera prête à recevoir la voie ferrée, alors qu'avec d'autres moyens de travail, le Congo-Océan aurait pu être ouvert à l'exploitation avant 1930. »

Ce n'est point pour le vain plaisir d'opposer témoignage à témoignage et affirmation à affirmation que je veux donner la publicité des *Annales coloniales* aux contestations de mon correspondant. C'est seulement pour pouvoir m'élever de ce cas particulier à un problème plus général de droit constitutionnel qui intéresse l'avenir même du régime démocratique, dans notre pays, celui du contrôle.

Dans l'ancien régime, sous la royauté, la fonction de contrôle était exercée par le roi. En droit, les gouvernés autorisaient, les gouvernants commandaient et contrôlaient, l'administration exécutait.

Au moment du plein épanouissement du régime, le pouvoir royal exerçait lui-même sa fonction de contrôle par son Conseil, formé au début par les « missi dominici », puis par un corps de hauts personnages formés des « maîtres des requêtes » qui examinaient les placets adressés au roi, et des « conseillers » qui délibéraient avec le roi sur les solutions. Mais, peu à peu, le Conseil devient un simple corps administratif qui prend place au sommet dans la hiérarchie. Il se divise en cinq conseils : le conseil des affaires étrangères ou Conseil d'État, le conseil des dépêches, le conseil des finances, le conseil du commerce et le conseil privé.

Ainsi, peu à peu, le contrôle s'affaiblit dans la main des gouvernants, qui pour se libérer des gouvernés et empêcher les conflits avec eux, donnent la prépondérance à l'administration. Celle-ci, finalement, exécute et contrôle.

Quand le régime démocratique s'établit, la fonction de contrôle passe avec le commandement aux gouvernés, suivant la logique du régime. Alors les représentants des gouvernés commandent et contrôlent l'exécutif, quand il subsiste, règne mais ne gouverne pas, l'administration exécute mais ne contrôle pas. C'est l'époque révolutionnaire avec ses « représentants en mission » qui avaient le droit de destituer et de remplacer provisoirement les fonctionnaires et de prendre provisoirement toutes les mesures nécessaires, même celles de sûreté générale (décret du 26 janvier 1793).

Mais cela ne dure pas. Nés de la tourmente révolutionnaire, les représentants en mission disparaissent avec elle. Au reste, l'empire concentre dans l'empereur tout le contrôle dont il ne délègue à personne la moindre parcelle. Puis, peu à peu, au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, l'administration reprend, en fait, le contrôle des mains die l'exécutif défaillant et du législatif qui encourage l'évolution dans sa crainte de fortifier l'exécutif.

Au début de la troisième république, cependant, on assiste à une nouvelle tentative pour rétablir la fonction de contrôle, dans la logique même du régime en rendant ce contrôle à ceux qui commandent, c'est-à-dire aux représentants des gouvernés. « Le droit d'interpellation » sur tous les actes, non seulement du ministre mais de l'administration et ce que les adversaires du régime ne se lassèrent pas de dénoncer



sous le nom de « ingérence des parlementaires dans l'administration » permettent ce contrôle de l'administration, dans la pratique.

En réalité, il faut reconnaître que le système donnait lieu à des abus et que les protestations contre « l'ingérence » des parlementaires étaient, souvent, très fondées.

Par ailleurs, le droit d'interpellation perdait son efficacité par l'habitude prise par les ministres de couvrir leur administration qui transformait ainsi le contrôle sur l'administration en un simple contrôle extérieur sur le gouvernement.

Ainsi, depuis longtemps mais surtout depuis la guerre, à la faveur des événements qui mirent tous les pouvoirs, au moins en fait, entre les mains de l'administration militaire pendant toutes les hostilités, nous avons assisté à l'affaiblissement progressif du pouvoir de contrôle entre les mains des représentants des gouvernés.

Le ministre lui-même se considère comme le premier de ces fonctionnaires, comme leur chef hiérarchique. L'administration administre et se contrôle elle-même en fait, même quand subsiste un corps spécial comme dans les finances ou les colonies.

Le Parlement n'a plus qu'un pouvoir de contrôle formel et sans aucune réalité profonde.

Et je reviens, par ce long détour, à l'A.-E. F. et au Congo-Océan.

Je ne prends pas parti. Je ne sais pas et ne veux pas savoir qui a raison de l'administration qui m'énumère les pelles à vapeur et les marteaux perforateurs ou de mon correspondant qui ne les trouve pas sur les chantiers.

Ce que je sais, c'est que nous sommes appelés à autoriser un emprunt de 747 millions, si je ne me trompe, pour achever le Congo-Océan et construire le port de Pointe-Noire et que nous n'avons aucun moyen pratique, réel, efficace de contrôler la valeur des propositions faites et les conditions dans lesquelles les travaux seront exécutés.

Et je dis qu'il y a là un vice profond qui tuera le régime démocratique, si l'on n'y prend garde, comme il a tué l'ancien régime.

Le contrôle doit être indépendant de l'exécution et rester entre les mains de celui qui commande.

Organisons donc le contrôle démocratique.

---

AU PALAIS BOURBON i  
Les matins coloniaux  
ou gens de France au labeur  
par O. Pauvert  
(*Les Annales coloniales*, 20 novembre 1930, p. 1)

.....

Le justicier

C'est M. Nouelle qui reparle des « 25.000 » morts du Brazzaville-Océan et il fait le procès de la Compagnie des Batignolles qui n'a pas trouvé le moyen d'équiper ses chantiers de pelles plus perfectionnées que celles dont se servent les enfants sur les plages.

Voilà du primitif par trop authentique !

.....

---

L'emprunt colonial à la Chambre  
(*Les Annales coloniales*, 20 novembre 1930, p. 1 et 2 )

M. Pietri, ministre des Colonies

.....  
Il y a eu des fautes commises, reconnaît-il. En 1926-1928, il y a eu une lourde mortalité sur les chantiers du Mayumbe. Il ne faut pas oublier que la mortalité est extrêmement développée en A.-E. F. La question n'est pas de savoir si le travail sera libre ou obligatoire, mais de savoir si ce travail atteindra ou au contraire améliorera la santé des indigènes.

La mortalité sur le Mayumbe atteint encore 11 %. Sur les chantiers de Brazzaville, 3 à 4 %. Or, quelle est la mortalité moyenne du pays ? 5 à 6 %. Vo- Donc on est, à Brazzaville, au-dessous de la moyenne.

Actuellement il y a 2.000 travailleurs volontaires, Et ce chiffre augmente tous les jours.

Il y a, d'ailleurs, peut-être des possibilités de reprendre l'expérience de la main-d'œuvre chinoise.

M. Moutet conteste les renseignements donnés par M. Antonetti concernant l'emploi des machines sur les chantiers.

M. Pietri indique que l'outillage technique en service atteint déjà une valeur de 10 millions. Il rappelle que lui-même a passé en août un avenant avec la Compagnie des Batignolles pour développer l'emploi des machines.

Il ajoute qu'un effort a été fait pour augmenter le nombre de médecins. Il y en a 25 de plus qu'en juillet dernier.

Et il conclut en demandant le vote de cet emprunt nécessaire et qui fera progresser la civilisation.

---

Les travaux de construction du chemin de fer Congo-Océan  
et du port de Pointe-Noire  
(*Les Annales coloniales*, 24 novembre 1930, p. 1 et 2 )

Pendant l'année qui vient de s'écouler, les progrès les plus sensibles que nous ayons eu à enregistrer en un an depuis le commencement des travaux ont été réalisés, et cela, bien que l'effort des chantiers de la division côtière ait eu, pendant cette période, à se déployer au cœur même du Mayombe, dans la partie la plus difficile et la plus aride de toute la ligne future.

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre courant, le rail définitif se trouve posé et exploité jusqu'au kilomètre 100, traversant deux souterrains terminés et chevauchant de nombreux viaducs. La voie de service, si indispensable aux travaux et à l'allègement de la charge incombant à la main-d'œuvre, à son infrastructure entièrement terminée et sa voie posée et exploitée jusqu'au kilomètre 120. Elle dessert maintenant le gros des travaux en cours et progresse tous les jours pour se souder incessamment, à M'Vouti, à la route automobile.

Du kilomètre 100 au kilomètre 105, l'infrastructure est à peu près terminée, le souterrain de 92 mètres du kilomètre 101 ayant ses maçonneries en voie d'achèvement ainsi que le viaduc à cinq arches du kilomètre 102. Les ouvrages courants et les murs de soutènement de ce tronçon sont achevés et les terrassements presque terminés. Deux viaducs secondaires y sont entrepris et deux souterrains de 167 mètres et 141 mètres le seront bientôt.

Du kilomètre 105 au kilomètre 115, tronçon non encore attaqué voici un an, les terrassements sont partout ouverts et partiellement exécutés ; les ouvrages courants et les murs de soutènement en bonne voie d'achèvement et trois viaducs sont en cours de construction. Au kilomètre 105, un souterrain de 172 mètres est également en cours et 500 mètres plus loin, un autre de 180 mètres vient d'être entrepris.

Du kilomètre 110 au kilomètre 115, les deux tiers des terrassements sont exécutés et les ouvrages courants en voie d'achèvement ; les trois viaducs sont en cours de construction ; il n'y a pas de souterrain à exécuter.

Du kilomètre 115 au kilomètre 120, les terrassements ont été attaqués ainsi qu'un petit viaduc : sur cette section, pas de souterrain ni de grand viaduc.

Du kilomètre 120 au kilomètre 125, tous les terrassements et importants roctages ont été poussés et terminés plus qu'à moitié. Un souterrain de 144 mètres est en cours à ses deux extrémités et on vient de commencer les trois grands viaducs.

Enfin, au Bamba, la perforation du souterrain de faite, long de 140 mètres, a reçu tout son matériel qui est en plein fonctionnement. La grande galerie, ouverte côté Pointe-Noire sur 210 mètres de long, a été retardée dans son avancement par la rencontre de poches de boues dont la traversée, très délicate, est aujourd'hui surmontée. La voie de service arrivant actuellement à M'Vouti, l'attaque de la tête Brazzaville de ce souterrain va être entreprise avant la fin de l'année.

L'état d'avancement de cet ensemble des chantiers est aujourd'hui tel que les services de la construction sont certains d'amener le rail définitif et la locomotive à M'Vouti avant la fin de l'année 1931, réalisant ainsi la première liaison sûre par le rail et la route de Pointe-Noire à Brazzaville sans sortir du territoire de la colonie. Cette liaison, qui permettra tant aux paquebots qu'aux cargos français de fixer définitivement leur terminus à Pointe-Noire, est d'une importance capitale dans l'histoire du développement économique de la colonie.

.....  
\_\_\_\_\_

M. le gouverneur général Antonetti en tournée  
(*Les Annales coloniales*, 24 novembre 1930, p. 2 )

Lors de son retour dans la Colonie, M. R. Antonetti, gouverneur général de l'A.-E.F., désireux d'arriver rapidement à Brazzaville pour y reprendre la direction de ses services, n'avait pu s'arrêter sur les chantiers du chemin de fer outre le Mayumbe et Brazzaville.

Afin de combler cette lacune, il s'est rendu, entre le 23 et le 25 septembre, dans la région de Mindouli, accompagné de MM. Marchessou, lieutenant-gouverneur p. i. du Moyen-Congo, Eguillon, inspecteur général des Travaux publics, et Gallet, secrétaire, pour y passer l'inspection détaillée des travaux.

#### Visite aux chantiers du chemin de fer

Le 23 septembre, le gouverneur général, parti le matin de Brazzaville, a déjeuné au buffet de Kibouendé et a visité, dans l'après-midi, les chantiers jusqu'à la Bouaboua, au kilomètre 161, constatant l'état d'avancement très satisfaisant des travaux dans ce secteur.

La plate-forme est terminée jusqu'au kilomètre 153, et la visite a pu être faite en automobile jusqu'à ce point. Du 153 au 158, le gouverneur général a visité les chantiers à pied, et a ensuite repris sa voiture jusqu'au kilomètre 161. Cette portion est très avancée et sera achevée avant la fin de l'année.

Le gouverneur général coucha à la Bouaboua et partit le lendemain matin pour suivre, en voiture, le chemin de service parallèle à la voie ; les fondations du viaduc des Calebasses au kilomètre 163 sont terminées, et le viaduc de la Loulombo, au kilomètre 165, bel ouvrage en arc, est presque terminé. On peut escompter que, jusqu'au kilomètre 169, les travaux seront entièrement terminés au 1<sup>er</sup> janvier prochain.

Au delà, M. Antonetti inspecta les travaux des trois autres viaducs ; le trajet, du kilomètre 163 au 205, comportera, entre autres ouvrages, douze grands viaducs.

De retour à la Bouaboua, le gouverneur général utilisa sa troisième journée à l'étude de diverses questions, notamment celle de la pose de la voie définitive de 1 m. 067 sur la partie de la plate-forme terminée, celle du transport d'engins mécaniques au delà du kilomètre 205 en direction de Madingou, et, surtout, à celle de la main-d'œuvre, dont les salaires vont être relevés, et pour laquelle sera organisé un ravitaillement en viande fraîche. Il visita également le lotissement de Mindouli et prit diverses décisions relatives à la construction de l'hôpital et de l'école.

L'après-midi même, il était de retour à Brazzaville.

#### Au Congo Belge

Le 3 octobre dernier, M. R. Antonetti, gouverneur général de l'A.-E.F., accompagné de M. le gouverneur Alfassa, et de diverses personnalités de son cabinet, a rendu visite à M. Tilkens, gouverneur général du Congo Belge, à Kinshasa, Au débarcadère, deux compagnies rendaient les honneurs.

La musique jouait la *Marseillaise* et le canon tonnait, au moment où le représentant de la France atteignit la rive belge.

Après la présentation des chefs de service, un champagne d'honneur eut lieu à la résidence, et des toasts furent portés en l'honneur de la France et du chef de la colonie voisine.

Dans sa réponse, M. Antonetti souligna l'étroite solidarité des deux colonies et se félicita des relations amicales existant à tous les degrés de la hiérarchie entre les deux rives au Pool. Il leva son verre en l'honneur de la Belgique, de ses souverains et de ses hôtes. A 17 heures, il s'embarquait sur une vedette du Gouvernement, salué à son départ avec le même cérémonial qu'à son arrivée.

On ne peut que se féliciter de cette manifestation de cordialité qui ne peut, en les entretenant, que resserrer les liens nécessaires, en Afrique comme en Europe, des deux nations sœurs.

---

#### NÉCROLOGIE

(*Les Annales coloniales*, 24 novembre 1930)

M. Patra (Marius), employé à la Société de constructions des Batignolles, décédé le 2 octobre 1930, à M'Vouti (Moyen-Congo).

---

#### Des récompenses pour l'assistance médicale

(*Les Annales coloniales*, 25 novembre 1930)

Voici la liste des prix qui ont été décernés vendredi dernier, au cours de la manifestation qui s'est déroulée dans le grand amphithéâtre de l'Académie de médecine, et dont les *Annales coloniales* ont donné le compte rendu :

.....  
Médaille de bronze, Prix de 500 francs. Docteur Jortner, hygiéniste adjoint. Montre un beau dévouement dans le service médical du chemin de fer Congo-Océan, sous le dur climat du Mayumbe.

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL  
LA VIE ÉCONOMIQUE  
Service des transports du personnel et du matériel entre Mindouli et M'Vouti  
(*Les Annales coloniales*, 20 décembre 1930)

Le fonctionnement et le contrôle des transports du personnel et du matériel entre Mindouli et M'Vouti et vice-versa, exécuté en vertu de contrats, sera assuré par la Direction des Services administratifs du Ravitaillement de la main-d'œuvre du Congo-Océan, des transports et du transit, placé sous la direction de l'intendant militaire de 1<sup>re</sup> classe Bonhomme.

Les marchés concernant ces transports seront passés par ce fonctionnaire de l'Intendance, quel que soit le budget d'imputation ; ils seront exécutés sous sa direction.

En ce qui concerne les transports de vivres vers M'Vouti, le Service de la main-d'œuvre du Mayumbe fera connaître d'avance, et dans une période de trois mois, ses besoins tant en vivres frais qu'en aliments provenant de l'extérieur. Les vivres frais devront, dans la mesure du possible, être fournis par la région comprise entre Mindouli et le Mayumbe. Des prévisions sur les possibilités mensuelles de fournitures à prendre dans cette région seront établies par le lieutenant-gouverneur du Moyen-Congo.

Il sera procédé de la même façon pour les vivres à demander à la même région pour les chantiers de la section de Brazzaville, de façon à utiliser autant que possible pour leur transport les voitures qui reviendront à vide. Les transports relatifs au ravitaillement des chantiers de la division de Brazzaville, de Brazzaville au km. 205, effectués au moyen des véhicules du Service des Transports automobiles, continueront à être exécutés sous la direction du chef du Service de la Construction.

---

La pêche à Port-Gentil  
(*Les Annales coloniales*, 3 février 1931)

Nous empruntons ces intéressants renseignements à *l'Étoile noire de l'A.E.F.* sur la pêche à Port-Gentil :

.....  
M. Thomas s'était mis en rapport (dès qu'il avait vu la possibilité pour les pêcheurs de prendre, avec leurs moyens actuels, une quantité suffisante de poisson) avec M. le gouverneur général Antonetti pour envisager le ravitaillement en poisson salé des quelques 12.000 travailleurs indigènes du chemin de fer Brazzaville-Océan.

Plusieurs câbles furent échangés, des rapports transmis à M. Antonetti pour lui permettre de se faire une opinion précise à ce sujet. »

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
Création d'un service de terrassement par matériel Caterpillar  
(*Les Annales coloniales*, 17 février 1931)

Par arrêté du 13 décembre 1930, a été créé un service dénommé « Service des terrassements par tracteurs », ayant pour objet l'exécution de travaux de terrassements par matériel Caterpillar sur l'emprise du chemin de fer Congo-Océan, dans la région du Niari.

Ces travaux seront ordonnés par l'Inspecteur général des Travaux publics.

En cas de nécessité, sur décision du gouverneur général, le chef du service « Terrassements » sera autorisé à employer le matériel Caterpillar disponible à des travaux en régie tels que routes ou nivellement, pour le compte du Gouvernement du Moyen-Congo ou tout autre budget.

Les dépenses afférentes aux travaux du chemin de fer Congo-Océan seront supportées par le budget de l'emprunt, chapitre 1<sup>e</sup>, article 4 « Infrastructure ».

Les dépenses se rapportant aux travaux qui pourront être effectués pour d'autres fins seront supportées par le budget au compte duquel ils auront été exécutés. Elles viendront en atténuation des dépenses de l'article 4 du budget de l'emprunt.

---

GRANDS REPORTAGES  
GLOIRE AUX BATIGNOLLES !  
par M. G. Deletoille  
(*L'Étoile de l'AEF*, 21 février 1931)

Critique d'un reportage de Georges Manue paru dans *Département de l'Indre*

.....  
Un peu plus bas, dans l'Angola portugais, le Benguela Railway passe ou franchit, lui, de la haute montagne sur environ 200 kilomètres. Oui M. Georges Manue ! Et cette ligne terminée, représente en difficultés dix fois au bas mot celles que l'on peut rencontrer sur le Congo Océan.

Il y a là-bas des tunnels trois fois plus longs que celui du Bamba, et situés à une altitude trois fois plus élevée.

Le Benguela Railway est une œuvre formidable. Le Congo-Océan ne sera jamais que ce qu'il est.

Le premier a près de 3.000 kilomètres de longueur, l'autre 450 [516].

L'un est fait. Les sleeping-cars y roulent.

L'autre est à faire, quoique vous disiez, mon cher Manue:

---

Brazzaville-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1931)

On annonce que la pose de la voie définitive de 1 m. 067 entre Brazzaville et Mindouli commencera le 1<sup>er</sup> mai 1931. Toutes dispositions sont prises pour que le trafic subisse le minimum de gêne pendant la substitution de la voie de 0 m. 60 à celle de 1 m. 067.

---

Un visiteur aux chantiers du Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 24 mars 1931, p. 1)

On annonce que M. Goudal, fonctionnaire du Bureau international du travail, qui visite en ce moment le Congo bodge, a été autorisé par le gouvernement français à se rendre dans notre Afrique équatoriale, où il pourra se rendre compte des mesures sanitaires et autres prises à l'égard des travailleurs indigènes des chantiers du Congo-Océan. Toutes facilités, dans ce sens, seront données à M. Goudal.

---

Comment se recrute la main-d'œuvre du chemin de fer Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 24 mars 1931, p. 2)

Le gouvernement général de l'Afrique équatoriale nous communique les indications suivantes :

Les instructions officielles

Il y a quelques semaines, M. Antonetti, gouverneur général de l'A.-E. F., a donné, au service du contrôle de la main-d'œuvre, ses directives annuelles pour le recrutement, pendant l'année 1931, des travailleurs indigènes du chemin de fer Congo-Océan.

Les contingents fixés le 13 novembre 1930, en conseil de gouvernement, pour l'année courante, s'élèvent, pour la Division Côtière, à 7.700 hommes (5.500 recrutés en Oubangui-Chari pour 1 an et demi ; 1.500 au Tchad ; 700 recrutés au Moyen-Congo pour un an).

Pour la division de Brazzaville, ils s'élèvent à 4.700 dont 2.500 recrutés dans la circonscription du Pool pour six mois, et 2.200 dans les autres régions du Moyen-Congo, pour un an.

Soit au total de 12.400 hommes sur les chantiers du chemin de fer Congo-Océan.

Comme précédemment, le plus grand soin est apporté à la préparation du recrutement, accompagné d'une active propagande faite par les chefs de circonscription et de subdivision avec l'aide d'agents indigènes sérieux et dévoués.

Les chefs de terre, qui obtiennent les meilleurs résultats sont récompensés, Généralement., on enrôle volontairement un indigène lettré, ayant de l'influence sur ses compatriotes et qui a pour mission d'assurer la liaison entre l'Administration d'une part, les travailleurs et leurs familles d'autre part.

On fait aussi visiter périodiquement les chantiers par les chefs de terre qui nient volontiers notre force et notre influence ; ils peuvent ainsi se rendre compte de la façon dont leurs hommes sont traités, ainsi que de la valeur économique du chemin de fer. La visite terminée, ils sont rapatriés par les soins de l'Administration.

Conditions de recrutement

Les chefs de circonscription donnent à tout indigène ayant travaillé sur les chantiers une considération particulière dans son village.

Les femmes des travailleurs n'accompagnant pas leur mari, ainsi que les biens des travailleurs absents, sont l'objet de la sollicitude particulière de l'Administration.

Pour ne pas aboutir à une désorganisation des groupements indigènes, il est recommandé de recruter d'abord les célibataires, puis les mariés sans enfants. Les chefs de familles nombreuses ne sont recrutés que tout à fait exceptionnellement.

Les anciens tirailleurs ayant fait campagne ne sont recrutés comme travailleurs que s'ils sont formellement volontaires, de même que les indigènes ayant été précédemment recrutés.

Les populations sont informées des avantages nouveaux accordés cette année aux travailleurs : nouveaux salaires; habillement et équipement, fêtes, récompenses, primes, etc.

En résumé, rien n'est négligé de tous les éléments psychologiques infiniment délicats qui influent sur ces hommes généralement primitifs, et font comprendre aux populations qu'elles doivent travailler au chemin de fer par devoir comme par intérêt économique et particulier.

Aptitude physique

Le plan préalable du recrutement dans chaque région fixe d'une façon minutieuse les centres d'examen où s'effectue la visite médicale prescrite.

Les directives restent les mêmes, mais elles ne doivent pas être appliquées aveuglément. Il appartient au médecin qui reste toujours maître de sa décision de les adapter à chaque cas particulier, et en fonction de la valeur générale du sujet examiné.

Cette visite est, autant que possible, effectuée par un médecin français des troupes coloniales, spécialisé dans ces opérations. À défaut, les travaux des hygiénistes adjoints donnent lieu à des contre-visites. Des moyens de transport rapides sont mis à la disposition des médecins militaires, spécialement dans les secteurs de maladie du sommeil, de façon que les visites et contre-visites contrarient le moins possible les plans de prophylaxie en cours d'exécution. On évite ainsi les éliminations excessives et en masse de sujets présentant des ganglions de nature banale. L'exclusion définitive n'est prononcée qu'après examen microscopique du sang et de la lymphe ganglionnaire. On élimine les trypanosomés et non les ganglionnaires; on écarte du recrutement, de même, les femmes enceintes.

### Acheminement

Les effets et objets nécessaires aux travailleurs sont expédiés en temps-utile dans chaque circonscription d'origine qui fait connaître ses besoins, compte tenu du matériel qu'elle possède déjà.

Les travailleurs ne sont mis en route qu'après avoir reçu les objets d'habillement, d'équipement et les vivres nécessaires. Les travailleurs provenant des régions où les habitants se nourrissent de miel reçoivent, en outre, des mortiers.

Les feuilles de route et les fiches médicales sont établies avec un soin particulier ; les équipes sont constituées à l'effectif de 30 hommes et un capita (moniteur).

On mentionne, de façon spéciale, les volontaires et les rengagés faisant partie des équipes.

Les gîtes d'étape sont l'objet d'une surveillance médicale spéciale et sont désinfectés lorsqu'il y a des tiques, agents vecteurs de la récurrente.

Les transports par pirogues et par automobiles sont employés dans la plus large mesure possible. Tous ceux, tels les recrutés de l'Alima-Léfini, qui ont un long parcours fluvial à effectuer, sont transportés par chalands dans des conditions de charge rigoureusement réglementées. Ces capacités ne peuvent être augmentées qu'avec l'approbation du service de santé de la main-d'œuvre de Bangui par le voyage de descente.

En plus des consignes habituelles, le convoyeur doit veiller particulièrement à ce que les travailleurs ne fassent pas d'imprudences sur les chalands.

Le contenu de la boîte de pharmacie doit être complet ainsi que la provision de lait condensé destinée aux malades. Une surveillance spéciale est établie pour empêcher la vente clandestine des objets d'habillement ou d'équipement, ou des vivres qui leur sont remis.

La corvée de bois assurée par les travailleurs est supprimée dans les régions insalubres ou contaminées. Toutefois, le convoyeur fait assurer à l'escale précédente, une réserve suffisante pour assurer, à chaque repas, la cuisson des aliments. Les travailleurs inaptes sont dispensés de la corvée.

Les convois par voie de mer se font à l'effectif de 100 à 400 indigènes. Sur le chemin de fer belge, il est logé 40 indigènes par wagon. Par voie de terre via Mindouli-Madingou, les convois sont organisés par détachement de 100 indigènes. Tous incidents ou hospitalisations sont portés sur la feuille de route accompagnant le détachement, l'hospitalisation en cours de route est ordonnée par le médecin et l'indigène ne reprend sa route qu'après guérison complète. Vérification est faite à l'arrivée des convois automobiles, du matériel remis, et toute perte est signalée.

Dans les camps d'entraînement, le salaire des manœuvres est de 1 fr. 50 par jour et celui des capitas de 2 francs. Sur les chantiers, 2,50 et 3 francs ; les rengagés au Mayumbe ont 4 et 5 francs. Au troisième rengagement, taux maximum, 5 et 5,50. Pour



cette dernière catégorie, un rengagement d'un an donne lieu au versement d'une prime de 700 francs et un rengagement de six mois à une prime de 350 fr. Les travailleurs du tunnel de Bamba reçoivent, en outre, une prime de 1 fr. 50 par jour, de même que les poseurs de voie lourde.

Dispositions diverses. — Les accidents du travail entraînant une incapacité permanente sont enregistrés sur les cahiers de constatation. Les taux d'invalidité sont calculés d'après le barème appliqué aux anciens combattants de la guerre européenne.

Les rapatriements sont effectués dans les mêmes conditions que les acheminements et sont confiés à des convoyeurs officiels, avec les mêmes soins et par les mêmes moyens que ceux qui sont prévus pour l'aller.

Comme on le voit, ces instructions sont extrêmement intéressantes et complètes. C'est leur stricte application, à laquelle l'administration tient la main, qui a éliminé la mortalité des chantiers du chemin de fer Congo-Océan et fait que cette œuvre se poursuit de la façon la plus satisfaisante, tant au point de vue économique que social.

---

Le Sénat vote le budget des colonies  
(*Les Annales coloniales*, 26 mars 1931, p. 2)

.....  
Intervention de M. Paul Reynaud

De l'intervention de M. Paul Reynaud, nous retiendrons, après la partie consacrée aux œuvres d'assistance aux colonies, un aperçu tout nouveau sur la possibilité d'aider au peuplement et aussi à l'activité économique de l'Afrique équatoriale et de la Guyane par l'introduction d'Asiatiques. M. Reynaud s'excuse presque de sa hardiesse, mais peut-être est-il bien un clairvoyant.

Si l'entreprise, tentée à Cayenne avec les condamnés indochinois et sur les chantiers du Congo-Océan, réussit, on pourrait alors songer à la main-d'œuvre asiatique, à essayer de la fixer et à créer une colonisation asiatique. Les Anglais ont réussi avec la main-d'œuvre hindoue, les Hollandais -avec la main-d'œuvre de leurs colonies. Il n'y a pas de raison, si nous savons suivre cette expérience avec la rigueur qui s'impose, pour que cet essai ne nous donne pas des résultats satisfaisants.

Après-ces discours, les différents chapitres du budget des colonies furent adoptés sans discussion.

---

Deux articles sur le Congo :  
l'un optimiste du Dr René Andrieu dans *l'Intransigeant*  
l'autre réservé de L.G. Fredelaine dans *Je suis partout*  
par M. G. Deletoille  
(*L'Étoile de l'AEF*, 14 février 1931)

.....  
Deletoille :

« Ça ne va pas sur les chantiers » et M. le gouverneur général Antonetti a pu en juger tout à fait dernièrement :

— Mais on se f... de ma g... !, s'est-il vingt fois écrié dans ce voyage le long de la ligne.

Sa désillusion a été très grande. Il a dû en souffrir d'autant plus qu'envers et contre tous, il veut croire aux Batignolles.

---

À LA CHAMBRE  
Dans les commissions  
COMMISSION DE L'ALGÉRIE, DES COLONIES ET DES PROTECTORATS  
La situation en A. E. F.  
(*Les Annales coloniales*, 2 juillet 1931)

La Commission de l'Algérie et des Colonies, présidée par M. Taittinger a entendu hier M. Paul Reynaud assisté du gouverneur général Antonetti.

Cette audition a été consacrée à la situation économique de l'Afrique Equatoriale Française et à l'état des travaux du chemin de fer Brazzaville-Océan.

M. Antonetti, gouverneur général de l'A.E.F., parlant après le ministre, a répondu à diverses questions sur la situation sanitaire et sur la main-d'œuvre chinoise.

Le président a remercié le ministre et félicité le gouverneur général de ses explications, ainsi que des résultats remarquables qu'il obtient dans son action pour le déblocage de nos colonies du Congo.

---

Les travaux du Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 21 juillet 1931, p. 1)

On sait que, pour permettre la mise en exploitation de la voie ferrée du Congo-Océan entre Brazzaville et Mindouli, dès l'achèvement de l'infrastructure, et en attendant l'arrivée dans la colonie du matériel définitif de voie lourde à écartement de 1 m. 067, une voie provisoire de 0 m. 60 était utilisée.

Le gouverneur général vient de décider le remplacement de la voie de 0 m. 60 par la voie de 1 m. 007 et a passé, avec un entrepreneur spécialisé<sup>9</sup>, un marché à cet effet, prévoyant une vitesse d'avancement journalière de 1.500 mètres. Le matériel d'entreprise, d'une valeur de 500.000 francs, est conforme aux derniers progrès de la technique et permet la pose et le ballastage, sans qu'il soit besoin de recourir à un nombre important d'ouvriers.

Il comporte un groupe électrogène de 9 CV qui peut actionner deux tirefonneuses électromagnétiques, capables chacune d'effectuer le serrage de 4.000 tirefonds par jour ; un second groupe électrogène, analogue au précédent, alimente deux batteries de 8 bourreuses électromagnétiques, capables d'un rendement de 150 traverses à l'heure.

Les rails ont. amenés au lieu d'emploi par des diplorys composés de deux éléments à quatre roues montées sur roulements à billes et reliées par des flasques dans lesquelles sont encastrés deux fers en V. Chaque diplory peut transporter sur les rails déjà fixés, de 25 à 30 tonnes de matériel avec un effet de traction réduit au minimum.

La main d'œuvre nécessaire comprend, en dehors de travaux préparatoires (dégarnissage, règlement de la plate-forme, coltinage) :

Un homme à chaque groupe électrogène,

Un homme par tirefonneuse et 8 hommes pour chaque groupe de marteaux bourreurs.

Soit, pour l'ensemble des chantiers, 20 hommes au total.

Sans l'aide des machines, le même travail, pour être exécuté avec la même vitesse, nécessiterait au moins 200 hommes.

---

<sup>9</sup> La Société africaine d'entreprises.

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL  
LA VIE ÉCONOMIQUE  
Réorganisation de l'exploitation provisoire du chemin de fer du Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 28 juillet 1931, p. 3)

Le Service de l'exploitation provisoire du chemin de fer Congo-Océan [E.P.C.O.] est chargé d'assurer le transport par voie ferrée des voyageurs et marchandises sur la section comprise entre Brazzaville et Loulombo. Après achèvement de la plate-forme, ce service pourra être prolongé au delà de Loulombo.

Le Service de l'exploitation est dirigé par un ingénieur qui porte le titre de directeur de l'exploitation provisoire du Congo-Océan.

Il comprend quatre services : la direction, le trafic et mouvement, la voie et les bâtiments, le matériel et la traction.

---

AU CONGO BELGE

---

Le chemin de fer de Matadi à Léopoldville  
(*Les Annales coloniales*, 3 août 1931, p. 2)

Le Sénat belge vient d'être saisi, par la commission des Colonies, de son rapport sur la projet de loi autorisant la colonie du Congo à donner la garantie de l'intérêt et de l'amortissement à 150 millions d'obligations à émettre par la Compagnie du chemin de fer de Matadi à Léopoldville. Ce n'est, d'ailleurs, qu'une tranche nouvelle qui sera, dans l'avenir, suivie d'une autre non moins importante.

Commentant cette nouvelle, notre confrère, *l'Essor colonial et maritime*, écrit :

La colonie a le plus grand intérêt à voir achever les travaux de transformation de la voie nationale que constitue le chemin de fer de Matadi à Léopoldville, dans le plus bref délai possible. C'est, en effet, par cette ligne que se produit le plus grand trafic de et vers la colonie, et la Belgique se doit d'outiller, d'une façon parfaite, cette voie de communication essentiellement belge, fortement concurrencée, actuellement par la nouvelle ligne du Benguela Railway, ouverte tout récemment à la circulation.

Les dirigeants de la société font toute diligence pour activer, dans toute la mesure du possible, les travaux de transformation, et il ne reste plus qu'à mettre en exploitation, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1931, que 39 kilomètres sur 367 kilomètres.

Le tronçon, qui doit encore être transformé, comporte :

1° 25 kilomètres, compris entre les kilomètres 8 et 33 ; la plate-forme est terminée et prête à recevoir les voies sur une longueur de 15 kilomètres environ. De nombreux ouvrages d'art ont été construits, dont deux petits tunnels de 127 mètres et de 73 mètres ;

2° Quelques tronçons de faibles longueurs entre les kilomètres 33 et 57 où les travaux de construction de la nouvelle ligne, à la fin de 1933 et le passage à l'écartement de 1 m. 067, en juin 1932.

On doit rapprocher ce qui précède des travaux d'aménagement considérables, en cours actuellement à Matadi et qui donneront à ce port fluvial les aménagements nécessaires à l'embarquement et au débarquement des marchandises que le chemin de fer, de son côté, pourra transporter sans difficulté.

Le Congo belge entend de la sorte se suffire à lui-même. Il n'y a à cela rien que de très légitime et les initiatives déployées en ce moment étaient à prévoir.

Ainsi se précise aujourd'hui et se réalisera très prochainement — car les Belges travaillent vite — un fait dont il faut que notre Afrique Equatoriale française tienne compte.

Nous n'avons, pour notre part, jamais fait fond sur l'apport que la colonie voisine pourrait fournir au Congo-Océan.

Quand une nation possède des territoires aussi vastes et surtout aussi riches que ceux occupés par la Belgique sous l'équateur, son premier soin est de prendre les mesures propres à s'assurer le bénéfice de l'exploitation et à récupérer les dépenses énormes faites pour la mise en valeur.

C'est pour une raison identique que nous avons décidé et que nous poussons activement notre voie ferrée de Pointe-Noire à Brazzaville.

Mais l'exemple de nos voisins nous incite à ne compter que sur nous-mêmes.

---

À l'Exposition Coloniale  
La vie médicale aux Colonies au cinéma de la Cité des Informations  
(*Les Annales coloniales*, 6 août 1931, p. 2)

À la salle du Cinéma de la Salle des Fêtes de la Cité des Informations, a été donné un grand film documentaire médical dont une des particularités remarquables consiste en ce fait qu'il a été composé, mis en scène, et tourné par un médecin, et qu'aucune de ses images n'est issue d'un studio. Le Dr Muraz, inspecteur du service de la maladie du sommeil en A.-E.F. a rapporté une documentation d'une richesse et d'une originalité inégalables.

Le Dr Muraz a montré les signes de reconnaissance ethnique par les tatouages cicatriciels ; [la protection sanitaire sur les chantiers du chemin de fer Congo-Océan, organisation qui est l'œuvre du médecin général inspecteur Lasnet](#) ; la microcinématographie de la maladie du sommeil. Enfin, des scènes absolument inédites sur le fétichisme et, les rites naturistes des foules noires.

Il est juste de dire que le Dr Muraz a apporté à l'Exposition Coloniale, une documentation de premier ordre et de première importance dans la présentation des films scientifiques.

---

[Visiteur américain]  
(*Les Annales coloniales*, 11 août 1931, p. 2)

M. le docteur Adam Gibbons, l'historien américain, connu également comme écrivain de talent, officier de la Légion d'honneur et grand ami de la France, qui fut pendant la guerre correspondant des journaux américains et attaché en cette qualité aux armées françaises, est sur le point de terminer un long voyage à travers les colonies françaises qu'il a déjà aidé à faire mieux connaître par ses écrits.

Le docteur Adam Gibbons vient de toucher l'Afrique Equatoriale Française et a été, à son arrivée à Brazzaville, l'objet d'une chaleureuse réception.

M. le gouverneur général Antonetti l'ayant précédemment invité à visiter les travaux du Congo-Océan, et notamment les chantiers du Mayumbe, M. Gibbons a accepté avec plaisir ; il se trouve actuellement sur la ligne en construction qu'il visitera jusqu'à Pointe-Noire où il s'embarquera le 6 août à destination de Bordeaux.

---

## Cochinchine

---

Saïgon

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 septembre 1931)

Les coolies chinois des chemins de fer du Congo. — Par le s/s « Dupleix », des Chargeurs Réunis, sont arrivés à Saïgon 380 coolies chinois à destination de Chine. Ces coolies faisaient partie du contingent de 800 ouvriers recrutés, voici deux ans, pour les travaux du chemin de fer de Brazzaville à Pointe-Noire, au Congo français. Ils reviennent dans d'excellentes conditions physiques et ne paraissent nullement avoir souffert du climat. 300 autres coolies sont demeurés à Brazzaville, ayant demandé le renouvellement de leur engagement.

---

Le gouverneur général intérimaire de l'A. E. F. en tournée  
(*Les Annales coloniales*, 12 septembre 1931)

Au commencement d'août dernier, M. Alfassa, gouverneur général intérimaire de l'A.E.F., s'est mis en route pour une tournée au cours de laquelle il était accompagné de M. Gibbons, Américain grand ami de la France.

M. Alfassa a visité tout d'abord le centre minier de Mindouli.

Il se rendit ensuite sur les chantiers du chemin de fer, section de Brazzaville, dans la région de Bouenza. et de Madiougou.

Il passait ensuite à M'Vouti, puis traversait le Mayumbe, et arrivait le 5 août à Pointe-Noire.

Il était, le 7, de retour à Brazzaville.

Au cours de son inspection, M. Alfassa s'est surtout occupé de la question de la main-d'œuvre.

---

La situation actuelle de l'A. E. F.

---

Interview de M. Antonetti, gouverneur général de l'A. E. F.  
par YVES CAZAUX.

(*Les Annales coloniales*, 12 septembre 1931)

.....  
Le Parlement a donc autorisé la colonie à contracter, sous la garantie de l'État, un complément d'emprunt destiné, pour 420 millions, à l'achèvement du chemin de fer Congo-Océan et, pour 300 millions, à la construction d'un port en eau profonde à Pointe-Noire.

Où en sont ces travaux ? Le gouverneur général me répond. Le port de Pointe-Noire demande, pour être construit, 1.500.000 mètres cubes de pierre. La première des préoccupations devait être, avant toutes choses, de s'assurer l'arrivée à pied d'œuvre des matériaux nécessaires. Avant l'adjudication des travaux, pour assurer l'égalité absolue entre les concurrents, l'administration a recherché la carrière destinée à fournir la pierre et formé le tracé du chemin de fer qui l'amènera sur place. Un port de batelage abritera les matériaux de construction et assurera pendant ce temps le trafic auquel le wharf ne pourrait suffire seul.

Le chemin de fer Congo-Océan se construit sur deux chantiers partant l'un de la mer l'autre de Brazzaville et destinés à se rejoindre. En ce qui le concerne, la question essentielle de la main-d'œuvre semble désormais résolue : les difficultés en face desquelles on s'était trouvé, ces dernières années, ont disparu. Le nombre des décès des travailleurs indigènes, grâce à une hygiène plus rigoureuse et à une meilleure surveillance des travaux, est revenu au taux normal de la mortalité dans les villages ; le recrutement se fait plus aisément sans qu'on doive avoir encore recours à l'enrôlement. L'indigène s'est donc maintenant habitué à vivre sur les chantiers, vêtu, nourri, logé, mieux que dans son village assurément. Le travail était pour lui une discipline pénible ; les compensations qu'il procure, il faut le croire, le lui ont rendu supportable, puisque maintenant il le recherche.

Là, doit être, d'ailleurs, le but de toute civilisation : et l'on y est parvenu en A.E.F., dans les régions qui avoisinent les chantiers du chemin de fer.

Les travaux se poursuivent régulièrement sans autres difficultés que celles qui naissent du terrain et celles-ci ne manquent pas. Ainsi dans la division de Pointe-Noire, du km 100 au km 105, les ouvrages d'art comprennent trois viaducs, dont l'un est terminé, et deux souterrains ; cependant, sur ce tronçon, on croit pouvoir poser la voie de 1 m. 067 le mois prochain. Du km. 105 au km. 110 qui compte encore trois souterrains dont les difficultés de percement sont considérables, et six viaducs en cours de construction, la voie sera terminée fin 1931. De ce km. 110 à M'Vouti, douze viaducs sont à construire dont cinq déjà commencés, et l'on peut prévoir l'achèvement de cette section en 1932 ; enfin, le long tunnel de 1 km. 640 sous le mont Bamba est attaqué des deux côtés, et l'on monte actuellement une usine d'air comprimé qui fournira la force nécessaire au forage. Sur le versant de Pointe-Noire, une poche d'eau a arrêté momentanément l'avancement des travaux.

Dans la division de Brazzaville enfin, on attaque en ce moment les travaux entre les km. 205 et 215. De sorte qu'on prévoit l'achèvement du chemin de fer pour l'année 1934.

.....

---

#### CHRONIQUE DE HAÏPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 1<sup>er</sup> octobre 1931)

DE PASSAGE. — Nous avons eu l'occasion de rencontrer deux gendarmes, MM. Pic et Roudier, qui faisaient partie de l'escorte, placée sous le commandement de M. le médecin commandant Marsy, qui convoya de Pointe-Noire à Hongkong les coolies chinois rapatriés des travaux de la voie du chemin de fer Congo-Océan. Ils ont successivement voyagé sur le *de Brazza*, de Pointe-Noire à Casablanca ; sur le *Dupleix* de Casablanca à Haïphong ; sur le *Kiung-Chow* de Haïphong à Hongkong ; sur le *Solviken* de Hongkong à Haïphong pour le retour, et s'embarqueront demain sur le *Compiègne* pour rentrer en France.

---

M. Antonetti visite les chantiers du Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 8 décembre 1931, p. 1)

Le gouverneur général Antonetti vient de faire une tournée sur les chantiers du chemin de fer du Congo-Océan. De son inspection, qui fut minutieuse, il a rapporté des impressions extrêmement favorables. Il était accompagné de MM. Equillon et Nicolau,

ingénieurs en chef des travaux publics, et Girard, directeur de la Compagnie de Construction des Batignolles, adjudicataire de la construction jusqu'au kilomètre 112.

Le gouverneur général fut très satisfait de l'avancement des travaux entre les kilomètres 100 et 128.. Sur ce secteur, la plateforme est entièrement terminée sur 10 kilomètres et très avancée sur les autres points. La construction d'importants ouvrages est en cours. L'achèvement du grand tunnel au kilomètre 105, retarde seul la pose de la voie jusqu'au kilomètre 115. Sauf imprévu, le rail atteindra M'Vouti au kilomètre 128 au printemps prochain et la liaison mécanique avec Pointe-Noire sera réalisée grâce à la route qui reliera les deux tronçons de chemin de fer livrés à l'exploitation améliorant ainsi le trafic et facilitant le ravitaillement des chantiers en matériaux.

À M'Vouti, M. Antonetti examina la question de l'emplacement de la gare, l'organisation de ses accès et l'utilisation de la route de Bamba pour le ravitaillement des chantiers. Il inspecta les travaux du grand tunnel de Bamba dont le rythme fut ralenti ces derniers temps en raison des difficultés considérables rencontrées. Le 14 novembre, la galerie atteignit, sur le versant ouest, 286 mètres. Rappelons que le tunnel comporte au total 1.200 mètres pour la galerie ouest. M. Antonetti déclara qu'il espérait qu'en mai prochain, les voyageurs ou le courrier quittant Pointe-Noire à six heures du matin, seraient rendus à 8 heures du soir à Brazzaville, et à partir de ce moment, tous les passagers pourront emprunter le Congo-Océan.

---

#### Les travaux du Congo-Océan

---

On pose le rail lourd entre Brazzaville et Mindouli  
(*Les Annales coloniales*, 5 janvier 1932, p. 1)

Nous avons précédemment indiqué l'état d'avancement des travaux de construction du chemin de fer Congo-Océan dans le secteur de la division côtière, c'est-à-dire dans le massif du Mayumbe, entre les kilomètres 109 et 128.

Aujourd'hui, nous pouvons indiquer, en ce qui concerne les chantiers de la division de Brazzaville, que d'importants ouvrages d'art ont été construits, notamment onze grands viaducs dans la région de Kimbédi.

La plate-forme est actuellement équipée en voie provisoire de 0 m. 60 jusqu'au kilomètre 181 à partir de Brazzaville, c'est-à-dire à plus de cinquante kilomètres à l'ouest de Mindouli.

La pose de la voie définitive de 1 m. 067, commencée au départ de la gare de Brazzaville, continue à une cadence accélérée à raison de 1.500 mètres par jour. On prévoit l'arrivée du rail lourd à Mindouli, au kilomètre 126, pour le début du mois de janvier prochain.

À ce moment, près de la moitié de la longueur totale du Congo-Océan sera complètement achevée.

---

Les travailleurs asiatiques au Congo  
(*Les Annales coloniales*, 20 février 1932, p. 1)

Les rapports récemment reçus de Chine indiquent que les travailleurs asiatiques recrutés pour le chemin de fer Congo-Océan et rapatriés à la fin de leur contrat, se sont déclarés enchantés de leur séjour en Afrique Equatoriale française où, pendant deux ans, ils furent bien logés, bien nourris, bien payés. Questionnés, s'ils consentiraient à repartir pour l'Afrique, tous répondirent affirmativement.

---

## Le Congo-Océan

---

M. le gouverneur Alfassa en inspection sur les chantiers  
(*Les Annales coloniales*, 5 mars 1932, p. 1)

M. le gouverneur Alfassa, qui est chargé de l'expédition des affaires courantes, pendant l'absence de M. Antonetti, gouverneur général de l'A.-E. F., a effectué du 27 février au 3 mars une tournée d'inspection sur les chantiers du chemin de fer du Congo-Océan.

Il en a profité pour rencontrer l'ingénieur en chef du service de la voie du réseau de l'État, qui accomplit un voyage d'études aux colonies et dont les conseils sont très précieux à l'heure actuelle, où se pose précisément le problème de la construction et de l'aménagement des gares.

Toutes les dispositions voulues sont prises pour que M. le gouverneur Alfassa reste en liaison constante, soit par téléphone, soit par radiophonie, avec les directeurs des principaux services du gouvernement général.

### État des travaux

Les travaux du chemin de fer du Congo-Océan, en Afrique Equatoriale française, avancent rapidement. Après avoir été momentanément retardée par l'achèvement du tunnel du kilomètre 160, la pose de la voie lourde a repris à une cadence rapide entre M'Boulou et M'Vouti, à 128 km. de Pointe-Noire. La percée du tunnel du kilomètre 160 a été achevée le 24 février.

La direction du chemin de fer affirme que la première locomotive arrivera à M'Vouti au plus tard dans le courant du mois d'avril.

---

### Les travaux du Congo-Océan (*Les Annales coloniales*, 15 mars 1932, p. 1)

Au cours de la visite qu'il vient de faire aux chantiers du chemin de fer du Congo-Océan, en compagnie de M. Surleau, ingénieur en chef du réseau de l'État, le gouverneur Alfassa, secrétaire général du gouvernement de l'A.E.F., a examiné l'état des travaux et constaté leur degré d'avancement.

Le rail lourd, partant de Pointe-Noire, sur la côte de l'Atlantique, arrivera à M'Vouti, au kilomètre 128, vers le 25 mars. Quant à la plate-forme, elle est déjà attaquée jusqu'au kilomètre 172, de Pointe-Noire.

À l'autre bout du rail, au départ. de Brazzaville, la voie lourde est déjà posée, exploitée jusqu'à Mindouli, au kilomètre 126 de Brazzaville. De Mindouli au kilomètre 217, une voie provisoire de 60 centimètres est également en exploitation.

Dans ce dernier secteur, la plate-forme est attaquée jusqu'au kilomètre 283, de Brazzaville.

Les études du tracé de raccordement de ce point au kilomètre 172 de Pointe-Noire, sont poursuivies par une brigade spéciale, afin d'obtenir un tracé définitif amélioré.

On prévoit que, pour la section de Brazzaville, le rail lourd dépassera le viaduc de Comba, pour la fin de ce mois, et que, dans le même laps de temps, la voie de 60 centimètres sera posée depuis ce Viaduc jusqu'à Madingou, au kilomètre 230. Les travaux du grand tunnel de Bamba se poursuivent d'une façon satisfaisante. Au 1<sup>er</sup> mars, 408 m. de galeries étaient percés sur la pente ouest et 120 m. du côté est.



Dans le premier secteur, les travaux de creusement avancent de deux mètres par jour, en dépit d'importantes venues d'eau.

Dans le second secteur, ils progressent de 1 m. 40 par jour. Ce rythme sera sensiblement accéléré aussitôt que l'outillage définitif sera mis en œuvre.

La mission de M. Surleau en A.-E. F.

M. Surleau, ingénieur chargé de mission par le ministre des Colonies et chef du service des Bâtiments et Voies au chemin de fer de l'État français, a séjourné quelques jours à Brazzaville pour se mettre au courant des principales questions intéressant l'A.-E. F.

Il avait auparavant visité les chantiers du chemin de fer du Congo-Océan en compagnie du gouverneur Alfassa, secrétaire général du gouvernement de l'A.-E.F. M. Surleau quitta ensuite Brazzaville pour se rendre à Madagascar en traversant le Congo Belge et l'Afrique Orientale.

Il s'est déclaré enchanté de sa visite à l'Afrique Equatoriale française.

---

Le Congo-Océan

(*Les Annales coloniales*, 2 avril 1932, p. 1)

État des travaux

Le Chemin de fer Congo-Océan au 19 mars, voie lourde, partant de Pointe-Noire atteignait le kilomètre 125.

Sans les éboulements provoqués par les tornades, la voie serait arrivée à M'Vouti le 24 mars.

Visite de M. Antonetti

Le gouverneur général Antonetti et le gouverneur Alfassa ont quitté Brazzaville le 28 mars au matin pour assister le 29 à M'Vouti à l'arrivée du premier train venant de Pointe-Noire. Une cérémonie fut organisée à M'Vouti pour célébrer la liaison Pointe-Noire-Brazzaville par des moyens entièrement mécaniques. L'achèvement définitif du Congo-Océan est prévu pour le milieu de 1934-

---

Construction d'un hôtel Congo- Océan

(*Les Annales coloniales*, 4 juin 1932, p. 1)

Le chemin de fer du Congo-Océan construit actuellement à Madingou, sur la ligne de Pointe-Noire à Brazzaville, un hôtel moderne où les voyageurs seront assurés de trouver des chambres confortables et un restaurant ouvert à toute heure.

---

La liaison Cameroun-Oubangui-Tchad

par P.-C. Georges François,

gouverneur honoraire des Colonies

(*Les Annales coloniales*, 7 juin 1932, p. 1)

.....  
[L'opposition du sénateur Edmond Perrier]

L'honorable sénateur remarque tout d'abord que le fait de détourner au profit de Duala et du Cameroun une très forte partie du trafic de l'Afrique Equatoriale aurait pour effet nécessaire de soustraire au Congo-Océan un tonnage sans lequel cette dernière ligne ne pourrait couvrir, même très imparfaitement, ses frais d'exploitation. Contrairement, en effet, à des affirmations répétées, grâce à l'aménagement des ports de Matadi et de Lobito, le Congo belge, dès maintenant, se suffit lui-même. [...]

Il est, et peut-être même a-t-il toujours été hors de doute que le Congo belge ne fournira jamais le moindre appoint au tonnage au Congo-Océan. Les mesures à prendre dans ce sens sont maintenant parfaitement prises, et pour s'y décider, nos voisins de l'autre côté du Pool avaient sous les yeux, avec notre A.-E. F., l'exemple des déboires résultant pour une colonie, d'être, au point de vue transports, tributaire d'un territoire étranger. Les certitudes qu'affecta d'entretenir l'administration de l'Afrique équatoriale n'étaient même pas une illusion ; et dans le fait qu'elles furent si souvent proférées, il convient aujourd'hui de ne voir que le désir d'apporter une raison supplémentaire, qui deviendrait peut-être déterminante, à la construction du Congo-Océan projetée depuis des années et différées sans cesse. Encore une fois, M. le sénateur Perrier a parfaitement raison quand il affirme que le Congo-Océan ne drainera absolument rien des produits du Congo belge.

Mais si l'apport au Congo-Océan des denrées de l'Oubangui et du Tchad peut être de nature à assurer des recettes importantes, s'ensuit-il que ces deux dernières colonies y trouveront également leur compte ?

Alors que de Douala à Fort-Archambault, d'une part, et d'autre part de Douala à Maroua, proche de Fort-Lamy, il n'y a respectivement que 1.700 et 1.720 kilomètres, c'est, en chiffres ronds, à 2.500 et 3.500 kilomètres que s'évaluent les distances séparant de Pointe-Noire les terminus ci-dessus. [...]

---

### Le Congo-Océan

---

Essais entre Brazzaville et Loulombo  
(*Les Annales coloniales*, 14 juin 1932, p. 1)

On vient de procéder aux essais à pleine charge de la voie lourde à écartement normal de 1.067 m., dont on vient d'achever la pose entre Brazzaville et Loulombo. Les essais devaient porter par la même occasion sur la résistance du nouveau pont en béton armé, qui a été construit au kilomètre 22 de Brazzaville. Pour ce faire, un convoi de wagons d'un poids de 350 tonnes remorqué par deux locomotives Mikado, pesant 45 tonnes et développant, une puissance de 1.300 chevaux, partit de Brazzaville et traversa le nouveau pont. Après ce premier essai, une partie du convoi fut détachée et le restant, remorqué par une des deux Mikado, poursuivit sa route jusqu'à Loulombo, terminus actuel de la voie lourde.

Tous ces essais ont été effectués en présence de M. Antonetti, gouverneur général de l'A.-E.F. et ont donné toute satisfaction.

---

Examen nécessaire de la situation de l'A. E. F.  
par Georges Nouvelle,  
député de Saône-et-Loire  
(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1932, p. 1)

DANS un dernier article paru dans ce journal, nous indiquions qu'une des principales tâches de la nouvelle Commission des Colonies de la Chambre serait d'examiner très attentivement la situation financière de nos gouvernements coloniaux. Cet examen est plus particulièrement nécessaire en ce qui concerne l'Afrique équatoriale française.

En effet, l'Afrique équatoriale est la seule de nos colonies qui mette très largement à contribution le budget de la Métropole.

.....  
En année normale de douze mois, c'est une somme voisine de 50 millions de francs que la Métropole verse à l'Afrique Equatoriale. Nous n'avons d'ailleurs pas l'assurance que l'ère des grands emprunts est bien close pour l'A. E. F., car il est fort possible que les crédits prévus pour le chemin de fer Brazzaville-Océan soient insuffisants.

.....  
Fait plus grave, il transpire que les fonds d'emprunts réalisés pour le Congo-Océan ne servent pas exclusivement à la construction de ce chemin de fer, qu'une petite partie tout au moins s'en irait de temps à autre secourir la grande détresse du budget général. S'il en est ainsi, il appartient à M. Albert Sarraut d'envoyer de toute urgence un inspecteur des finances à Brazzaville, car de telles pratiques en matière financière ne sauraient être tolérées.

Enfin, notre attention a été plusieurs fois appelée sur les prodigalités du gouvernement général de l'A. E. F., en des domaines variés, sur les libéralités exagérées qu'il a pu consentir. Tout cela mérite attention.

En un mot, l'A. E. F. est en pleine crise financière, en pleine détresse économique. Il est nécessaire d'y faire régner plus que partout ailleurs l'esprit d'économie, l'ordre dans les finances et les saines pratiques budgétaires.

La commission des Colonies manquerait à son devoir si elle n'accordait pas à la question toute sa vigilante attention.

---

Ouverture au trafic d'un tronçon du Congo-Océan.  
(*Les Annales coloniales*, 21 juin 1932)

Le tronçon du chemin de fer Congo-Océan exploité par la Société de Construction des Batignolles entre Pointe-Noire et M'Vouti (p k. 129 à compter de Pointe-Noire) est ouvert au service commercial, dans les conditions prévues par l'article 8 de la convention passée le 17 janvier 1925 avec cette société.

---

La mise en valeur de l'A.E.F.

---

Le chemin de fer Congo-Océan  
(*La Journée industrielle*, 7 août 1932)

Pour activer davantage la construction du chemin de fer Congo-Océan, les travaux ont été entrepris à chaque extrémité de la ligne future, formant ainsi deux sections, dites. l'une de Pointe-Noire, l'autre de Brazzaville.

Du côté de Pointe-Noire, l'infrastructure est actuellement terminée sur une longueur de 123 kilomètres, soit jusqu'à M'Vouti. Sur presque tout ce parcours, les gares et les stations sont établies et les trains circulent, donnant un surcroît de vie et d'impulsion à des contrées où le manque de moyens rapides de circulation entravait leur mise en valeur. Cependant, si, jusqu'au kilomètre 100, l'installation des voies ne présente que des difficultés relatives dues davantage à la rudesse du climat et au manque d'outillage

perfectionné qu'à la configuration du sol, les embarras surgirent, considérables, dès que fut franchie cette limite.

La Compagnie des Batignolles vit l'effort de ses ingénieurs, de ses équipes de travailleurs se heurter au roc, se multiplier dans des vallées chaotiques, des gorges profondes et tourmentées, nécessitant de sérieux autant que nombreux travaux d'art. C'est qu'il fallut d'abord, par la hache, ouvrir une route dans la forêt où se mêlent les arbres énormes, les essences aux fûts plus minces, les buissons épineux, les lianes géantes aux multiples replis. Le feu vint en aide aux bûcherons, non seulement en dévorant les broussailles, en détruisant les insectes nuisibles, la faune grouillante dans l'ombre millénaire, mais encore en asséchant le sol gonflé d'humidité malsaine. Puis l'heure vint de creuser des tranchées, d'établir des murs de soutènement, de bâtir des ponts, de jeter sur les gouffres de hardis viaducs, de creuser des tunnels. Pour amener à pied d'œuvre les matériaux, le bois, le fer et le ciment, on installa une voie étroite, sur laquelle roulaient les wagonnets poussés par les Saras, les Bayos, les Bandas et les Chinois. Les outils occidentaux apportèrent leur soulagement à cette main-d'œuvre noire et jaune, dont l'activité, sous l'impulsion des chefs bienveillants, ne s'est pas démentie et les vingt-huit kilomètres furent aménagés, aboutissant au point culminant de Mayumbe et permettant d'attaquer le redoutable massif du Bamba que va traverser un tunnel long de 1.700 mètres.

Le percement est largement entamé, du côté de Pointe-Noire, avec le concours d'outils puissants et d'ouvriers spécialisés dans le boissage. Une usine de 300 chevaux, récemment construite, donne sa coopération efficace. Au fur et à mesure que les équipes gagnent dans ce terrain friable, abondant en poches d'eau sournaises et en rivières souterraines, le ciment a raison des forces obscures et garantit, en même temps que la rapidité des travaux, la sécurité du personnel employé. La galerie conquise atteint déjà environ quatre cent soixante-dix mètres.

Dans la division de Brazzaville, où les difficultés rencontrées furent également sérieuses, la voie lourde est posée et exploitée sur une longueur de 80 kilomètres. Les équipes réalisent une construction de 20 kilomètres par mois, construction qui sera poussée sans arrêt jusqu'au kilomètre 180, libérant par étapes le matériel de 0 m. 60 dont l'établissement, après le kilomètre 181, sera effectué jusqu'à Madingou, à 235 kilomètres du point de départ. Quatorze viaducs, sur ce tronçon du secteur, ont été construits et le percement du Bamba, côté Brazzaville en est, à peu près à 170 mètres.

Entre M'Vouti et Madingou, subsiste à l'heure actuelle une solution de continuité du rail, mais en attendant l'achèvement du tunnel de Bamba, on utilise une route excellente, jalonnée de ponts définitifs, qui relie ces deux points.

Soucieux de prouver par l'exemple la possibilité de joindre Pointe-Noire et Brazzaville, en un temps record dans ces contrées, M. le gouverneur général Antonetti a fait le trajet. Il avait annoncé qu'au moment où le service mixte, train-auto-train, fonctionnerait, on pourrait faire passer, d'une extrémité de la ligne à l'autre extrémité, une partie des marchandises et la totalité des voyageurs débarqués à Pointe-Noire. L'exploit est devenu une réalité.

Dès qu'il fut confirmé que le rail définitif à écartement de 1 m. 007 était posé jusqu'à M'Vouti, il se mit en route. Le 28 mars 1932, à 7 heures du matin, le chef de la colonie, monté en draisienne, atteignit Mindouli en trois heures, fila sur Comba, où se trouvait le bout du rail et, à 10 h. 40, il avait couvert 181 kilomètres. Il déjeune au restaurant installé à Madingou, visite les travaux, inaugure, au milieu du vif enthousiasme des indigènes l'arrivée du rail à M'Vouti, puis montant, dans cette gare, en un train mis à sa disposition, il file sur Pointe-Noire, où il arrive à 18 heures, salué par le nouveau directeur des travaux du Bamba, qui vient d'arriver, envoyé en A.E.F. par la Compagnie de Construction des Batignolles.

Cependant, quoique fort satisfait de son voyage à l'aller, M. Antonetti voulut faire l'expérience du retour. C'est pourquoi, le 1<sup>er</sup> avril, la draisienne dans laquelle il avait pris

place, quittait Pointe-Noire à 6 heures du matin. À 10 heures il était à M'Vouti. Quittant le rail, il sautait en auto. Déposé à Comba à 16 h. 30, il remontait en drainsine et, à 19 h. 30, il abordait, sans heurt, au quai de la gare de Brazzaville. Son record des jours précédents se trouvait ainsi battu puisqu'il n'avait mis que treize heures et demie pour franchir la distance de 500 kilomètres séparant les deux villes, ce qui donne une moyenne de près de 40 kilomètres à l'heure.

Ajoutons que, depuis, d'autres voyageurs ont expérimenté le parcours. Les passagers du *Foucauld*, il y a peu de temps, partis de Pointe-Noire à 7 h. 30 du matin, ont atteint, à 11 heures, M'Vouti où ils ont tranquillement déjeuné. De confortables torpédos les déposèrent à 16 h. 30 à Madingou où ils dînaient et couchaient. Repartis dans les mêmes voitures, que suivaient de puissants camions porteurs des bagages, ils descendaient à Kikembo, où le train les attendait. Départ à 9 h. 35, arrêt d'une heure à Mindouli et à 16 h. 22, ils étaient à Brazzaville.

Les travaux se poursuivent sur un rythme accéléré. Sous peu de mois, le port de Pointe-Noire sera relié à Brazzaville. Les 300.000 habitants de la plaine fertile du Niari, jusqu'ici isolés du reste du monde, pourront avoir accès sur la mer, le redoutable Mayumbe réputé infranchissable, étant vaincu. La colonisation française comptera une victoire de plus.

---

Un progrès important pour le Congo-Océan  
par Édouard Néron,  
sénateur de la Haute-Loire,  
vice-président de la commission des Douanes.  
(*Les Annales coloniales*, 11 août 1932)

ON a beaucoup écrit, beaucoup parlé — peut-être trop ! — sur le Congo-Océan. Le sentiment de cette surabondance ne doit point aller jusqu'à faire négliger de signaler les phases décisives qui s'avèrent dans l'exécution de ce projet chaque jour plus proche, d'être enfin une réalité complète.

Or, en ce moment même, se produit une réforme qui, pour ne pas être encore définitive, n'en doit pas moins être enregistrée avec satisfaction : Les communications maritimes de la Métropole avec l'A.E.F. sont surtout assurées par un service régulier, organisé par la Compagnie des Chargeurs Réunis, de Bordeaux à Matadi, grand port du Congo belge.

Les navires de cette ligne font escale, sur le littoral de l'A.E.F., à Port-Gentil et à Pointe-Noire. Mais, en dépit des améliorations déjà effectuées et de celles qui sont projetées par les deux premiers de ces mouillages, leur situation géographique ne désignait ni l'un ni l'autre pour devenir le grand port maritime de l'Afrique Équatoriale française. Ce rôle est dévolu à Pointe-Noire, tête ou terminus du Congo-Océan, ce chemin de fer qui ira, à Brazzaville, rejoindre, à plus de 500 kilomètres du littoral, le fleuve géant, véhicule économique d'immenses régions africaines.

Des travaux considérables sont en pleine exécution pour créer, sur ce point, un port en eau profonde, afin de remplacer ou compléter le wharf qui, depuis 1926, s'avance dans la rade pour permettre aux navires des opérations rapides d'embarquement et de débarquement, mais ne saurait suffire au rôle de port de transit de l'intérieur africain que Pointe-Noire est appelé à jouer à très bref délai.

Lorsque ce port sera suffisamment installé pour le permettre, il deviendra, au moins pour les paquebots, tête de ligne du service de navigation des Chargeurs réunis dont les cargos seuls continueront, après escale à Pointe-Noire, à se diriger sur les ports du Congo belge, Banane, Borna et Matadi. Or, dès ce mois de juillet, un premier essai du service ainsi constitué a lieu avec le paquebot « Formose » qui, partant de Bordeaux le

21 juillet, arrivera le 11 août à Pointe-Noire et en repartira le 13 août, non pas pour continuer sur Matadi, mais pour retourner à Bordeaux où il arrivera le 3 septembre.

Le même trajet sera effectué par le paquebot « Brazza », avec départ de Bordeaux le 13 août, arrivée à Pointe-Noire le 3 septembre et retour le surlendemain sur Bordeaux où il sera attendu le 25 septembre.

Ensuite, pour l'hiver, le service sur Matadi sera repris jusqu'à l'achèvement des ouvrages de protection du port de Pointe-Noire, achèvement qui ne sera plus que l'affaire de quelques mois.

Le fait d'être, dès à présent, desservis directement par deux paquebots des Chargeurs Réunis ne peut manquer de produire chez nos compatriotes de l'A.E.F. une sensation profonde.

---

Bordeaux—Pointe-Noire  
par Édouard Néron,  
sénateur de la Haute-Loire,  
vice-président de la commission des Douanes.  
(*Les Annales coloniales*, 18 août 1932)

Il importe de ramener l'attention des Français qui s'intéressent au grand essor colonial sur le Congo-Océan dont la mise en fonctionnement amènera, pour nos immenses territoires du Centre-Africain, un mouvement considérable.

Les travaux sont énergiquement menés et la date de 1934 prévue pour leur achèvement ne semble pas devoir être dépassée.

On sait que la ligne, qui doit avoir une longueur totale de 516 kilomètres, a été attaquée à ses deux extrémités : Pointe-Noire sur l'Océan, Brazzaville sur le Congo ou, plus exactement, sur le Stanley-Sool, vaste lac de près de 100 kilomètres de long sur 25 de large formé par le Congo avant son entrée dans les gorges qui opposent un obstacle invincible à sa navigabilité jusqu'à la mer.

Sur la rive droite du Stanley-Pool s'élève Brazzaville, capitale française, tandis que sur la rive gauche lui fait face Léopoldville, la cité belge.

Or, les deux sections avancent rapidement, comme on a pu s'en assurer d'après le dernier état général des travaux, fourni du 1<sup>er</sup> juin 1932, il y a quelques semaines.

La première section, qui va de Pointe-Noire au kilomètre 172, est construite par la Société des Batignolles. La plate-forme en est entièrement terminée. La voie définitive est posée et exploitée jusqu'au kilomètre 128 à M'Vouti. C'est entre cette station et le kilomètre 172 que se trouve le fameux tunnel hélicoïdal du Bamba, d'une longueur de 1.600 mètres, dont le creusement a présenté de grosses difficultés. Les travaux sont très avancés et s'exécutent maintenant beaucoup plus facilement qu'au début.

La deuxième section partant de Brazzaville qui doit rejoindre l'autre au kilomètre 172, est exécutée par la Colonie, La plate-forme est terminée jusqu'à Madingou, au kilomètre 233 de Brazzaville. La voie définitive est posée et exploitée jusqu'à Kikombo, au kilomètre 148. Elle avance à la cadence de 1.500 mètres par jour sur Madingou où le rail arrivera dès le mois d'août..

À ce moment, des 516 kilomètres de la ligne, 361 seront achevés. Sur les 155 restant à parfaire, l'établissement de la plate-forme est entrepris et facilité par la possibilité de faire parvenir sans difficulté le matériel jusqu'à pied-d'œuvre, Déjà, du reste, au moyen des deux tronçons déjà exploités et reliés par un service automobile sur route, une liaison rapide fonctionne entre Brazzaville et l'Océan, sur territoire français.

Mais ce n'est là qu'un provisoire qui ne saurait assurer le trafic auquel on est en droit de s'attendre lorsque la ligne Congo-Océan fonctionnera dans son entier et viendra apporter son copieux tribut au port de Pointe-Noire.

Alors, le trajet maritime des paquebots des Chargeurs Réunis dont nous signalions l'essai entre Bordeaux et Pointe-Noire deviendra la norme qui s'affirmera comme un nouveau progrès important de l'activité coloniale française.

---

Les travailleurs chinois quittent les chantiers du Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 18 août 1932)

Le paquebot *Amérique*, qui vient de quitter Pointe-Noire, rapatrie le dernier contingent des 900 travailleurs chinois, qui ont été employés à la construction du chemin de fer du Congo-Océan, depuis le mois de juillet 1929.

Ce dernier contingent comprend 123 ouvriers, qui seront acheminés vers Canton par Bordeaux, Marseille et Haïphong.

Il ne resté plus désormais au Congo Français que six Chinois, dont trois ont été autorisés à y demeurer comme travailleurs libres, en raison de leur bonne conduite, tandis que les trois autres sont accusés d'avoir participé à un meurtre.

Le départ de l'*Amérique* met donc le point final à l'expérience d'acclimatement de la main-d'œuvre chinoise en Afrique Équatoriale française.

Au point de vue sanitaire, on peut dire que cet essai a eu les meilleurs résultats, et que l'état de santé des travailleurs a été excellent, aussi bien parmi ceux qui ont été employés à Pointe-Noire, que parmi les ouvriers qui ont travaillé sur les chantiers du Mayumbe.

Mais le prix de revient de la journée de travail des ouvriers asiatiques s'est révélé beaucoup trop élevé pour que l'Administration puisse renouveler cette expérience dans les mêmes conditions. Aussi, dans le cas où de nouveaux recrutements seraient nécessaires, il serait indispensable d'en diminuer le prix de revient.

---

L'avancement du Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 19 septembre 1932, p. 1 et 2)

Sur la ligne définitive qui comprendra 516 kilomètres, l'état d'avancement des travaux au 1<sup>er</sup> juin 1932 était le suivant :

Section Pointe-Noire. — Plate-forme terminée, voie définitive posée et exploitée jusqu'à M'Vouti (kilomètre 128). Travaux attaqués partout entre les kilomètres 127 et 172. Le percement du grand tunnel hélicoïdal de 1.600 mètres du Bamba avance à une cadence satisfaisante.

Section Brassance. — Plate-forme terminée jusqu'à Madinigou, kilomètre 233 de Brazzaville ; voie définitive posée et exploitée jusqu'à Kikanbo, kilomètre 148. La pose de la voie lourde entre Kikanbo et Modingou avance à la cadence de 1.500 mètres par jour, de sorte que le rail sera à Madingou dans le courant d'août.

À ce moment, 361 kilomètres sur 516 seront entièrement terminés ; les travaux d'établissement de la plate-forme étant actuellement poussés sur les 155 derniers kilomètres. Ils sont d'ailleurs facilités par les réalisations déjà effectuées qui permettent d'amener rapidement à pied d'œuvre le matériel nécessaire.

Ces constatations sont particulièrement, réconfortantes pour qui a suivi depuis les premiers jours les difficultés énormes de l'œuvre à accomplir.

Dès maintenant, celle-ci a commencé à porter ses fruits. Une liaison rapide par des moyens mécaniques entre le Congo-Océan en territoire français a, pour la première fois, été réalisée dans le courant du mois d'avril.

Désormais, cette liaison fonctionne régulièrement donnant un premier trafic au chemin de fer et ouvrant aux 300.000 indigènes qui habitent entre Brazzaville et Pointe-Noire un débouché sur la mer.

Le voyage pour les passagers européens s'effectue de la façon suivante : Départ de Brazzaville les jeudi et lundi à 7 h. 30 en automotrice. — Arrêt à Mindouli pour le déjeuner — arrivée à Madingou à 10 heures. Coucher à Madingou. Le lendemain départ de Madingou à 9 h. 30. Arrivée à M'Vouti à 14 heures.

Ce trajet de 100 kilomètres est effectué sur une bonne route au moyen de voitures très confortables.

Départ de M'Vouti à 15 heures en automotrice. Arrivée à Pointe-Noire à 18 h. 30.

Dans l'autre sens, le voyage s'effectue dans les mêmes conditions avec départ de Pointe-Noire également tous les lundis et tous les jeudis.

Les voyageurs peuvent se faire accompagner de tous leurs bagages qui arrivent en même temps qu'eux.

Les prix de cette liaison dépassent encore de quelques centaines de francs le coût du voyage par Matadi-Kinshassa, mais la différence ira s'abaissant au fur et à mesure de la diminution de la longueur du parcours routier effectué entre les deux bouts de ligne exploitée.

---

#### Les travaux du Congo-Océan (*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> octobre 1932, p. 1)

On vient d'effectuer dans le Mayumbe français un essai de transports de rails par route. Cet essai a été des plus satisfaisants et permet de prévoir qu'il sera possible d'acheminer via Pointe-Noire, et la route pour autos les rails destinés à l'établissement de la voie lourde pour le prolongement du tronçon Brazzaville-Mindouli du chemin de fer Congo-Océan.

#### Voyage de reportage

On annonce l'arrivée prochaine à Brazzaville de Mme Peli, qui a l'intention de visiter les travaux du chemin de fer Congo-Océan.

---

#### Nouvelles récentes sur l'accident survenu à M. Antonetti

---

#### L'état de santé de M. Antonetti (*Les Annales coloniales*, 15 octobre 1932, p. 1)

Depuis samedi, date de son arrivée à Pointe-Noire, l'état de santé du gouverneur général Antonetti n'a pas cessé de s'améliorer. Il doit cependant continuer à garder la chambre, car ses contusions sont toujours douloureuses et les conséquences de sa chute le contraignent encore à l'immobilité ; d'après certains on-dits, M. Antonetti aurait deux côtes défoncées.

Le blessé s'embarquera probablement aujourd'hui à bord de l'avion de la Sabena, qui est allé le chercher à Pointe-Noire, afin de le ramener à Brazzaville.

#### Précisions sur l'accident

Notre correspondant de M'Vouti nous communique les précisions suivantes sur les circonstances de l'accident survenu vendredi dernier au gouverneur général de l'Afrique Equatoriale française :



Comme on le sait, M. Antonetti avait décidé de consacrer cette journée du 7 octobre à la visite des travaux de construction de l'important viaduc qui doit permettre à la voie du chemin de fer Congo-Océan, d'enjamber, à une hauteur de 15 mètres, la vallée de la rivière Rondo, à quelques kilomètres de M'Vouti dans le Mayumbe français.

Le gouverneur général se trouvait sur les échafaudages où il écoutait les explications des ingénieurs chargés de la construction du viaduc, lorsque, une planche en porte à faux, se déroba sous ses pas le précipitant dans le vide.

Par un hasard vraiment providentiel, M. Antonetti tomba sur un second échafaudage établi huit mètres plus bas, échafaudage dont les planches plièrent sous le choc, heureusement sans céder, et arrêtaient sa chute tout en l'amortissant.

Plusieurs médecins se trouvaient sur les lieux et prodiguèrent aussitôt leurs soins au blessé. Après un examen approfondi, ils ont reconnu que le gouverneur général portait des contusions sérieuses sur tout le corps mais que celles-ci paraissaient heureusement sans gravité.

Comme nous l'avons rapporté, l'état de santé du blessé s'étant amélioré dans la matinée de samedi, il a pu être transporté à Pointe-Noire.

Dès qu'il eut appris la nouvelle de l'accident, le gouverneur Alfassa, secrétaire général du gouvernement de l'A.-E.F., a quitté Brazzaville pour se rendre auprès du blessé et lui présenter ses vœux que toute la population de Brazzaville forme pour son prompt et complet rétablissement.

Un avion de la Sabena a quitté Léopoldville pour Pointe-Noire où il prendra à son bord M. Antonetti afin de le ramener à Brazzaville.

---

L'état de santé de M. Antonetti  
(*Les Annales coloniales*, 29 octobre 1932, p. 1)

#### Convalescence

L'état de santé du gouverneur général Antonetti continue à s'améliorer.

On sait que M. Antonetti a été victime, il y a une quinzaine de jours, ainsi que nous l'avons relaté, d'un accident grave survenu alors qu'il visitait les chantiers du chemin de fer Congo-Océan.

Après un repos de deux semaines et des soins assidus, les hématoses et les ecchymoses dont souffrait M. Antonetti ont disparu et les médecins traitants ont pu enfin entreprendre à Brazzaville un examen clinique et radiographique approfondi du blessé.

Cet examen a révélé l'existence d'un trait de fracture sans gravité se limitant à une petite lamelle du bassin près du sacro-iliaque gauche, heureusement sans déplacement des parties fracturées.

L'état général de M. Antonetti est des plus satisfaisant et toute douleur a disparu. Dans ces conditions et sauf complications imprévues, on peut espérer que la guérison complète n'est plus que l'affaire de quelques jours. De nombreux télégrammes et lettres de toutes sortes continuent d'arriver à Brazzaville exprimant au gouverneur général des vœux de prompt rétablissement et des félicitations pour l'heureuse issue d'un accident qui aurait pu avoir les plus graves conséquences.

#### Visite du gouverneur général Tilkens

Le général Tilkens, gouverneur général du Congo, s'est rendu à Brazzaville pour transmettre de vive voix au gouverneur général Antonetti toutes ses félicitations pour l'heureuse issue du grave accident dont ce dernier a été victime et pour lui exprimer ses vœux de rapide et complet rétablissement.

M. Antonetti a été très touché de cette délicate attention qui atteste la cordialité des relations qui existent entre les chefs des deux grandes colonies voisines. Il a vivement remercié le général Tilkens et a eu avec lui un long entretien.

#### Télégramme des souverains belges

M. Antonetti, gouverneur général de l'A.-E. F., qui se trouve maintenant en pleine convalescence, a reçu du roi Albert et de la reine Elisabeth le télégramme suivant :

« La Reine et Moi formons les vœux les plus chaleureux pour votre prompt rétablissement. Signe : ALBERT. »

---

#### Pour apporter du trafic au Congo-Océan

Dans les pays neufs — et toutes nos colonies sont des pays neufs —, plus encore que dans la vieille Europe, les chemins de fer doivent être considérés, non pas comme des entreprises de rapport, mais comme un moyen de rapport pour les autres entreprises. S'il faut assurer un tonnage de transport, il faut aussi considérer que ce tonnage peut être créé par le chemin de fer lui-même, qui, en facilitant l'écoulement des produits, amène précisément les populations à produire.

Tenant compte de cette vérité, l'Administration de l'A.-E. F. se préoccupe déjà d'installer tout le long de la ligne du Congo-Océan d'importants marchés de palmistes là où existent des palmeraies suffisamment fournies et se prêtant à exploitation.

Pour stimuler l'activité des indigènes, la prime d'exportation a été fixée à 250 francs au lieu de 200 dans les subdivisions de Boko et de Mindouli, et à 150 francs dans la subdivision de M'Vouti. D'autre part, le tarif de transport pour le même produit a été arrêté à un prix nettement favorable.

Il faut attendre d'excellents effets de ces mesures.

Nous ne doutons pas que, tout le long de la ligne, et avec le temps, moins de temps sans doute qu'on ne le croit, les indigènes, dont on sous-estime bien à tort le sens pratique, s'établiront de plus en plus nombreux sur toute l'étendue de la ligne. Ainsi se renouvellera pour le Congo-Océan le phénomène constaté dans l'Oubangui-Chari, sur le parcours du réseau routier.

---

#### Les travaux du Congo-Océan

---

##### Percement du tunnel de Bamba

(*Les Annales coloniales*, 5 novembre 1932, p. 1)

Les travaux du percement du tunnel de Bamba sur la ligne de chemin de fer Congo-Océan qui doit relier Brazzaville à Pointe-Noire, avancent d'une façon très satisfaisante. Six cents mètres seulement restent à forer dans la première galerie. On compte que les travaux du tunnel pourront être terminés dès le mois d'octobre 1933.

---

#### L'état des travaux du chemin de fer Congo-Océan

(*Le Temps*, 1<sup>er</sup> décembre 1932)

D'un communiqué officiel qu'il résume, en ce qui concerne l'état d'avancement des travaux du chemin de fer Congo-Océan, le discours prononcé à Brazzaville par le

gouverneur général Antonetti, à l'ouverture du conseil du gouvernement, nous extrayons les indications suivantes :

Du côté de Pointe-Noire les études sont achevées jusqu'au kilomètre 172, terminus de la division ; les travaux sont attaqués jusqu'au kilomètre 160 ; la plate-forme est terminée jusqu'au kilomètre 132 ; la voie est posée et exploitée jusqu'au kilomètre 128. Dans le tunnel de Bamba, la galerie est percée sur 990 mètres.

Du côté de Brazzaville, les études sont achevées jusqu'au kilomètre 320 ; elles sont en cours jusqu'au kilomètre 340 ; les travaux sont attaqués jusqu'au kilomètre 312, la plate-forme est terminée jusqu'au kilomètre 236 ; la voie est posée et exploitée jusqu'au kilomètre 230, soit un total de 362 kilomètres exploités sur 512. Le service de Pointe-Noire-Brazzaville par rail-route, inauguré en avril, fonctionne dans de bonnes conditions et le trafic augmenté chaque mois.

L'achèvement est sérieusement escompté pour fin 1933.

En résumé, il résulte de ces déclarations que sur une longueur de 512- kilomètres, il reste à construire en une année plus de 130; kilomètres, dont 40, dans la section de Pointe-Noire, sont dans une région particulièrement difficile. Il résulte également que dans la zone de Brazzaville, les études ne sont pas terminées sur 20 kilomètres et que, commencée en 1921, la construction du chemin de fer a progressé au rythme de 32- kilomètres par an, qu'enfin, dans ces conditions, il est peut-être prématuré d'annoncer son achèvement.

---

M. Alfassa en inspection  
(*Les Annales coloniales*, 24 janvier 1933)

M. Alfassa, gouverneur général intérimaire de l'Afrique Equatoriale française, a quitté Brazzaville pour accomplir une rapide tournée d'inspection sur les chantiers du chemin de fer Congo-Océan. Il compte pousser jusqu'à Pointe-Noire et rester absent une huitaine de jours.

Les Travaux du Congo-Océan

Les travaux de percement du tunnel de Damba, se poursuivent à une cadence rapide malgré la mauvaise nature du terrain, qui est actuellement attaqué. Les compresseurs sont en plein rendement et la galerie est déjà achevée sur 1.150 mètres, dont 873 mètres du côté de Pointe-Noire. Il ne reste plus, à l'heure actuelle, que 540 mètres à percer.

---

La main-d'œuvre du Congo-Océan

Le recrutement des Chinois et l'organisation des chantiers  
par Léon Archimbaud,  
député de la Drôme,  
ancien sous-secrétaire d'État des Colonies.  
vice-président de la Commission des Finances,  
rapporteur du budget des Colonies.  
(*Les Annales coloniales*, 28 février 1933, p. 1)

Afin de ménager encore davantage la main-d'œuvre indigène, le gouvernement français fit recruter en 1929 des Chinois pour les chantiers du Mayombé. Huit cents Asiatiques furent amenés en A.-E. F. Après avoir séjourné quelques semaines à Pointe-

Noire, ces hommes furent dirigées sur M'Boulou, centre de la main-d'œuvre du Mayombé.

L'administration locale leur avait préparé des cases confortables, une alimentation conforme à leurs habitudes et pris de rigoureuses mesures sanitaires. De plus, ils ne furent mis au travail que progressivement.

La valeur physique des sujets recrutés laissait beaucoup à désirer, aussi fallut-il en rapatrier un grand nombre.

Cette expérience fut très onéreuse pour les finances de la colonie. Néanmoins, si les Célestes se plaisent et se fixent dans notre possession d'Afrique Equatoriale, elle ne peut en tirer que des avantages, du moins nous l'espérons. En effet, notre A.-E. F., bien que riche en ressources naturelles, est très pauvre en hommes ; aussi ne peut-elle que gagner à voir venir chez elle des travailleurs, sous réserve toutefois qu'ils soient d'une bonne moralité et à la condition qu'ils ne se livrent pas exclusivement au commerce. L'A.-E. F., en ce moment, a besoin de colons et de mineurs et non de petits trafiquants.

La formation et l'organisation des chantiers sont conçues et réalisées conformément aux instructions ministérielles, et notamment aux circulaires de M. Édouard Daladier des 22 juillet et 4 octobre 1924, sur la protection sanitaire des populations de nos colonies.

En 1928, ces circulaires furent codifiées en une instruction générale qui sert de guide aux autorités locales en ce qui concerne la main-d'œuvre indigène du chemin de fer Congo-Océan.

Cette instruction générale, base de l'organisation médicale des chantiers, a été établie en tenant compte de l'expérience acquise aux cours des travaux. Elle règle minutieusement toutes les opérations depuis le recrutement des indigènes dans leur village jusqu'à leur retour après leur temps de séjour sur les chantiers. Elle s'attaque à toutes les causes de décès, soit sur les chantiers, soit en cours de route. Les résultats obtenus depuis la mise en vigueur de ces directives ont démontré leur efficacité ; les chiffres de la morbidité et de la mortalité ont, en effet, diminué considérablement.

Un plan de recrutement et d'acheminement des travailleurs de l'Oubangui-Chari est établi chaque année par le gouverneur général.

Le recrutement doit être fait avec le plus grand soin ; les indigènes de constitution insuffisante, qui ne résisteraient ni aux fatigues de la route ni aux travaux des chantiers, doivent être laissés dans leur village.

Les hommes reconnus bons reçoivent une fiche médicale ; cette fiche doit obligatoirement être visée par tous les médecins des postes dans lesquels ils passent. Les résultats des visites médicales, pesées, contrôles sanitaires mensuels, séjours dans les hôpitaux ou dans les ambulances, vaccinations, doivent être inscrits sur cette fiche.

Les indigènes recrutés, tout comme les militaires indigènes, sont vaccinés autant que possible avant leur mise en route ; les vaccinations sont suivies de huit jours de repos.

Avant de quitter leur circonscription d'origine les travailleurs reçoivent des vêtements neufs, un matériel d'équipement et de campement. Les travailleurs sont répartis par détachement de même race de vingt à vingt-cinq, avec 25 % de femmes. Tous les vingt-cinq kilomètres, des gîtes d'étapes sont installés pour les convois de travailleurs ; à chaque poste ils reçoivent des vivres ; en outre ils sont munis de vivres secs et de viandes de conserve comme réserves pour quelques jours.

À Bangui, avant de partir par la voie fluviale, une commission passe une visite hygiénique et administrative des chalands ; puis le chef du service de santé examine chaque homme. Un médecin de Bangui à Brazzaville veille au bon état de santé des indigènes. Les mêmes précautions sont prises pour les convois de rapatriés.

Les travailleurs sont maintenus pendant trois semaines au moins à Brazzaville où ils s'adaptent aux nouvelles conditions de leur existence. Ils sont alors répartis en trois catégories :

1° Les bons après 2 jours de repos commencent à travailler, d'abord 5 heures par jour, puis ensuite 9 heures ;

2° Les malingres, récupérables, font un travail moins dur, sous la surveillance d'un médecin .

3° Les inaptes sont rapatriés.

L'alimentation est surveillée de façon très sévère, et une fois sur deux, les indigènes reçoivent des aliments de fond consommés dans leurs villages (mil, manioc et bananes).

Enfin, par chemin de fer et par camions, ils sont dirigés sur les chantiers. En cours de route ils ont encore un jour de repos, ils sont à nouveau examinés par des médecins et ils reçoivent des repas froids à midi et chauds le soir.

Dans notre prochain article sur cette question, nous parlerons de la surveillance médicale sur les chantiers.

---

## La main-d'œuvre du Congo-Océan

---

La surveillance médicale  
par Léon Archimbaud,  
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1933, p. 1)

À leur arrivée sur les chantiers, les travailleurs sont mis au repos pendant au moins huit jours.

Ensuite, ils sont progressivement entraînés à la discipline des chantiers et au régime du travail.

Ils ne commencent donc à travailler qu'après cette période d'accoutumance dont la durée est d'environ trois semaines. D'ailleurs, cette durée peut être prolongée sur la proposition du service sanitaire.

Les hommes qui ne sont pas assez solides et qui, cependant, ne sont pas inaptes au point d'être rapatriés sont classés dans le service auxiliaire, et employés suivant leurs aptitudes, à l'entretien des cases, à la distribution des denrées, au service du ravitaillement, etc.

Sur les chantiers, les travailleurs sont groupés par races. Des agents européens vivent avec eux et veillent à tous les détails de leur existence matérielle, principalement à l'hygiène des camps et à l'alimentation.

La délivrance des vivres est faite en principe sur le taux de la ration des troupes indigènes.

On sait que les indigènes sont particulièrement sensibles, quand ils ont changé de milieu, aux variations de température. Dans le Mayombé, ces variations atmosphériques sont très fréquentes. Aussi, pendant la saison fraîche, l'administration fait allumer des feux dans les cases d'habitation et elle donne aux indigènes des vêtements plus chauds ainsi que des couvertures. Le régime du travail est établi d'accord avec l'autorité médicale. Le chef du service sanitaire du Mayombé est inspecteur permanent du travail pour tout ce qui concerne l'hygiène et il est chargé du contrôle de tous les faits pouvant avoir une répercussion sanitaire sur la main-d'œuvre.

Le service sanitaire tient un registre sur lequel sont mentionnés les accidents survenus pendant le travail et les maladies contractées en service.

Les effectifs sont l'objet sur les chantiers d'une surveillance attentive. Cette surveillance s'exerce à déceler rapidement d'une part les contagieux susceptibles de provoquer des foyers d'infection et, d'autre part, les éléments faibles.

Cette surveillance est assurée d'abord par la visite journalière, puis par des inspections faites par des médecins sur les chantiers et dans les camps; enfin, au cours d'une visite de santé, qui est passée une fois par mois, où tous les travailleurs sont pesés, examinés complètement nus, et à la suite de laquelle les contagieux et les faibles sont éliminés.

Les contagieux sont évacués sur une formation sanitaire ; les faibles sont mis en observation à l'infirmierie pour être ensuite placés dans un camp de malingres récupérables ou versés dans le service auxiliaire ou encore rapatriés dans leur village d'origine s'ils sont complètement inaptes.

Le service d'hygiène dispose dans chaque camp d'une équipe sanitaire chargée d'assurer l'entretien hygiénique du camp.

Le fonctionnement du service médical des chantiers est étroitement lié à celui du service de l'hygiène. Le service sanitaire est constitué par les divers éléments suivants : un magasin de médicaments et de matériel sanitaire, dans ce magasin est centralisé tout l'approvisionnement technique qui est ensuite réparti entre les postes — des postes de secours sur les divers chantiers — et dans les camps à portée immédiate des travailleurs ; des ambulances avec un matériel hospitalier et des moyens de traitement complet, y compris un service chirurgical et un laboratoire d'unique, pourvu d'un chirurgien et doté d'un personnel qualifié, des moyens d'évacuation confortables et adaptés aux conditions locales : brancards couverts, poussettes, wagonnets aménagés, etc.

L'organisation médicale actuelle des chantiers et des camps du chemin de fer Congo-Océan a contribué à améliorer considérablement l'état sanitaire des travailleurs.

Indépendamment de ces mesures d'ordre spécialement sanitaire, qui sont d'une importance primordiale, l'administration s'est préoccupée de constituer un pécule aux indigènes employés sur le Congo-Océan. Cette mesure a pour but de protéger l'indigène contre les entraînements auxquels il serait inévitablement soumis et qui le conduiraient à dépenser rapidement les sommes qu'il a péniblement gagnées.

Le rendement de la main-d'œuvre sur les chantiers est de plus en plus élevé. Ce résultat est dû à l'amélioration des conditions matérielles et morales des indigènes, à l'augmentation de l'outillage mécanique, aux dépenses importantes qui ont été faites pour mieux payer, mieux nourrir, mieux babiller, mieux équiper, mieux encadrer, mieux entraîner, mieux soigner, etc., la main-d'œuvre, enfin aux nombreux rengagements et engagements volontaires.

Cet exposé montre que la situation générale des travaux du Congo-Océan est bien meilleure qu'il y a quelques années.

En 1925, on disait du Congo-Océan qu'il était une succursale d'une prison, aujourd'hui un inspecteur des colonies, dans un rapport, déclare que les travailleurs sont « gros. gras et réjouis ».

Le Brazzaville-Pointe Noire est une œuvre qui s'imposait. Quand elle sera achevée, elle fera honneur à ceux qui l'ont conçue et auront su l'exécuter.

---

Répertoire de l'*Officiel*  
MINISTÈRE DES COLONIES  
(*Les Annales coloniales*, 11 mars 1933)

Décret affectant au chemin de fer Brazzaville-Océan une somme de 40 millions à prélever sur la dotation de 300 millions pour le port de Pointe-Noire.(*J. O.* du 11 mars 1933.)

---

Télescopage sur le Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 30 mars 1933)

On annonce, de Brazzaville, qu'un grave accident de-chemin de fer s'est produit, le 25 mars, au kilomètre 103, en partant de Pointe-Noire, dans le Mayumbe.

Une automotrice, dans laquelle avaient pris place M. Girard, ingénieur en chef de l'Exploitation, directeur de la Société des Batignolles, chargé de la construction de la ligne dans la section côtière, et un certain nombre d'autres personnes, a été télescopée en ce point par un train vide redescendant vers Pointe-Noire.

M. Girard et le mécanicien européen Patra ont été tués, ainsi qu'un serre-frein indigène. Quatre autres Européens ont été légèrement blessés.

Une enquête a été aussitôt ouverte.

L'accident paraît dû au non fonctionnement de la ligne téléphonique coupée par des chutes d'arbres.

Toutes mesures ont été prises pour assurer la marche normale du service, Cet accident, pour déplorable et attristant qu'il soit, n'aura aucune répercussion grave sur la marche des travaux.

---

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE  
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
Service de l'adduction d'eau à Pointe-Noire.  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> avril 1933, p. 2)

Le Service de l'adduction d'eau de la ville de Pointe-Noire, établi sur fonds d'emprunt, reste rattaché aux Services de l'exploitation provisoire du Congo-Océan et du Port de Pointe-Noire.

Le Service de distribution d'eau aux particuliers en ville est assuré, par la colonie du Moyen-Congo qui perçoit des taxes spéciales.

Les dépenses d'adduction d'eau jusqu'au réservoir et celles de distribution au chemin de fer, au wharf et au port demeurent à la charge du budget de l'exploitation du chemin de fer et du port qui bénéficiera des recettes correspondantes.

Les dépenses du Service de distribution d'eau aux particuliers, en ville, du réservoir aux habitations, sont à la charge du budget local du Moyen-Congo, ainsi que les soldes, salaires et accessoires de solde du personnel affecté à ce Service.

Les dépenses et les recettes du Service de distribution d'eau aux particuliers, en ville, figureront sous une rubrique spéciale du budget local du Moyen-Congo.

Sur le Congo.Océan. — L'accident du km. 102

La grave accident de chemin de fer survenu le 25 mars courant sur le Congo-Océan, au km. 102 de la Section de Pointe-Noire, s'est produit dans les circonstances suivantes :

Par suite d'un éboulement, les passagers du *S/S Foucauld*, qui avaient débarqué à Pointe-Noire, avaient dû être transbordés au km. 107 dans un autre train. Le convoi qui les avait amenés de Pointe-Noire revenait en arrière, lorsqu'il est entré en collision avec une draine de service qui sortait du tunnel du km. 102 et qui conduisait, sur les lieux de l'éboulement, M. Girard, directeur de la Société de Construction des Batignolles, chargé des travaux d'établissement de la voie, et plusieurs ingénieurs de la société.

La draine roulait à une allure de 50 kilomètres à l'heure, Les sinuosités de la voie empêchèrent les mécaniciens des deux machines de se voir à temps et le télescopage inévitable fut d'une extrême violence.

M. Girard mourut sur le coup et le mécanicien Patra décéda peu de temps après.

Cet accident causa également la mort du serre-frein indigène du train descendant.

Quatre autres Européens et plusieurs indigènes furent également blessés.

M. Alfassa, gouverneur général intérimaire, M. Buhot-Launay, faisant fonction de lieutenant-gouverneur du Moyen-Congo, se sont rendus à M'Vouti, pour saluer, au nom du gouvernement de la Colonie, la dépouille mortelle des victimes. M. Laroche s'est joint à eux pour apporter aux disparus l'hommage du personnel de la Compagnie.

La nouvelle du décès de M. Girard a péniblement surpris la colonie européenne de Pointe-Noire ; le défunt avait consacré son existence à la construction des chemins de fer coloniaux et, en ce qui concerne le Congo-Océan, avait mis au service de cette tâche, une grande expérience et une patience que n'avait pu altérer aucun déboire.

Il est tombé, victime de son devoir, au moment où sa tâche allait toucher à sa fin.

Son nom restera, attaché à la construction de la section côtière du Congo-Océan.

M. Sarraut, ministre des Colonies, et M. Antonetti, gouverneur général de l'A.-E.F., actuellement en mission à Paris, ont adressé à la Direction de la Société de Construction des Batignolles et à Mme Girard, l'expression de leurs condoléances émues.

La levée du corps de M. Girard a eu lieu mardi 28 mars, au milieu de l'affluence de la population de M'Vouti et des environs.

Le corps a été transporté à Pointe-Noire par un train régulier.

Les obsèques du mécanicien Patra ont eu lieu dimanche à M'Vouti.

L'Administration a ouvert une enquête, et le juge de paix de Pointe-Noire s'est rendu sur les lieux.

La circulation a été complètement rétablie entre Pointe-Noire-M'Vouti, et le service a repris normalement.

---

Les travaux du Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 27 mai 1933, p. 1)

Le viaduc de N'Kanke, important ouvrage d'art situé au km. 221 du chemin de fer Congo-Océan, vient d'être ouvert à la circulation des trains. Le viaduc a une longueur totale de quatre-vingt quatre mètres, avec une travée de quarante-cinq mètres d'ouverture.

Grâce à l'achèvement de cet ouvrage, la plate-forme est terminée maintenant sans interruption depuis Brazzaville-Est jusqu'au km. 290, où l'on achève actuellement la construction d'un viaduc sur la Loudima.

Cet ouvrage, très important également, est du même type que le viaduc de N'Kanke, et son achèvement est escompté pour le mois prochain.

---

À l'Union coloniale française  
(*Les Annales coloniales*, 30 mai 1933)

Au Comité de l'outillage

.....  
Au sujet du projet de loi relatif à l'achèvement de Brazzaville-Océan, le comité a émis le vœu que le port de Pointe-Noire soit commencé le plus tôt possible.  
.....

---

En A. E. F.



DE BRAZZAVILLE, DES TRAINS ONT DÉJÀ ATTEINT POINTE-NOIRE  
(*Les Annales coloniales*, 31 mai 1933)

La jonction de la section côtière et de la section Brazzaville-Océan a été faite le 29 mai au km. 320, à 290 km- de Brazzaville.

Le premier train amenant à Pointe-Noire le gouverneur général Antonetti et le gouverneur Alfassa, est passé immédiatement après.

Le premier train de voyageurs passé hier a été suivi par un train de marchandises amenant à Pointe-Noire 200 tonnes de coton de l'Oubangui.

Nous relevons cette nouvelle sans commentaire. Il est certains moments dans l'existence où l'émotion trouve dans le silence son plus beau mode d'expression.

---

BRAZZAVILLE  
Nouvelles locales  
Les partants  
(*L'Étoile de l'AEF*, 1<sup>er</sup> juin 1933)

L'inauguration de Pointe-Noire tête de ligne a été marquée par un beau contingent de partants, civils et militaires. À la gare de Brazzaville, c'était la cohue des amis venus serrer une dernière fois la main aux heureux rentrants.

Parmi ceux-ci, nous avons noté quelques têtes bien connues :

C'est tout d'abord M. Titau, administrateur en chef des colonies, qui rentre malade. Son fils, le sympathique joueur du C. A. B., est venu l'accompagner, ainsi que de nombreuses connaissances.

Le dévoué docteur Salaün, de l'Institut Pasteur, s'en va aussi prendre un peu de repos bien mérité.

M. Aubard, chef imprimeur, est également fin d'un séjour qui ne fut guère heureux, la mort de sa femme l'ayant très affecté.

Et puis, voici un quatuor de l'E.P.C.O. et pas des moindres :

Le tonitruant et rondouillard Giamattei, surnommé le Robespierre de l'E.P.C.O, (pourvu qu'il ne finisse pas comme lui), raconte à qui veut l'entendre qu'il a remis petite et grosse caisses en bonne et due forme et que maintenant, il s'en lave les mains. Sacré lion sans crinière, pourvu qu'il n'aille pas vérifier toutes les caisses d'Ajaccio, de Bastia ou de Sartène... Il est vrai qu'il y a là-bas un de ces petits vins rosé qui vous coupe les jambes ; alors, comme il ne pourra plus boire son éternel pipermin sans se faire blaguer, les manieurs de fonds n'ont qu'à préparer quelques bonnes bouteilles de derrière les fagots...

Notre chef de gare inamovible, Rovinalti, nous laisse tomber lui aussi. Accompagné de sa charmante femme, il va faire le tour de l'Europe, afin de trouver la plus belle casquette et le plus beau sifflet pour son prochain séjour...

M. et Madame Borderon ont également droit à quelques mois de vacances. Contrôleur des recettes de l'E.P.C.O., M. Borderon grand travailleur, très doué, possède une grande expérience des chemins de fer, ce qui l'a mis au premier plan lors de l'organisation du Congo-Océan où il doit avoir sa place bien marquée.

Le brave Torre qui, l'on s'en souvient, perdit une jambe dans un accident de moto, va rejoindre sa famille Ah, ce ne sera peut-être pas le congé escompté déjà au départ de France, mais quand on a une bonne tête bien solide, qu'importe une jambe de moins ! il y a encore du travail dans les bureaux et s'il est vrai que ce que l'on perd d'un côté, on le reprend d'un autre, l'ami Torre ne doit pas s'en faire. Ces quatre dévoués serviteurs du Congo-Océan depuis plusieurs années vont faire un grand vide, mais, espérons-le pour eux, ce ne sera pas pour longtemps...

.....  
\_\_\_\_\_

Sur les chantiers du Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 3 juin 1933, p. 2)

Avant de s'embarquer à Pointe-Noire pour regagner l'Europe, le député Susset, chargé de mission en A.-E.F., a visité la région traversée par le chemin de fer du Congo-Océan et les travaux de construction de la ligne.

Il s'est arrêté notamment à Mindouli, où il s'est intéressé aux installations minières, puis il s'est rendu sur les chantiers de construction des viaducs de Loudima et Loubakou, dont les travaux sont en voie d'achèvement. Il a spécialement porté son attention sur les mesures prises en faveur des ouvriers européens et des travailleurs indigènes.

M. Susset a quitté l'A.-E.F. à bord du paquebot *Foucauld*. Il emmène avec lui 23 animaux destinés au muséum d'histoire naturelle de Paris.

Arrivée de M. Brunot

M. Alfassa, gouverneur intérimaire de l'Afrique Equatoriale française, qui avait accompagné M. Susset dans sa visite des chantiers du Congo-Océan, est revenu de Brazzaville à Pointe-Noire en compagnie de M. Brunot, gouverneur du Tchad, et de Mme Brunot, récemment arrivés de France par le *s/s Foucauld*.

Le voyage de Pointe-Noire à Brazzaville s'est accompli dans le temps record de douze heures.

\_\_\_\_\_

L'EMPRUNT DE L'A.-E. F.  
(*Les Annales coloniales*, 4 juillet 1933, p. 1)

La Chambre a voté hier le projet de loi autorisant l'A.-E. F. à contracter un emprunt de 248 millions. Il s'agit de permettre l'achèvement du Congo-Océan pour lequel les crédits prévus ont été insuffisants, malgré l'affectation au chemin de fer d'une partie des sommes originellement destinées à Pointe-Noire.

\_\_\_\_\_

Voyage d'inspection  
(*L'Étoile de l'AEF*, 6 juillet 1933)

M. Béraud, qui est venu en inspection en A.-E.F. pour le compte de la Société de Construction des Batignolles, a passé quelques jours à Brazzaville. Il en est reparti le 30 juin à destination de Pointe-Noire.

\_\_\_\_\_

LES BUDGETS COLONIAUX  
L'affectation du prochain emprunt de l'A.-E. F.  
(*Les Annales coloniales*, 8 juillet 1933, p. 1)

La Chambre a, comme nous l'avons annoncé, autorisé le gouvernement général de l'Afrique Equatoriale Française à réaliser un emprunt de 298 millions de francs, qui

jouira de la garantie de l'État français. Précisons que le montant de cet emprunt sera employé de la façon suivante : 250 millions de francs seront consacrés à l'achèvement du chemin de fer de Brazzaville à Pointe-Noire ; 25 millions de francs serviront à parer aux déficits budgétaires de la colonie et les 23 millions restants permettront de commencer la mise en valeur des régions qui ne se trouveront pas à proximité immédiate du chemin de fer, mais qui devront néanmoins contribuer à son activité.

En ce qui concerne la voie ferrée elle-même, dont les travaux ont été commencés dès 1921 et poursuivis depuis, malgré d'énormes difficultés dues à la fois à la configuration du sol et au climat malsain, elle est sur le point d'être terminée. Cette voie ferrée, qui reliera directement le Congo à l'Océan, ne constitue d'ailleurs qu'un échelon du vaste programme de développement à réaliser en Afrique Equatoriale Française, pays neuf et d'avenir mais, pour le moment, insuffisamment équipé pour arriver à l'expansion économique à laquelle il peut légitimement prétendre.

Toutefois, pour que la nouvelle ligne trouve, aussitôt que possible, à exercer son exploitation d'une façon rémunératrice, il convient de mettre en valeur, dès à présent, les voies navigables du bassin, du Congo qui amèneront les marchandises jusqu'à Brazzaville. tête de ligne du Congo-Océan. Il convient également d'achever les recherches minières qui, d'après les premières prospections, paraissent devoir donner de très intéressants résultats, notamment en ce qui concerne le pétrole. Il faudra, pour atteindre ces résultats, toute une série de travaux que l'emprunt autorisé par la Chambre permettra de commencer et de poursuivre d'une façon effective.

#### [Éloge du pacte colonial]

Ajoutons qu'en présence de la tendance actuelle de chaque pays de vivre de plus en plus sous le régime de l'économie fermée, et devant le désarroi qui marque les séances de la Conférence économique mondiale de Londres, la France se doit de développer au maximum son empire colonial. Elle peut, dans ce sens, s'inspirer de l'exemple qui lui a été donné par l'Angleterre à Ottawa et une telle politique lui serait certainement plus profitable que celle qui consisterait, sous prétexte de coopération internationale, à ouvrir nos marchés au dumping américain.

---

#### Une bonne nouvelle (*L'Étoile de l'AEF*, 12 avril 1934)

C'est celle qui nous est parvenue par le dernier courrier et qui nous annonce que le sympathique autant que compétent directeur du Congo-Océan, M. Doizelet, a vu son contrat très heureusement renouvelé dans des conditions flatteuses pour lui, ce qui fait honneur à ses chefs qui ont su apprécier en temps voulu la maîtrise avec laquelle M. Doizelet a toujours assumé ses délicates fonctions.

Nous allons donc le revoir dans quelque temps et sommes heureux d'avoir été bon prophète lors de sa rentrée.

D'autres, qui seront encore plus heureux que nous, sont tous ses collaborateurs, lesquels verront revenir avec un plaisir non dissimulé l'homme qui ne badine pas avec le service, mais qui sait être juste et clairvoyant et qui sait se faire aimer comme un bon père de famille.

Nous adressons à M. Doizelet nos plus vives félicitations et lui souhaitons un prompt retour parmi nous.

---

Sur le Congo-Océan

(*Les Annales coloniales*, 23 août 1933, p. 2)

M. Alfassa, gouverneur général intérimaire de l'Afrique Equatoriale française, vient de rentrer à Brazzaville après avoir accompli une tournée d'inspection sur les chantiers du chemin de fer Congo-Océan.

M. Buhot-Launay, administrateur des colonies, délégué à l'administration du Moyen-Longo, est également revenu à Brazzaville après avoir inspecté la région de Pointe-Noire et la circonscription du chemin de fer.

---

La première foire-exposition de Pointe-Noire  
(*L'Étoile de l'AEF*, 31 août 1933)

.....  
Les Batignolles, elles-mêmes, exposaient, dans un délicieux petit stand, des aciers ouvrés et des bois travaillés (portes, persiennes, etc. )

---

Le Comité des forges ignore la géographie coloniale  
(*Les Annales coloniales*, 6 septembre 1933)

La Chambre syndicale des fabricants et des constructeurs de matériel pour chemins de fer et tramways, dont le siège est 7, rue de Madrid, vient de publier — il y a quelques jours — son Annuaire 1933. Cette Chambre syndicale est une émanation de l'omnipotent Comité des forges. On pourrait croire que, de ce fait, sa documentation est irréprochable. Elle a les moyens, la puissance, l'argent.

Et ce n'est pas sans stupéfaction que dans cet Annuaire — édition août 1933, nous le répétons — nous relevons, au sujet des chemins de fer coloniaux, les deux notes suivantes :

#### AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

Encore aucun chemin de fer d'intérêt général. La seule voie ferrée qui relie la côte à l'intérieur est le chemin de fer belge de Matadi à l'embouchure du Congo à Kinshasa (Congo Belge).

Les travaux du chemin de fer Brazzaville-Océan ont été commencés en 1921 et atteignent actuellement 40 kilomètres du côté de la côte et autant du côté de Brazzaville. Les travaux avancent normalement.

Une ligne de chemin de fer Decauville appartenant à la Compagnie minière du Congo français part de Brazzaville et atteint Tchikoumba, soit un parcours de 175 kilomètres environ.

.....

Nous aurons la charité de ne pas citer les autres erreurs. Le « Congo-Océan », commencé en 1921, et qui aurait au total 80 kilomètres ! Enôôrme ! Pointe-Noire-M'Vouti, 128 kilomètres ; Brazzaville-Madingou, 230 kilomètres environ sont ouverts aujourd'hui à la circulation.

Quant au Decauville de la Minière, Mindouli-Brazzaville, sa plate-forme, depuis quelques années, constitue la route actuelle : 128 kilomètres.

.....

Vive la documentation du Comité des forges !

---

Revue de la presse  
ERREUR N'EST PAS COMPTE  
(*Les Annales coloniales*, 9 septembre 1933, p. 3)

Le *Journal du Havre* publie (6 septembre) un article de M. Marcel Amphoux sur le Congo-Océan. Il est, comme l'enfer, pavé de bonnes intentions. Et il débute par une erreur :

Le Congo est navigable sur plus de 2.000 kilomètres, mais les 100 derniers kilomètres de son cours sont coupés de rapides infranchissables. »

Disons de suite à M. Amphoux que Brazzaville, comme Léopoldville, située en face, sont à environ 500 kilomètres de la côte, et que les rapides commencent justement à quelques centaines de mètres de ces deux villes : c'est, à Brazzaville, la promenade classique au crépuscule : le confluent du Djoué et les rapides. Et même la promenade classique qui suit une nuit bien chargée en exploits antiprohibitionnistes.

Plus loin, M. Amphoux, écrit : « Le Congo-Océan sera achevé dans deux ans. »

Affirmons, fort heureusement, que le percement du Bamba demeure seul à l'ordre du jour, et que le Congo-Océan pourra entrer en service au printemps prochain. Qui documente M. Amphoux ? Quant à la voie électrifiée, et aux autres légèretés de M. Amphoux, disons au *Journal du Havre*, si avare d'articles de tête, qu'il devrait bien de surveiller la qualité de ceux qu'il publie.

---

## CONGO-OCÉAN

---

Le tunnel du Bamba est percé  
(*Les Annales coloniales*, 13 septembre 1933, p. 1-2)

Un câble de Brazzaville annonce que le tunnel du Bamba, d'une longueur de 1.690 mètres, constituant la principale difficulté rencontrée dans la construction du Congo-Océan, a été percé de bout en bout le 7 septembre, à 18 heures. Les deux galeries partant, l'une du côté de Pointe-Noire, et l'autre du côté de Brazzaville, se sont rencontrées à 1.225 mètres de la tête Pointe-Noire.

La dernière étape de la construction du Congo-Océan est donc franchie : l'ouvrage d'art le plus important de la ligne finissait par jeter le désespoir au cœur des plus vaillants.

On se souvient que le 20 décembre 1930, une poche d'eau avait crevé, et ne tarissait plus : les travaux étaient annulés, les hommes employés à évacuer la cagnasse et la boue.

Les médecins s'étaient penchés au chevet du malade, les ingénieurs des Batignolles s'enfiétraient. Le Bamba, formidable, voluptueux comme toute force de la nature, demeurait sur ses positions et se gaussait des fourmis humaines affairées sur ses flancs.

Puis la Missafo fut attaquée : la montagne allait donc être ouverte sur les deux côtés. La Missafo réserva des ennuis identiques, mais moindres. En mars 1932, un tombeur de tunnels arriva : M. Gasparris, dont le Bamba allait être le dix-neuvième tunnel, après le Lötschberg et quelques ouvrages en Colombie, sous l'équateur. Il se prit à bras-le-corps avec le géant, décupla le matériel, soigna la ventilation : les noirs s'interrogeaient, persuadés que les blancs ne sauraient jamais faire rejoindre les deux galeries,

commencées si loin l'une de l'autre, quand on les évaluait aux trajets à effectuer par la route. Et ce câble vient aujourd'hui nous émouvoir. -

Ainsi le Bamba est percé ! Le Congo-Océan entrera demain dans la réalité. Il fut suffisamment dans la légende.

En saluant cette marche en avant, notre pensée se tourne, avec émotion, vers les disparus. Nous saluons certes les vivants, mais nous honorerons ceux qui, agenouillés sur cette terre magnifique, ayant en mains la pelle, la pioche, le niveau d'eau, coiffés du sombrero, et cuisant toute la journée au soleil, activaient passionnément les équipes indolentes. Saluons de même le directeur des Batignolles, M. Girard, dont on sait l'accident mortel qui le coucha sur la voie même qu'il construisait, au début de cette année.

Le Bamba est percé, vive le Bamba !

---

Le chemin de fer Congo-Océan  
(*Le Journal des finances*, 13 septembre 1933, p. 4)

Le gouverneur général de l'Afrique équatoriale française reçoit le télégramme suivant de Brazzaville Le grand tunnel de Bamba, d'une longueur de 1.690 mètres, qui constituait la principale difficulté rencontrée dans la construction du chemin de fer Congo-Océan, a été percé de bout en bout le 7 septembre, à 8 heures

---

BAMBA

(Extrait de Géo. R. Caillet, « Cadette impériale », notes de voyage, ouvrage  
abondamment illustré, à paraître en librairie fin 1933)  
(*L'Étoile de l'AEF*, 14 septembre 1933)

M'Vouti, dans le fond de sa cuvette où les pâles rayons d'un soleil avare désagrègent la terre qui laisse échapper presque continuellement son humidité en vapeurs grises, M'Vouti nous semblerait bien maussade, si le gîte et la table du Buffet de la Gare n'étaient d'une excellence pouvant contrebalancer cette atmosphère lourde et triste.

Enfin ! un charmant petit mot nous annonce la bienvenue au tunnel. Grâce à l'amabilité d'un entrepreneur, M. Panazza, qui met sa voiture à notre disposition (M'Vouti ne possédant pas encore de taxis), nous remontons la route sinueuse du Bamba et au bout de quelques kilomètres, nous surplombons, à quelque cent mètres, l'entrée du tunnel et les installations qu'il nécessite.

L'ingénieur en chef qui nous reçoit, M. Gasparis, est un homme simple et affable, pondéré et compétent. Il en est à son dix-huitième tunnel, mais il reconnaît que si le Bamba est un beau travail, c'est aussi certainement un des plus difficiles qu'il ait rencontrés dans sa longue carrière :

— Nous avons eu beaucoup d'ennuis, croyez-moi, nous dit-il. et ce n'est guère que depuis mars 1932 que nous pouvons travailler avec le maximum de régularité. En effet, il fallait attendre que la voie atteigne M'Vouti pour nous permettre de recevoir le matériel lourd destiné à l'équipement et aux travaux du tunnel.

— Et pouvez-vous faire un pronostic quand à son percement ?

— Nous travaillons des deux côtés à la fois et notre avance actuellement est très satisfaisante, mais nous serons obligés d'arrêter, dans quelques temps, du côté Brazzaville à cause de la déclivité du terrain. Si donc nous ne rencontrons pas de gros imprévus, je prévois pour octobre 1933 la jonction des deux parties du souterrain.

Nous visitons ensuite les installations où les moteurs Diesel ronflent joyeusement, fournissant le courant électrique, actionnant les diverses machines nécessaires à l'exploitation, donnant l'aération au tunnel et la compression aux perforatrices pneumatiques.

Puis, chaussé de grandes bottes en caoutchouc, nous pénétrons dans le tunnel en pataugeant dans un ruisseau qui provient des infiltrations et débite encore un volume d'eau assez conséquent. Les premiers 240 mètres sont en pleine galerie et, par un escalier, nous nous élevons à 2,35 m. pour pénétrer en plein avancement de la petite galerie.

La fraîcheur humide nous surprend et nous enfonçons parfois profondément dans cette eau qui coule sans arrêt, alimentée par des canalisations pratiquées au fur et à mesure des infiltrations rencontrées pendant le percement.

Une grande animation règne dans cette galerie et les wagonnets se succèdent sans trêve emportant les déblais vers l'extérieur.

Plus on avance, plus la sensation devient étrange. On a l'impression de violer l'ancre d'un monstre qui, d'un moment à l'autre, va surgir pour nous bouter au dehors.

Les différents stades du percement défilent à chaque mètre que nous effectuons en avant et l'on peut facilement se rendre compte, en examinant les différentes couches pierreuses, du travail acharné de l'homme et de la machine contre la nature qui s'est défendue et se défend toujours, se révoltant parfois en présentant aux travailleurs un écran de roches d'une dureté à émousser les meilleures mèches des perforatrices. Ce fut alors le sur-place obligatoire et les formidables efforts pour crever cette carapace rageuse qui ne cédait que pied à pied, malgré elle, réservant à son agonie les désagréables surprises de ses derniers retranchements : les pochés de boue et d'eau qui arrêtaient les hommes dans leur travail de titan.

Et pourtant, tous ces hommes que nous rencontrons, qu'ils soient blancs ou noirs, ne portent véritablement pas sur leurs figures les stigmates d'une fatigue que le travail énorme qu'ils fournissent chaque jour pourrait faire apparaître ! Ce sont de rudes natures pour la plupart ces hommes venus d'Europe où ils retourneront leur travail fini, anonymes et perdus dans la foule qui ne pourra jamais se douter de l'hommage qui leur est dû.

Quant aux noirs, ils sont tous gras et dodus et leur travail s'effectue allègrement, dans le bruit des pelles, des pioches et le roulement sourd des wagonnets.

Mais nous voici arrivés au terme de l'avancement devant une montagne de débris, de roches et de terre, produits par la dernière explosion. L'ingénieur qui nous accompagne donne quelques ordres et, aussitôt, les perforatrices sont mises en batterie. Les mèches attaquent la croûte afin de pratiquer un forage de 1,80 m destiné à recevoir les explosifs. Trois fois par jour, le même travail se renouvellera, donnant aux trois équipes, qui font chacune huit heures, de quoi s'employer utilement.

Soudain, un craquement sinistre se fait entendre et, de saisissement, nous trébuchons et allons nous affaler contre la muraille, en prenant un léger bain de siège.

Un éclat de rire nous rassure quand à l'importance de l'incident et. pendant que nous nous relevons quelque peu confus, l'ingénieur nous explique :

— Ce n'est rien, une simple poutre de protection qui vient d'éclater par la dilatation. Et voyez, nous avons prévu la chose car nous avons renforcé le boisage comme nous le faisons minutieusement chaque jour, attendu que les plus fortes billes de bois ne peuvent résister longtemps dans cette atmosphère.

En nous retournant, nous examinons l'objet du délit, une poutre d'environ quarante centimètres de diamètre, qui vient de subir un des derniers soubresauts de cette partie de la nature vaincue !

En reprenant contact avec l'extérieur, nous trouvons le ciel moins gris, la vie plus belle, tellement le contraste est frappant. Tout en cheminant avec M. Gasparis qui nous donne de nombreuses explications, nous avisons quelques petits points rouges au bord

d'un sentier. Des fraises ! Par exemple, si nous nous attendions à trouver ces fruits savoureux dans les parages, mais dans ce pays, il ne faut vraiment s'étonner de rien, tant de choses sont paradoxales et déroutent bien souvent les personnes tes mieux averties.

M. Gasparis termine ses explications en disant :

— Comme je vous le disais tout à l'heure, et vous avez pu vous en rendre compte, nous avons rencontré de grosses difficultés. Du côté M'Vouti par exemple, le tunnel aura la demi-voûte en ciment avec les côtés droits, saufs à certains endroits où le revêtement épousera la forme d'un œuf tronqué à sa base, à cause des infiltrations et du mauvais terrain, Ah ! cette eau et cette boue, quel cauchemar ! À certains endroits, quand on perçait un trou de mine, l'eau, jaillissait jusqu'à six mètres de distance. Dans d'autres endroits, on ne marchait guère qu'à la cadence de trente centimètres par jour, tant la roche était dure, émoussant toutes nos mèches. Les couches se présentaient en plans inclinés et de face, déversant tellement d'eau que le travail devenait très difficile et très lent. Enfin nous avons bon espoir pour le mois d'octobre, sauf imprévu naturellement.

Oui, quel travail de géant et les voyageurs qui, en 1934, passeront sous le tunnel du Bamba ne pourront jamais se douter ce qu'il représente d'efforts et de peines, de ténacité et d'acharnement.

Non ! Jamais, après avoir franchi ces 1.691 mètres de souterrain, ils ne pourront s'imaginer le travail formidable, inouï, que fournirent pendant de longs mois des centaines d'ouvriers, ayant à leur tête des chefs éprouvés qui méritent notre estime et notre considération pour l'œuvre admirable où ils forcèrent la nature à se plier, le fameux Bamba à rendre son dernier soupir.

\*  
\*   \*   \*

7 septembre 1933 :

Les journaux sortent de presse et nous voyons dans *l'Étoile de l'A E.F.* que le Bamba est percé.

Mais voici la note gaie : le *Journal de l'A E.F.*, sous la signature de son directeur, annonce le même jour que le Bamba, qui, selon lui, à 1600 mètres seulement, est percé sur une longueur de 1.530 mètres.

Les Batignolles ont vraiment droit à de sincères félicitations ne serait ce que pour ce tour de force de percer en un jour du 1530 au 1691, soit 161 mètres !

Rétablissons donc un peu les choses et disons une fois pour toutes que le Bamba a une longueur de 1.691 mètres.

La jonction s'est faite au 1.225 côté M'Vouti et 466 côté Monzie.

Il faudra maintenant encore attendre, afin que tout soit terminé, une période d'environ six mois, mais au début janvier ou même fin décembre, des trains franchiront déjà le tunnel et amèneront le dernier matériel pour l'achèvement de la ligne, dont l'inauguration aura certainement lieu en avril 1934, tous les autres gros travaux étant terminés à l'heure actuelle.

Et alors, ce sera Pointe-Noire Brazzaville d'une seule traite. Ce sera aussi l'heure des réalisations et du travail, afin que le pays donne au Congo-Océan le meilleur de lui-même pour assurer son existence et sa raison d'être.

Tous les efforts devront se porter sur ces seuls mots : Produire pour transporter, transporter pour vivre. Ayons confiance et mettons nous à l'ouvrage : là seul est l'avenir.

---



Vers l'achèvement du Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 27 septembre 1933, p. 1)

Nous avons annoncé, le 13 septembre, que le tunnel légendaire du Bamba était percé.

Un câble de Pointe-Noire, lancé le 19 septembre, nous informe que les travaux de terrassement et les ouvrages d'art de la section côtière du « Congo-Océan » viennent d'être terminés, juste huit jours après le percement de la petite galerie du tunnel de Bamba.

Sur les 172 kilomètres que comporte cette section, il ne reste donc plus qu'à effectuer la pose de la voie du kilomètre 141 au kilomètre 172 et à creuser la grande galerie définitive du tunnel de Bamba.

Les gigantesques travaux du Mayumbe sont donc en partie accomplis. Monzi, cette ville de chercheurs d'or, qui avait poussé aussi rapidement, est donc dépassée. Le kilomètre 172 doit être aux approches de Malembé, près du baobab classique, sur le tronç duquel les illustres signatures des découvreurs du « Congo français » sont gravées, point de rupture de charge où les deux hangars métalliques abriteront les mikados.

L'A.-E. F. nous donne, depuis quelques mois, une riche matière d'information. La fièvre magnifique la soulève. Le *Journal de l'A.-E.F.*, où Marlière et Rebstock<sup>10</sup> s'unissent dans un même effort d'information, après avoir été, aux dernières élections, concurrents, nous annonce qu'Ottino construit à Pointe-Noire un hôtel de cinquante chambres, avec salles de bains, eau courante, électricité.. Dans cinq ans, avant cinq ans, nous ne reconnâitrons plus le secteur. Et il faudra déjà, pour vivre avec l'émotion, se tourner vers le passé.

---

AFRIQUE ÉQUATORIALE  
MOYEN-CONGO  
Tout le long, le long, du Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 17 octobre 1933)

L'administrateur en chef Buhot-Launay, délégué à l'administration du Moyen-Congo, a quitté Brazzaville pour faire une tournée d'inspection le long de la ligne du chemin de fer Congo-Océan. Il a déjà pu constater que la mise en valeur de la région parcourue par le rail progresse rapidement et que la route de Boko à Manyanga. est à présent terminée. La gare de Kayes vient d'être Inaugurée et de nombreux villages Bakota se sont installés le long de la ligne, à proximité des carrières du kilomètre 160.

---

Vers l'exploitation par les chemins de fer de l'État du Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 8 novembre 1933, p. 3)

Nous avons mentionné, avant-hier, parmi les documents mis en distribution à la Chambre le 3 novembre, le projet de loi tendant à autoriser les chemins de fer de l'État à assurer « pour le compte du gouvernement général de l'A.-E.F. » l'exploitation du Congo-Océan

Cette proposition va soulever certainement des discussions passionnées en A.-E.F. Depuis quelques mois, des ambitions se sont lentement formées que ce projet va ruiner

---

10 Léon Rebstock : ancien directeur de l'*Étoile de l'A.-E.F.*

en un instant. L'E.P.C.O.<sup>11</sup> avait acquis droit de cité à Brazzaville. Il groupait des activités qui pensaient bien, du titre temporaire, passer au titre définitif. Il est vrai qu'entre un projet de loi et sa réalisation, il en est comme de la coupe aux lèvres...

Voici le texte intégral portant à la date du 12 octobre, sous le n° 2.390, les boms de MM. Albert Lebrun, Dalimier, Paganon, Bonnet et Lamoureux.

Les travaux de construction du chemin de fer du Congo-Océan entre Pointe-Noire et Brazzaville (A.-E.F.) étant sur le point d'être terminés, le gouvernement a dû étudier un mode de gestion de cette entreprise.

À cet effet, il a envoyé sur place un ingénieur spécialisé qui a procédé à une étude détaillée de la question.

Cette enquête a révélé que des économies pourraient être réalisées, tant en ce qui concerne les acquisitions de matériel nécessaire qu'au point de vue de l'exploitation du chemin de fer elle-même si celle-ci était confiée à l'Administration des chemins de fer de l'État agissant en qualité de simple « gérant ».

Aussi bien, il est apparu qu'il y aurait intérêt à ne pas prévoir pour cette gestion un corps spécial d'agents dont le recrutement présenterait, sans aucun doute, de sérieuses difficultés. On a donc pensé que la meilleure formule consisterait à constituer les cadres nécessaires au moyen d'agents du réseau de l'État mis en service détaché, de fonctionnaires des travaux publics et des colonies et enfin de « contractuels » et d'auxiliaires recrutés dans la colonie à titre temporaire.

Cette organisation très souple permettrait à l'Afrique équatoriale française de faire exploiter son réseau ferroviaire par un personnel compétent et bien choisi et de disposer des services centraux du réseau de l'État comme conseil pour toutes les questions à traiter avec la métropole.

Bien entendu, l'Administration des chemins de fer de l'État n'aurait à supporter de ce fait aucune charge. Il serait fait face en totalité aux dépenses d'exploitation du « Congo-Océan » au moyen des produits du trafic et des ressources de la colonie.

Ces dispositions devraient être consacrées par une convention à intervenir entre la colonie et l'Administration des chemins de fer de l'État.

Mais l'article 41 de la loi du 13 juillet 1911 ayant prescrit que ce réseau ne peut être autorisé que par la loi « à se charger de la construction et de l'exploitation de chemins de fer et de tramways pour le compte de l'Algérie, des colonies, des protectorats, des départements et des communes », il s'ensuit que l'intervention d'une disposition législative est nécessaire pour l'habiliter à passer avec l'Afrique équatoriale française la convention dont les grandes lignes viennent d'être exposées.

Tel est l'objet du projet de loi ci-après que nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations.

#### PROJET DE LOI

Le président de la République française décrète :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté à la Chambre des députés, par le ministre des Travaux publics, par le ministre des Finances et par le ministre du Budget qui sont chargés d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique. — L'Administration des chemins de fer de l'État est autorisée à assurer pour le compte du Gouvernement général de l'Afrique équatoriale française, l'exploitation des lignes du chemin de fer du Congo-Océan entre Pointe-Noire et Brazzaville, dans les conditions prévues à l'article 41 de la loi du 13 juillet 1911.

Les modalités de cette exploitation seront fixées par une convention à intervenir entre la colonie et l'Administration des chemins de fer de l'État. Cette convention devra être approuvée par décret rendu sur la proposition des ministres des Travaux publics,

---

<sup>11</sup> Exploitation provisoire du Congo-Océan.

des Colonies, des Finances et du Budget. Elle ne donnera lieu qu'à la perception d'un droit fixe d'enregistrement.

---

En A. E. F.  
Le conseil de gouvernement  
(*Les Annales coloniales*, 6 janvier 1934, p. 1)

Le conseil de gouvernement de l'Afrique Equatoriale Française s'est ouvert à Brazzaville, sous la présidence du gouverneur général Antonetti. Outre le gouverneur Alfassa et les hauts fonctionnaires membres de droit du conseil, assistaient également à la séance d'ouverture des notables, délégués par les différentes colonies du groupe de l'A.-E.F. Ce sont pour le Moyen-Congo : M. Anjard ; pour l'Oubangui-Cbari : M. Amat, et pour le Gabon : M. Dessobs. Le délégué élu de l'A.-E.F. avait été retenu à Paris.

Prenant la parole, le Gouverneur général a remercié, au nom de la colonie, le gouvernement et le Parlement français qui ont assuré les emprunts nécessaires, non seulement pour achever le chemin de fer Congo-Océan et le port de Pointe-Noire, mais aussi pour continuer à donner l'aide nécessaire aux indigènes, aux commerçants et aux colons. Il a souligné l'aide apportée par M. Lamoureux, délégué élu de l' A.-E.F.. au Conseil supérieur des colonies. M. Antonetti a exposé que le Congo-Océan sera achevé en avril et que le gouvernement reprendra à partir du 1<sup>er</sup> juillet le tronçon de 172 kilomètres dont la Société des Batignolles avait la gestion pendant la durée des travaux.

Au sujet de l'exploitation de la voie ferrée, le gouverneur général a fait la déclaration suivante :

« Une étude détaillée des tarifs a été faite pour assurer l'exploitation dans les meilleures conditions de succès. Je tiens à dire qu'il n'entre pas dans mes intentions de faire une guerre de tarifs dans ce pays où tous les intérêts des Européens sont solidaires et où j'ai toujours poursuivi une politique de coopération et d'entente. Enfin, j'estime que la Régie ne doit pas travailler à perte et que c'est à nous à nous assurer la clientèle, qui nous revient par un service irréprochable avec l'aide que nous apportera un port ouvert sur l'océan, en bordure des grandes routes maritimes et facilement accessible aux navires du plus gros tonnage et à ceux qui ne disposent que de machines de faible puissance. »

.....

---

Vers l'Afrique  
À bord du *Brazza*  
(*Les Annales coloniales*, 9 janvier 1934, p. 2)

.....  
M. Colsenet pour qui le Congo-Océan, bureaucratiquement, à Brazzaville, n'a pas de secrets.

---

Arrivées  
(*L'Étoile de l'AEF*, 11 janvier 1934)

M. Giammattei, notre inimitable Robespierre, qui vient voir si la caisse de l'E.P.C.O. est toujours en bon état.

---

Chronique Locale  
Départs  
(*L'Étoile de l'AEF*, 22 février 1934)

Le paquebot « Asie », un des doyens de la Cie des Chargeurs Réunis, n'aura certainement, ce voyage, qu'un nombre restreint de. rentrants à son bord, si l'on en juge par ceux qui ont quitté Brazzaville ce dernier mardi :

.....  
Mme et M. Ernst, chef de section du C.O. ; ... [M. Raynal, de l'E.P.CO.](#)

.....  
À tous, un bon congé et un prompt retour ici.

---

En A.-E. F.  
LE CONGO-OCÉAN  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> février 1934, p. 1)

Côté Brazzaville

L'infrastructure est terminée, excepté en ce qui concerne deux petits tronçons qui seront achevés dans quelques jours. La pose de la voie se poursuit normalement.

Le rail atteindra le kilomètre 320 au départ de Brazzaville vers la fin de février.

La jonction définitive entre le tronçon de Pointe-Noire et celui de Brazzaville est prévue pour le début d'avril.

Côté Pointe-Noire

L'infrastructure est complètement achevée. La voie est posée jusqu'au kilomètre 141. La pose sera entreprise du kilomètre 141 au kilomètre 172 à partir d'aujourd'hui même, 1<sup>er</sup> février, date à laquelle les trains de service pourront traverser le tunnel de Bamba.

En effet l'abattage de la calotte de celui-ci est entièrement terminé et la maçonnerie de la voûte est achevée dans tous les endroits où la nature du terrain nécessite un revêtement immédiat.

---

L'exploitation du Congo-Océan par les chemins de fer de l'État  
(*Les Annales coloniales*, 15 mars 1934, p. 1)

On fait en ce moment grand cas du rapport de M. Delabie sur l'exploitation par les Chemins de fer de l'État du Congo-Océan.

Ce rapport a été distribué le 7 mars, à la Chambre, sous le n° 3205. Mais. le 6 novembre dernier, nous annoncions la mise en distribution (3 novembre) du projet de loi, sur la teneur duquel M. Delabie a rédigé ce rapport.

Et le 8 novembre, nous avons publié le projet de loi dans son intégralité. Il ne nous paraît pas que le rapport puisse venir ajouter à la documentation que nous avons donnée il y a déjà cinq mois.

---

Baptêmes sur le Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 15 mars 1934, p. 2)

Les noms donnés primitivement à diverses stations du C. F. C. O. viennent d'être modifiés. Et c'est ainsi que désormais se dénommeront ; Loussala, *Patra* ; M'Boukou, *Holle* ; Bilinga, *Fourastié* ; M'Boulou, *Les Saras* ; Pounga, *Girard* ; Monzi, *Les Bandas* ; Loubomo, *Dolisié* ; Louvila, *Favre* ; Kayes, *Jacob*.

Ainsi les belles heures du Congo-Océan ont vécu ! Certes, il est beau de rendre hommage aux disparus et d'honorer de leur nom les diverses stations du Congo-Océan, mais n'aurait-on pu trouver une autre forme d'hommage ?

M'Boulou, km. 100. qui fut si longtemps à l'avancée de la ligne, c'est, comme si M'Vouti était débaptisée ! Monzi, la ville protégée, connue de tous, assemblage hétéroclite de baraques de chercheurs d'or, Louvila, Kayes, mon Dieu, écrivait Rostand, « que tous ces noms sont beaux et que leurs syllabes sont fraîches ! » Pourquoi nous interdire de vivre ainsi avec nos beaux souvenirs ?

---

50 kilomètres à poser...  
ET, LE BAMBA PERCÉ, LE CONGO-OCÉAN EST OUVERT  
(*Les Annales coloniales*, 24 mars 1934, p. 1)

Par câble, Brazzaville, 20 mars :

« Le tunnel du Bamba, le plus important ouvrage du genre construit en Afrique équatoriale, vient d'être mis en service.

Ainsi que nous l'avons dit, il est long de 1.700 mètres.

Un premier convoi léger, remorqué par une locomotive « Koppel », est parti de M'Vouti et a franchi le tunnel pour arriver au kilomètre 143. Le lendemain de cet essai, le premier train de pose de la voie lourde, remorqué par une puissante locomotive, a traversé également le tunnel.

La plateforme du chemin de fer est actuellement entièrement terminée sur toute la longueur du tracé, la voie lourde est posée d'un côté) depuis l'Océan, jusqu'au kilomètre 143 au départ de Pointe-Noire, et de l'autre, depuis Brazzaville, jusqu'au kilomètre 320.

Pour achever totalement la voie ferrée, il ne reste plus qu'à poser cinquante kilomètres de rail.

---

Appel à la concurrence  
(*L'Étoile de l'AEF*, 12 avril 1934)

Le directeur de l'E.P.C.O. recevra des offres, jusqu'au 20 avril prochain inclus, pour la fourniture de caquettes, coiffes, complets de toile et brassards destinés au personnel indigène de l'exploitation du C.F.C.O.

Les quantités et caractéristiques des diverses parties de cette fourniture sont indiquées ci-après :

1° Casquettes Type « Marine » bleu foncé Genre « chauff. » bleu foncé avec dessus moleskine vernie.

Avec insigne C. F. C. O. brodé argent encadré de feuilles de chêne argent, et liseré circulaire argent 5 —

Avec insigne C.F.C.O. brodé argent, une étoile argent de chaque côté, et liseré circulaire argent 20 15

Avec insigne C.F.C.O. brodé argent et une étoile argent de chaque côté 60 40

Avec insigne C.F.C.O. brodé laine rouge, une étoile laine rouge de chaque côté, et liseré circulaire laine rouge 60 10

Avec insigne C.F.C.O. brodé laine rouge et une étoile laine rouge de chaque côté 155 85

2° 40 coiffes blanches pour casquettes type « Marine » ;

3° 300 complets de toile « kaki » pantalon, veste avec col montant 4 poches et 6 boutons.

Les boutons porteront la marque C. F. C. O. et seront en métal argenté pour 85 vestes, en métal bronzé pour les 215 autres.

4° 150 complets de toile bleu foncé, pantalon, veste avec col montant, 4 poches et 6 boutons. Les boutons porteront la marque C. F. C. O. et seront en métal argenté pour 55 vestes, en métal bronzé pour les 95 autres.

5° 300 brassards bleu foncé avec une roue ailée métal cuivre.

6° 150 brassards de couleur rouge avec une locomotive métal cuivré.

MM. les concurrents joindront à leurs offres un dessin du modèle qu'ils proposeront pour les casquettes, les boutons et les brassards, et spécifieront le délai dans lequel ils seront en mesure d'effectuer la fourniture à Brazzaville, ce délai devant être aussi bref que possible.

Ils pourront, s'ils désirent obtenir des renseignements complémentaires, s'adresser dès à présent à la direction de l'E.P.CO.

Brazzaville, le 12 février 1934  
Le directeur de l'E.P.C.O. : Doizelet.

---

Décorations  
par Raoul Monmarson  
(*Les Annales coloniales*, 30 avril 1934, p. 1)

À l'instant où ces lignes sont tracées, peut-être, le raccordement du rail s'effectue au Congo-Océan, aux environs du baobab légendaire avoisinant Malembé.

Le Congo-Océan aura rempli des colonnes de journaux, il aura eu des éclats de voix à la tribune de la Chambre. Nul, plus que lui, et du fait de son gouverneur général, sans doute, n'aura éveillé autant de passions. L'animosité, la rancune, le blâme, l'enthousiasme, le scepticisme auront formé le cortège des années durant lesquelles, mètre par mètre, allongé dans la plaine, à croupetons dans le Mayumbe, le ruban d'acier aura conquis son domaine.

Une épopée s'achève. Elle est voilée par les circonstances, légèrement tachée par toutes les campagnes naguère dirigées contre elle. Mais elle est française jusqu'au bout des ongles. À ce titre, le dénigrement dont elle fut la victime suffit à la juger.

Il avait été dans les intentions du gouverneur général de donner à cette inauguration un lustre spécial. Des personnalités seraient venues de France. Et comme Jésus, au cœur basculant, les mains ouvertes, le regard adouci comme un arbre en fleurs, le Congo-Océan aurait attiré à lui tous les volontaires de la Connaissance.

Mais les circonstances financières interdisent cette manifestation. L'argent prévu sera mieux à sa place dans les caisses de la Colonie, en admettant que les divers budgets de l'A.-E.F. soient susceptibles de le recevoir. Il ne nous restera donc qu'à suivre, en déchiffrant, mot à mot, les câbles, avec un léger serrement de cœur, les différentes étapes du convoi agrippé à la Mikado.

Nous saluerons M'Vouti et le Bamba, Loudima et Madingou. Entre les viaducs des Batignolles, édifiés par une élite d'artisans, et les viaducs Ottino cette dentelle, toute l'histoire du Congo-Océan se tressera ainsi dans notre pensée. Et notre émotion nous consolera de n'être point présents.

[Une promotion spéciale dans la Légion d'honneur ?]

Cependant, résignés à notre sort, nous ne songerons pas moins à la récompense que d'aucuns méritent. Nous croyons savoir que le ministre des Colonies [Pierre Laval] est hostile à une promotion spéciale dans l'ordre de la Légion d'honneur. Et nous avons quelque peine à le croire. Imaginer qu'un événement capital dans notre histoire coloniale ne puisse marquer son passage sur la poitrine de ceux qui l'ont réalisé, est une chose qui se refuse à notre entendement. Il y eut, cette année, la promotion du cinquantenaire du Soudan, il y a une promotion à l'occasion des cyclones de la Réunion. Nous regretterons que M. Lamoureux qui fut ministre des Colonies, qui fut, par surcroît, délégué élu de l'A.E.F. au Conseil Supérieur des Colonies, ait négligé de décréter la récompense capable d'honorer les ardents ouvriers de cette voie ferrée.

M. Pierre Laval songera à ces serviteurs obscurs. Ils n'encombrent pas les antichambres ministérielles, ils ne font pression sur personne, ils ne se font jamais entendre et leurs démarches sont nulles. Mais l'indifférence avec quoi serait accueillie la fin de leurs travaux leur serait cruelle. Nous demandons au Ministre de les remercier, au même titre que tous.

Nous sommes d'autant plus à l'aise pour formuler ce souhait que nous sommes personnellement indifférents à toute décoration, à toute distinction honorifique. Nous estimons que l'homme porte en son cœur ses qualités, et le bien le plus précieux de la vie : son libre arbitre.

Mais nous imaginons que le ruban rouge, faisant tache sur les vestes marquées du sol rugueux du Mayumbe ou de la N'Kinke, du kilomètre 119, ou de Mindouli, témoignerait d'un sentiment de déférence de la France envers ceux qui viennent de la servir magnifiquement.

C'est pourquoi nous espérons bien que M. Pierre Laval, dans l'intimité de sa pensée, et par un sentiment délicat, a réservé l'instant où il fera ce geste.

---

Sur le Congo-Océan  
UN COMMUNIQUÉ  
(*Les Annales coloniales*, 8 mai 1934, p. 1)

M. Antonetti est rentré à Brazzaville après une tournée d'une dizaine de jours, faite en compagnie de l'administrateur en chef Buhot-Launay, dans la région du chemin de fer. Le but de ce voyage était de constater l'état d'avancement du programme de construction de routes. programme dont l'exécution est commencée depuis quatre ans, et qui permettra de relier à la voie ferrée des zones habitées par de nombreux groupements indigènes. 340 kilomètres de routes, desservant 160.000 indigènes, sont achevés et livrés à la circulation, cent autres kilomètres desservant 50.000 indigènes, sont en voie d'achèvement.

Toutes ces régions qui étaient sans issue vers la mer sont riches, et on espère qu'elles donneront au rail un trafic intéressant.

L'emplacement d'un centre commercial desservant 65.000 indigènes a été choisi à Loubomo, à 168 kilomètres de Pointe-Noire. Deux terrains ont été achetés à Loubomo, le jour même où le lotissement a été définitivement arrêté. De nombreux villages se créent le long de la ligne. Deux groupements Baota et Batéké, comprenant un millier d'hommes, de femmes et d'enfants, venus du nord, ont choisi des emplacements pour

une vingtaine de villages, où ils se sont installés et préparent de grandes plantations pour permettre à la population restée dans leurs villages d'origine de venir les rejoindre.

.....

#### ET NOTRE COMMENTAIRE

[Raoul Monmarson]

Nous n'ajouterons à ce communiqué qu'une chose : les quelque 600 kilomètres de voie de 60, déposés tout au long de la voie définitive, noyés dans les herbes, abandonnés, négligés, vomis comme un blessé jette au fossé sa vieille charpie, jouent-ils un rôle dans cette mise en valeur du Congo-Océan ?

Nous avons, étant sur place, suggéré que ce rail, trois ou quatre fois payé par la colonie, devrait être donné à tous les colons possesseurs de concessions le long de la voie, à charge pour eux d'établir les arêtes de dégorgeement de leurs concessions.

Quand on a établi, en Côte d'Afrique, de la voie de 60, et qu'on l'a âprement débattue, en forêt comme en comptabilité, on en connaît tout le prix, et il sautait à l'esprit que ce rail venant appuyer la mise en valeur d'une concession, serait d'un secours inestimable.

La chose n'était pas administrative ? Allons donc ! La prise de possession de certains territoires est-elle administrative ? Le résultat est que ce rail va s'intégrer à la terre, petit à petit, et que personne — pas même la colonie — n'en aura profité.

Ce qui est humain n'est pas, aujourd'hui encore, colonial. Que les mêmes hommes, que les mêmes méthodes demeurent ! Et nous aurons l'amère satisfaction, dans l'avenir, d'indiquer que les faits nous ont donné raison.

Ce triomphe négatif n'est pas de notre goût.

Nous eussions préféré réaliser, plutôt que de gratter les cordes usagées de la morale. Il paraît que ce n'est pas encore possible.

---

Nouveaux crédits

EN A.-E. F.

(*Les Annales coloniales*, 12 mai 1934, p. 2)

Un décret du 4 mai vient d'autoriser l'engagement de dépenses prévues par les lois d'emprunts, jusqu'à concurrence de 349 millions 400.000 francs, réparties dans les rubriques suivantes :

#### GRANDS TRAVAUX

Sur le Congo-Océan

- Gare des voyageurs à Pointe-Noire et bureaux de la direction du chemin de fer.  
3.350.000
  - Division côtière : dotation complémentaire pour l'achèvement des travaux d'infrastructure entre les km. 0 et 172    271.050.000
- Total pour le chemin de fer.    274.400.000

Le montant total des dépenses engagées pour le C.-O. atteint donc à ce jour 1 milliard 50.111.600 francs.

À Pointe-Noire

- Construction du port en eau profonde — travaux à l'entreprise et en régie. — Frais d'études et de contrôle, construct. de l'usine électrique (commencement des travaux)  
50.000.000

Le montant total des dépenses engagées pour le port de Pointe-Noire atteint donc à ce jour 70.200.000 francs.



## DÉFICITS BUDGÉTAIRES

- Comblement des déficits budgétaires des colonies du groupe 25.000.000
- 

### Congo-Océan

(*Les Annales coloniales*, 17 mai 1934, p. 1)

Le gouverneur général Antonetti avait invité M. Pierre Laval à l'inauguration du Congo-Océan et à la pose de la première pierre du port de Pointu-Noire. Et comme les délais, jusqu'au 29 mai, étaient par trop courts pour autoriser le ministre à se rendre en A.-E.F., le gouverneur général avait proposé de retarder ce double geste jusqu'en octobre.

Le ministre a câblé hier à M. Antonetti, et lui a dit que les devoirs de sa charge ne lui permettaient pas d'entreprendre ce voyage. Il a prié le gouverneur général de procéder à l'inauguration, comme prévu, le 29 mai.

---

### Combats

#### LÉGION D'HONNEUR

(*Les Annales coloniales*, 19 mai 1934, p. 1)

La mise en distribution du 16 mai au Sénat comporte la proposition de loi, adoptée par la Chambre, et tendant à mettre à la disposition du ministre des Colonies, un contingent spécial de croix de la Légion d'honneur.

Nous avons, le 30 avril, sous le titre « Décorations », consacré un éditorial à cette question, en demandant l'égalité pour toutes les Colonies.

Certes, il y eut des cyclones à la Réunion. De même qu'il y en eu, à Madagascar, en Indochine et aux Antilles. Mais il y a en A E F., dans dix jours exactement, l'inauguration du Congo-Océan. Et nous savons que le ministre est hostile à un contingent spécial de Légion d'honneur.

M. Lamoureux, qui fut délégué de l'A-E. F., ne peut-il, pour remercier les électeurs qui ont, un instant, cru en lui, déposer une proposition de loi en faveur de ce Congo-Océan, où la France a trouvé encore le moyen de donner des exemples au monde ?

Loin des yeux, loin du cœur ! Nous pourrions, le jour où la promotion du Cyclone sera publique, nous amuser à relever les motifs de ces décorations. En regard, ceux qui pourraient illustrer, au Congo, un peu de la grandeur française.

Et on jugera ainsi de cette nécessité pressante, de cette indispensable réforme à entreprendre dans nos mœurs, dans notre statut, dans nos pratiques coloniales.

Si la France veut être sauvée, elle tirera les déductions des trois événements qui se présentent aujourd'hui en toute liberté à elle : La Conférence intercoloniale ; l'élection législative du Sénégal ; les promotions « spéciales » dans l'ordre de la Légion d'honneur.

---

En A.-E. F.

Le port fluvial de Brazzaville

(*Les Annales coloniales*, 19 mai 1934, p. 2)

En vue de faciliter la manutention des produits qui descendent le fleuve, et d'autoriser ainsi au mieux le transbordement sur wagon, maintenant que le Congo-Océan entre en activité, le gouverneur général fait aménager le poste de la Douane.

L'arbre géant aura donc maintenant une signification double, et Van Daele pourra agrandir sa terrasse. Cette solution est, paraît-il, transitoire. Mais elle semble indiquer qu'enfin l'utopie du port fluvial à M'Pila a été abandonnée. Construire un port à un épi, à quelques encablures d'un réseau d'îles, et sous le joug d'un courant capricieux qui draine et accumule à sa guise les sables, nous avait toujours paru dangereux. On ne va pas contre la nature. On est toujours contraint de composer avec elle. L'âpre volonté du gouverneur général s'est heurtée là à une fin de non-recevoir. Et nous sommes très heureux que notre jugement trouve, dans les dispositions aujourd'hui arrêtées, sa confirmation.

Mon Dieu, nous ne critiquons pas pour critiquer ! Nous sommes toujours très réservés dans nos appréciations, et nous n'élevons pas la voix sans but, comme beaucoup.

Même en période de combat.

Si le port de M'Pila doit être abandonné, enregistrons cet abandon avec l'intime satisfaction de savoir les intérêts de la Colonie demain entièrement sauvegardés. A l'abri de la concession hollandaise, le port de la Douane pourra exister, et se développer avec moins d'aléas.

C'est tout ce que nous souhaitons.

---

En A.-E. F.

Le Congo-Océan ne sera pas inauguré mardi  
(*Les Annales coloniales*, 24 mai 1934, p. 1)

Le Congo-Océan devait être inauguré le mardi 29 mai.

Le ministère des Colonies communique une note, par laquelle il est annoncé que cette inauguration aura lieu seulement le 10 juillet. M. Antonetti la présidera seul.

On se demande, tout naturellement, pourquoi la date du 14 juillet n'a pas été choisie : le *Brazza* mouillera le 10 juillet à Pointe-Noire, pour en partir le 12. À cette occasion, les Chargeurs réunis ne pourraient-ils pas retarder de 48 heures — sur un trajet de 40 jours —, le *Brazza* pour donner tout de même à cette solennité le caractère de grandeur qui lui convient ?

---

Vers l'inauguration officielle du Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 28 juin 1934, p. 1)

On mande de Brazzaville, le 25 juin, que les préparatifs de l'inauguration officielle du Congo-Océan, qui doit avoir lieu le 10 juillet, sont activement poussés.

Les personnalités du Congo Belge et de Brazzaville, qui sont invitées à la cérémonie, se rendront directement à Pointe-Noire en micheline ou en automotrice.

Le lendemain de l'inauguration, aura lieu dans la matinée, à Pointe-Noire, la pose de la première pierre du port. À midi, une réception sera donnée à la résidence. Le soir, un grand bal aura lieu à bord du paquebot *Brazza*.

Le 12 juillet, les invités regagneront Brazzaville en compagnie de plusieurs personnalités de Pointe-Noire. Ils assisteront dans la capitale aux diverses manifestations organisées à l'occasion du 14 Juillet.

Il avait été dans les intentions de M. Pierre Laval, ministre des Colonies, de favoriser l'envoi d'un journaliste en A.-E.F. à cette occasion, de telle manière qu'un grand quotidien parisien, et que quelques journaux de province, aient un reportage vivant et vécu.

Ce projet n'a pas eu de suite.

---

Le Congo-Océan est officiellement inauguré aujourd'hui  
(*Les Annales coloniales*, 10 juillet 1934, p. 1, col. 5)

Ce matin, le convoi officiel portant le gouverneur général Antonetti et les hautes personnalités françaises et étrangères invitées à la cérémonie, quitte Brazzaville pour Pointe-Noire.

Voici le télégramme que le président de la République a fait parvenir au gouverneur général de l'A. E. F. :

Au moment où s'achève le chemin de fer Congo-Océan, dont la mise en service marque l'aurore d'une vie nouvelle pour la colonie que vous administrez, je suis heureux de vous adresser mes meilleures félicitations.

Je rends hommage à l'énergie avec laquelle vous avez poursuivi à travers tant de difficultés l'exécution de ce gigantesque travail public.

Mes félicitations s'adressent aussi aux ingénieurs, aux entrepreneurs, aux ouvriers blancs et noirs qui ont collaboré à cette œuvre.

Enfin, ma pensée va vers notre Afrique Equatoriale et lui porte, en ces jours heureux pour elle, le salut et les vœux de la mère-patrie.

De son côté, M. Pierre Laval, ministre des Colonies, a adressé à M. Antonetti le câble suivant :

L'inauguration, le 10 juillet, de la voie ferrée du Congo-Océan et la pose de la première pierre du port de Pointe-Noire marqueront une date capitale dans l'histoire de l'Afrique Equatoriale. À cette occasion, je tiens, au nom du gouvernement, à féliciter très vivement et indistinctement tous ceux, Européens et indigènes, ayant pris part à la réalisation d'une œuvre aussi considérable, qui fait vraiment honneur au génie français. Je me rends compte de la ténacité et de la foi qui furent nécessaires pour vaincre les difficultés exceptionnelles que, dans certaines régions, la nature opposait à l'exécution des travaux du chemin de fer. Avec l'ardeur d'un chef attaché à la réalisation d'une grande tâche, vous avez su communiquer à tous la confiance et une volonté inflexible, indispensables au succès. D'autre part, le Congo-Océan et Pointe-Noire, il ne faut pas le perdre de vue, n'auront pu être entrepris sans de très lourds sacrifices de la Métropole pour aider au développement d'une colonie moins évoluée que beaucoup d'autres et à laquelle elle a déjà donné tant de témoignages tangibles de sollicitude.

Maintenant que cet instrument ferroviaire et son débouché maritime ouvrent à la civilisation et au commerce les immenses territoires que nous devons à la hardiesse de Brazza, Gentil et de leurs compagnons, il importe de justifier pleinement la nécessité de ce magnifique outillage et c'est là l'œuvre immédiate à poursuivre.

L'Afrique Equatoriale devra exploiter avec méthode ces ressources latentes dont vous avez tant de fois affirmé, avec une conviction si sincère, l'étendue insoupçonnée, de même que vous avez toujours insisté sur l'apport de la production des autres régions d'Afrique comme un aliment appréciable du trafic futur de la voie ferrée et du port.

Je compte que vos prévisions se réaliseront rapidement dans une œuvre de mise en valeur où l'indigène, sur nos conseils et avec ardeur, s'adonnera à des travaux agricoles qui seront une source d'enrichissement pour lui, pour la colonie et la Métropole.

Demain aura lieu la pose de la première pierre du port de Pointe-Noire. Le *Brazza* est aujourd'hui sur rade, illuminé. Tout son champagne doit être mobilisé dans les glaciers, et toutes les femmes, anxieuses d'être belles, doivent s'affairer devant les miroirs. Le coiffeur du *Brazza* a dû, ce matin, ne pas avoir même le temps de vider à la régélateur une Perrier.

M. Antonetti a réalisé son œuvre. Et nous songeons à ce rude joueur, dont nous savons qu'à la pose du dernier boulon, au kilomètre 290, le 29 mai, il n'a pu retenir ses larmes.

Une grande histoire s'achève. Sans l'énergie désespérée qu'il a mise en œuvre pour terminer la construction de cette ligne, M. Antonetti ne serait pas parvenu à vaincre. C'est pourquoi — et même ses ennemis le reconnaissent —, la locution entre maintenant dans notre Histoire coloniale : « Sans Antonetti, le Congo-Océan n'aurait pas été construit ! »

Pourquoi faut-il que, sur ces journées, couronnant l'active carrière d'un grand chef, auprès de laquelle les générations de demain relèveront de belles leçons de ténacité et d'audace, un voile ait été jeté ? Le ministère des Colonies a réorganisé l' A. E. F. et brisé son train de maison. Il a supprimé les gouverneurs et les a répartis en d'autres colonies, sans avoir consulté le gouverneur général. Il a, de plus, nommé comme secrétaire général un gouverneur dont on connaît la lutte par quoi s'était achevé son séjour en A. E. F. C'est ainsi donner à M. Antonetti une indication très nette. Mais pourquoi faut-il que ces mesures aient été prises à l'instant où le couronnement d'une œuvre devait s'effectuer en toute beauté ?

Les décrets-lois, dont l'expiration allait être prononcée, ont sans doute contraint la main du ministre à signer. Notre pensée est aujourd'hui entre Brazzaville et Pointe-Noire. Il paraît que des villages se sont créés sur tout le parcours de la ligne ; le Congo-Océan est entré dans la réalité.

Nous le saluons avec une profonde émotion.

---

UNE ÉPOPÉE : LE "CONGO-OCEAN"  
par Raoul Monmarson  
(*Les Annales coloniales*, 10 juillet 1934, p. 3)

Notre directeur a publié dans le *Monde Illustré* du 19 mai, alors que l'inauguration du Congo-Océan était encore fixée au 31 mai, l'article suivant. Cet article ayant subi des altérations assez profondes, du fait d'une mise en page sacrifiée aux documents photographiques, nous avons le scrupule de le rétablir dans son intégralité

LA FIN D'UNE BATAILLE

Toutes les terres pansent leurs blessures avec une féconde rapidité. Mais la brousse équatoriale avec une fierté plus hâtive encore. Honteuse des insultes que les Européens lui font subir, elle ne veut pas-avouer qu'elle a été un instant asservie. Et c'est pourquoi, dans l'étouffement humide des journées au soleil mort, les plantes grasses, échevelées, abondantes comme des mauvaises actions, s'élancent et recouvrent sans pudeur la trace de notre passage.

Ainsi une épopée s'achève, dont demain nos fils ne connaîtront rien. Pendant près de quinze ans, des hommes ardents auront mené une lutte sans merci, qui prolongea la guerre, et demanda à leurs muscles, à leur audace. à leur esprit de sacrifice des actes

sans cesse renouvelés, des élans sans cesse affirmés. Demain, le blanc indifférent. abandonné dans sa draine ou son wagon, les yeux pesants, l'esprit massif, ne dévisagera le paysage qu'avec la hâte d'en voir apparaître les agglomérations ou les cultures. Ainsi l'obscur labueur, plus splendide qu'un monument, plus grand que l'ex voto le plus simple, échappera à ceux qui en récolteront les fruits. Et il est d'ailleurs assez beau qu'il en soit ainsi, car nous sommes aussi sacrilèges que ceux qui suivront, n'ayant jamais honoré comme il convenait ceux qui nous ont faits ce que nous sommes.

#### LES VAGUES QUI BATAIENT LE ROCHER

Le « Congo-Océan » s'appelait naguère « Brazzaville-Océan ». Il changea de nom, parce qu'il faut avant tout frapper l'imagination par des images ou par des noms. Conçu avant la guerre, il ne fût commencé qu'en février 1921. M. Augagneur, alors gouverneur général, donna le premier coup de pioche. Depuis 1924 — dix ans —, M. Antonetti poursuivit et cette entreprise presque surhumaine. Et le 29 mai, le premier train quittera Brazzaville pour s'arrêter à Pointe-Noire, à quelque cent mètres de l'océan.

Jamais œuvre coloniale ne fût plus discutée. Jamais chef plus attaqué. Tout ce que l'envie et la haine fomentent. tout ce que la passion fait bouillonner, tout ce que l'instinct, le désir de salir, le sadisme de la destruction peuvent jeter en pâture à l'opinion, rien ne manqua pour représenter aux Français, qui ignorent tout, le crime qui se perpétrait au Congo. On construisait une voie ferrée, alors que les Belges, de l'autre côté du fleuve, ont mis la leur à notre service. On massait sur les chantiers des noirs pour les assassiner, aussi sûrement que les condamnés, au petit jour, aveuglément attachés au poteau, dans le fossé tragique des vieilles forteresses. On escroquait enfin la Métropole pour une œuvre impie, exacerbée dans le cerveau d'un malade.

Pendant dix ans, durant que les blancs ployés sous l'inexorable discipline d'un acharnement quotidien renouvelaient pour la légende le combat des pygmées et des géants, la calomnie ardente et voluptueuse se prostitua aux foules.

#### HAUTE MER...

Mais nous savions que rien n'arrêterait l'œuvre. Nous savions. que l'Afrique Équatoriale française, jetée sur la France, l'étoufferait parce que cinq fois plus vaste qu'elle. Nous savions que la Métropole, au vingtième siècle, ne pouvait ainsi refuser à cette immense colonie l'unique instrument de travail moderne qu'elle lui demandait. Pour l'honneur de notre pavillon, il imputait que nous eussions notre voie ferrée, assurant à notre trafic le transbordement indispensable, puisqu'aussi bien de Brazzaville à l'océan, comme chez nos voisins, de Léopoldville à l'océan, le Congo n'est plus navigable.

Nous savons de même que dans trente ans, grâce au miracle du temps, la voie sera classée, admise; couramment pratiquée. Avec le seul étonnement, de la part de ceux qui nous succéderont, que nous ayons tant tardé à la construire.

Nous sommes ainsi au point culminant. L'inauguration de cette semaine nous permet de mesurer le passé et l'avenir. Et les lignes harmonieuses qui se développent sous notre regard nous donnent un frisson au cœur. Car nous pouvons être fiers de notre œuvre.

#### PHOTOGRAPHIES

On imagine bien à faux les paysages équatoriaux. De vieilles affiches nous égarent. Parce que Tartarin fut représenté, guêtré, bardé de jumelles, de cartouchières, de musettes, avec un lion, un palmier et le désert, on ne peut croire que les paysages africains sont parfois étrangement semblables aux nôtres. Il y a des montagnes et des fleuves tristes. Les forêts sont constellées de secrets. Et l'œil apaisé sous le léger bandeau du casque découvre une nature en tous points semblable à la nôtre. Les belles légendes ne sont plus. Mais un émoi sacré les remplace. Le mystère est en puissance, à

la fois audacieux et mesuré, accru par la solitude, diminué par tout ce que la brousse et la forêt ont de suite livré d'elles-mêmes.

Quand le navire mouille dans la rade de Pointe-Noire, et que l'esprit avide dévisage, au fur et à mesure que le bâtiment vire, harmonieusement sur son aire, la côte molle qui s'étale, un souvenir du Cotentin, de Granville à Cherbourg le saisit. Ce n'est donc que cela ! Des verdure ternies, un petit phare à la blancheur crue, un wharf, et comme le trianon — à sa gauche, dans des bosquets blanc, où le pied fatigue, où les autos dérapent — le câble.

Lorsque la lune souveraine a conquis le ciel comme pour l'éternité ce sable évoque les champs de neige. Et l'imperceptible battement du flot, appuyé au double rivage, oppresse comme à une veillée, dans une chambre de malade.

Le train monte. Comme un ruban qui flotte, il ondule à mi-croupe des collines sableuses. Il semble poursuivre un destin inconnu. De temps à autre, des effondrements de verdure, sans que l'eau, puisse être découverte. Quelques villages indigènes agrippés. Sur la droite, l'ancienne case d'un blanc, qui construisit le secteur. On sent bien que l'on se prépare à quelque chose de grand. La menace se précise peu à peu. Après quatre-vingts kilomètres, elle devient effective. On atteint le premier pont, qui se renouvelle. On absorbe le premier tunnel. Au kilomètre 90, on est en pleine bagarre. Le train a commencé à se colleter avec le Mayumbe.

Le Mayumbe ! Je ne sais pas ce qu'il sera demain. Mais je sais ce qu'il fut hier. Je l'ai vu lorsque la main sacrilège des hommes se porta sur lui. Tout ce que la nature, dans un accès de folle et de grandiose rage a pu briser, jeter en vrac, accumuler sur cent kilomètres et, consciente de ses fautes, voiler sous la plus magnifique végétation, est là. L'Européen qui fit, du 100 au 128, en une journée de marche le secteur avant qu'il fût construit ne peut arracher de son souvenir l'âpre grandeur qu'il a connue. Le sol était en transes, ses blessures éclataient partout. Les confuses rumeurs d'une révolution le peuplaient. Des Européens étaient immobiles, comme des repères, comme des chirurgiens surveillent l'hémorragie qu'ils avaient provoquée. Une armée de noirs s'affairait. Wagonnets poussés, déversés toujours au même point, afin que le vide ne soit plus le vide, arbres fauchés et qui tombaient avec tumulte parce qu'il fallait que les tranchées fussent ouvertes, mines aux Portes de Fer, qui éclataient brèves comme des insultes. en confondant dans leur même emportement la fumée et les éclats, tout un chaos de montagnes était attaqué par la main humaine. Sa révolte se haussait à la mesure d'une guerre sacrée.

La route précéda le rail. Elle précéda de même. le Decauville. Les camps s'édifiaient, accrochés aux flancs naguère impénétrables, aux pentes desquelles pendaient les cadavres accumulés des arbres. Il faut avoir, et souvent à l'un des virages de la route, au-dessus du vide, dominé le percement du Bamba. Les cases étaient disséminées à l'orée du tunnel. L'atelier recouvert en tôle. Le tout apparaissait comme un paysage de rêve sur l'écran. On eût pu le recueillir dans la paume de la main. Il effrayait l'esprit, et reposait en même temps l'âme. hésitant que l'on était de choisir entre l'effroi et la beauté. La main humaine avait tout bouleversé. Au cataclysme naturel, succédait le cataclysme de l'homme, tous deux à égalité. Mais demain, ne demeurera plus qu'un invisible ruban d'acier, sans que l'esprit angoissé puisse retrouver les traces de tout ce qui le fit si passionnément vibrer.

Peu à peu, la montagne redevient humaine. Ses soubresauts s'apaisent. Elle ne souffre plus. Monzi, qui fut à sa limite, disparaîtra, et n'aura peut être pas les honneurs d'une gare. On court comme sur des hauts plateaux, vers Loudima. Et l'on atteint un fleuve, le Niari, dans la vallée duquel s'est installé le train. Le trajet devient sans histoire. Sur la droite, des hauts monts, où s'abrite le Congo belge, sur les deux rives du fleuve. Madingou, qui fut longtemps le point de transit. Mindouli, capitale de cuivre de notre Congo, éclairé la nuit comme une tête. Après cent trente kilomètres, dans un paysage désenchanté que peuple avec peine le Djoué, on atteint Brazzaville, et le Congo, large,

large comme une mer. Cinq cent douze kilomètres ont été franchis, avec plus de vingt tunnels, et peut-être cent viaducs, où les Européens, acharnés comme des bêtes, ont, pendant dix ans, sacrifié le meilleur d'eux-mêmes.

#### LA VIE QUI DEMAIN VA MONTER

L'inauguration du Congo-Océan dans l'histoire de l'A.E.F, est une étape capitale. Tous les produits qui, de l'Oubangui-Chari et du Moyen-Congo, sur plus de 1.500 kilomètres, descendaient sur l'Oubangui d'abord, sur le Congo ensuite, auront le point de transbordement à Brazzaville, et seront évacués désormais par la voie ferrée à Pointe-Noire. Un grand port est prévu. On ne chargera plus sur rade, mais à quai. La manutention tue le produit, sur la Côte d'Afrique. Quel que soit le prix de revient de la main-d'œuvre, les journées que les navires passent à se dodeliner en rade, en chargeant au compte-gouttes, par le moyen de leurs palans grinçants, le produit africain est hors de prix. Du wagon au navire, il n'y aura désormais à Pointe-Noire plus d'intermédiaire. Et les navires, sitôt lestés, pourront reprendre sans séjourner longtemps comme naguère, les routes sans limites du large.

La Métropole a fait un effort. Un effort considérable devant lequel le dénigrement, interdit, s'arrête. Le Sterling a été à près de trois cents francs, nos finances ont failli, plusieurs fois depuis la guerre, toucher des épaules. Nos crises de gouvernement, de partis, de sentimentalité se sont succédé comme des bandes de mitrailleuse ? À plus de neuf mille kilomètres de la France, passé la ligne, un chef était contraint sans cesse de ramasser de l'argent, et le jetait inlassablement à des utopistes qui, harponnés, nerfs tendus, toute audace dehors, réalisaient le rêve que nous avons fait, et dont nous avons bien cru que ce n'était qu'un rêve.

À l'heure où ces lignes sont écrites, à l'instant même où elles sont lues, un train - le premier train circule de bout en bout. Un gouverneur général domine son œuvre, et, toute pantelante, la serre contre soi. On peut honorer M. Antonetti de nous l'offrir ainsi, dans sa grandeur d'épopée.

À nous l'amère émotion de revoir chacun des paysages frôlés et découverts, chacune des gares, chacun des viaducs Ottino, Couderc, Picard, ou Caraslanis, chacun des tunnels, presque chacun des virages, que nous avons devinés avant qu'ils fussent édifiés, avant que le rail s'y établît, durant l'heure merveilleuse de cette inauguration que nous ne connaissons point.

---

A.-E. F. 1934

L'INAUGURATION DU CONGO-OCÉAN  
(*Les Annales coloniales*, 17 juillet 1934, p. 1)

L'inauguration officielle du chemin de fer Congo-Océan a eu lieu le 10 sous la présidence du gouverneur général- Antonetti, désigné pour représenter le ministre des Colonies, M. Laval.

M. Antonetti était entouré du gouverneur Alfassa, du vice-gouverneur général Postiaux, représentant le général Tilkens, gouverneur général du Congo Belge ; du consul général d'Italie, le commandeur Mori, de M. Swan, consul général de Grande-Bretagne, de M. de Aguiar, consul général du Portugal, du consul des Pays-Bas, M. Leew, du consul de Suisse, M. Vonarx et de M. Pochard, consul de France à Léopoldville.

M. Demoulin, président de la chambre de commerce de Léopoldville, et de nombreuses personnalités belges assistaient à la cérémonie.

Du côté français, on remarquait parmi les personnalités présentes : le général Derendinger, commandant supérieur des troupes de l'A.-E. F. ; M. Lasocki, président de

la cour d'appel ; M. Fazembat, ingénieur en chef ; M. Buhot-Launay, administrateur en chef des colonies ; les membres du conseil d'administration, le président du bureau de l'Association des commerçants, les chefs des principales firmes de la Colonie, les chefs des services civils et militaires du gouvernement général, et les représentants de chacun des corps administratifs, ainsi que de nombreuses dames.

Quatre-vingts invités sont partis le 10 de Brazzaville par le train inaugural, une vingtaine d'autres ont rejoint le convoi en cours de route. La veille, un train spécial avait conduit à Pointe-Noire un grand nombre de chefs et de notables indigènes pour lesquels ce voyage fut une véritable révélation.

La cérémonie d'inauguration a été émouvante dans sa simplicité. Le train s'est arrêté quelques minutes au kilomètre 190, où le gouverneur général Antonetti a serré, le 29 mai, le dernier boulon parachevant la jonction des deux tronçons de la voie (côté Brazzaville et côté Pointe-Noire).

À Pointe-Noire, M. Antonetti et ses invités ont été accueillis par les résidents et par la délégation gabonaise arrivée par le *s/s Brazza* sous la conduite de M. Bonvin, gouverneur intérimaire, ainsi que par un grand nombre d'indigènes.

Cette journée mémorable s'est déroulée dans la joie générale nuancée de la poignante émotion que provoque le souvenir des multiples difficultés vaincues.

---

#### LES FÊTES DE POINTE-NOIRE (*L'Étoile de l'AEF*, 23 août 1934)

.....  
« 4 jours à la mer » ! Voilà- bien une promesse alléchante, d'autant plus que le Congo-Océan, sur l'initiative de M. Fazembat, inspecteur général des T. P., inaugurerait un service rapide devant permettre, deux fois par semaine, la jonction des deux têtes de ligne en un jour, par trains express et automotrices. Soit dit en passant, cette innovation a été fort bien accueillie par le public, et il faut souhaiter que ces services rapides soient maintenus, ne serait-ce que dans un but de simple propagande.

Le samedi soir, à 20 h. 30, et le lendemain matin, un joyeux groupe d'une quarantaine de Brazzavillois prenait le départ, pour aller passer quelques jours au bord de la mer.

Après un trajet agréable, exempt d'accrocs, les voyageurs débarquèrent à Pointe-Noire et furent reçus admirablement par de nombreuses personnalités, le dimanche à 13 h. 15.

---

#### Un accident mortel au Congo-Océan (*L'Étoile de l'AEF*, 1<sup>er</sup> novembre 1934)

Les déraillements de trains sont assez fréquents au Congo-Océan, sur le secteur des Batignolles, et notamment à certains endroits particulièrement dangereux.

C'est ainsi que les trains sautent souvent des rails vers le km. 42 de Pointe-Noire. Il nous revient que dimanche dernier, un train de voyageurs a déraillé, en cet endroit. Un accident mortel s'est produit alors qu'on déblayait la voie, faisant deux victimes, un Européen, M. Libert, et un indigène.

Nous présentons à la famille de M. Libert nos sincères condoléances

---



LÉGION D'HONNEUR  
Ministère des Colonies  
(*Le Journal officiel de la République française*, 29 novembre 1934)

Au grade de chevalier.

Bezo, chef de groupe des cantons d'Archambault et de Kyabé (Tchad) ; 41 ans de services et de pratique professionnelle. Chef qui n'a cessé de seconder efficacement notre action à la colonie et de rendre des services tout particulièrement appréciés à l'occasion des travaux du chemin de Congo-Océan.

---

Une énigme éclaircie  
La véritable cause des déraillements sur le tronçon Pointe-Noire–M'Vouti  
(*L'Étoile de l'AEF*, 3 janvier 1935)

Il n'est un secret pour personne que la cause des nombreux déraillements qui ont lieu journalièrement sur la ligne du Congo Océan entre Pointe Noire et M'Vouti est très simple : en de nombreux endroits, dans les courbes, les rails intérieurs sont posés bout à bout, alors qu'en Europe même, on réserve un intervalle de plusieurs millimètres entre deux extrémités de rail pour la dilatation. On imagine aisément que la dilatation de l'acier sous le soleil équatorial est encore beaucoup plus forte ; par les jours de grande chaleur, le rail est brûlant au point de n'y pouvoir poser la main.

Sans même posséder aucune compétence en la matière, on comprend sans difficulté que, posés bout à bout ou non, les rails se dilatent de toute façon, cette force étant irrésistible, et que si le libre jeu de la dilatation, d'ordinaire prévu par les ingénieurs, se trouve entravé, la voie subit fatalement une perturbation.

Nous avons pu obtenir, grâce à l'amabilité d'une personne très compétente dans cette question, l'explication technique des déraillements si fréquents sur le tronçon des Batignolles — déraillements qui ont déjà causé la mort d'un Européen, M. Libert, et d'un noir — et la cause en est due, de toute évidence, à la faute de construction que nous signalons plus haut et dont les conséquences peuvent être extrêmement graves.

Voici exactement -cette, explication technique :

« Dans les courbes, le rayon est donné sur l'axe de la voie, celui de la file inférieure étant plus court de la moitié de la largeur de la voie, celui de la file de rails extérieure, au contraire, étant plus grand de cette même quantité. Or, pour la facilité de pose, il est entendu que la file extérieure se compose exclusivement de rails de 10 mètres de longueur, ceux de la file intérieure devant être plus courts, puisque le développement de cette file intérieure est normalement plus court que celui de la file extérieure.

Mais, pour éviter d'avoir de nombreux rails de différentes longueurs, il fut décidé que l'on adopterait les rails courts se rapportant aux rayons de 100 et 150 mètres à l'axe de la voie, la combinaison de ces rails courts devant permettre de construire toutes les courbes, étant bien entendu que les joints des rails étaient réservés, aussi bien sur la file extérieure, que sur la file intérieure.

Dès lors, il fut facile, par le jeu d'une simple règle de trois, de calculer les longueurs de ces rails courts et, étant donné que la largeur de la voie du C. F. C.O. est de 1 m. 067 et que donc la moitié de sa largeur est de 0 m.5335, on détermina ces longueurs par l'opération ci-dessous, ce qui donna pour résultats :

— 9 m. 893 pour le rayon de 100 m, soit :  $10 \text{ m.} \times 99.4665/100,5335$

— 9 m. 929 pour le rayon de 150 mètres, soit  $10 \text{ m.} \times 149,4665/150,5336$

Ces rails, dont les abouts furent peints en rouge pour l'un et en blanc pour l'autre afin de les distinguer rapidement, furent donc normalement employés par les Batignolles pour la construction de la voie.

Mais... ! — il y a un mais —, le technicien qui avait calculé ces longueurs n'avait oublié que deux choses :

C'est que, premièrement, la largeur de la voie est prise sur le côté intérieur de la bande de roulement — (du *champignon* en terme technique) — et non sur l'axe du rail, et que, deuxièmement, lorsqu'on cintre ou qu'on courbe un rail, il n'y a que son axe (c'est-à-dire sa " fibre neutre " en terme technique) qui ne change pas. Les côtés de la bande de roulement s'allongent et se rétrécissent suivant respectivement le grand et le petit rayon, tout comme la voie entière elle-même.

Il y avait donc lieu de tenir compte de ces particularités, et comme le rail employé sur le C.F.C.O. a 56 mm. de largeur à la bande de roulement, c'était donc 28 mm. qu'il aurait fallu ou ajouter ou retrancher respectivement au grand et petit rayon pour effectuer ce calcul.

Il semble *a priori* que cette minime distance de 28 mm. ne doit pas influencer beaucoup sur la longueur d'un rail courbé à 100 ou 150 mètres de rayon... Or, voyez ci-dessous la différence, grosse, comme vous pourrez le constater plus loin, de conséquences :

La longueur de ces rails, calculée exactement, donne :

— 9 m. 888 au lieu de 9 m. 893 pour le rayon de 100 m., soit :  $10 \text{ m.} \times 99,4385/100,5615$

— 9 m. 925 au lieu de 9 m. 929 pour le rayon de 150 m., soit  $10 \text{ m.} \times 149,4385/150,615$

soit une différence de 5 et 4 mm sur chaque rail...

Le résultat est simple : les rails de 10 mètres sont bien théoriquement posés dans la file extérieure avec leur joint normal de 5 mm. Mais tous les rails de la file intérieure — qui devrait avoir ce même joint entre eux — étant plus longs de ce même espace, sont posés bout à bout.

Or, comme nombre de courbes sont très longues (certaines dépassent la demi-circonférence) et que, d'autre part, elles sont très nombreuses (en certains endroits, elles représentent 75 % de la longueur de la ligne) et qu'enfin les longueurs de voie droite laissées entre deux courbes successives sont souvent très courtes (certaines ne dépassent pas 50, 40 et même 30 mètres), il est matériellement impossible de rattraper sur les trop courtes longueurs droites précédant et suivant ces courbes, au détriment de l'espace réservé aux joints, la longueur en trop sur chaque rail court... qui se multiplie par le nombre de ceux-ci.

Un exemple : dans certaine courbe de 374 mètres de longueur pour un rayon de 100 mètres, le nombre de rails étant de 37, la longueur en trop atteint 18, 5 cm. et ne peut se rattraper, les deux parties droites de chaque côte de la courbe ne représentant, à elles deux, que 225 mètres, soit au maximum 23 rails, et les joints de cette partie de la ligne doivent tous être réduits à zéro puisque, avant et après ces parties droites se trouvent d'autres courbes où se produit également le même phénomène.

« Petites causes, grands effets », dit le proverbe...

Conséquence : la voie, formant ainsi sur une de ses files — sinon sur les deux — un ruban d'acier ininterrompu, ne peut se dilater librement sous l'action du soleil ; elle se gondole, se déforme, se soulève, casse des éclisses, et lorsqu'un train passe.. c'est le déraillement inévitable...

La Société des Batignolles a été prévenue de ces faits en 1933. Elle a opposé une fin de non-recevoir pour des motifs non justifiés et elle a continué à poser sa voie... »

Nous croyons qu'il serait utile de rechercher le ou les fautifs, qu'ils soient de l'Administration ou bien de la Société des Batignolles, et que des sanctions et des mesures sévères soient prises, car lorsqu'on nous présentera la note des frais occasionnés par tous ces déraillements, et quand une catastrophe avec perte de vies humaines se sera produite. qui paiera ??

Et, comme conclusion, nous dirons simplement ceci : il est dangereux — comme on l'a si bien fait ici pendant longtemps — de recruter n'importe qui pour faire n'importe quoi. Les exemples ne manquent pas, et il existe encore dans les Travaux publics de notre Colonie de simples mécaniciens qui ont été tout-à-coup promus — par quelle baguette magique ? — au titre d'ingénieur, et des ex-comptables à qui on confie toutes sortes de travaux techniques hors de leur compétence.

Mettons donc chacun à sa place. On risquera ainsi beaucoup moins d'erreurs du genre de celle que nous venons de signaler, et, du même coup, les finances de la Colonie s'en porteront bien mieux. Un mot encore pour terminer : ces trop nombreux déraillements ne se produisent jamais que sur le tronçon des Batignolles, ou les trains sont obligés de rouler à une allure de colimaçon.

Il serait injuste, par contre, de ne pas rendre hommage à l'entreprise qui a posé tout le reste de la voie — où les trains roulent sans aucun danger à grande vitesse — et on ne peut que regretter amèrement que la pose de la voie toute entière n'ait pas été confiée à la Société africaine d'entreprises : sur son tronçon, le travail est en effet impeccable.

---

La colonisation en A. E. F.  
doit justifier le Congo-Océan  
(*Les Annales coloniales*, 19 novembre 1935)

Un décret du 26 septembre vient d'autoriser l'engagement de nouveaux travaux en A. E. F. Les sommes correspondantes, prises sur fonds d'emprunt, ont été réparties de la façon suivante : 72.387.000 francs pour le Congo-Océan, 12.500.000 francs pour l'hygiène, 31 millions pour « les premières mesures de mise en valeur de la Colonie ».

Tel Moloch, monstre dévorant, le Congo-Océan, après s'être vu offrir tant de vies humaines, s'adjudge encore la part du lion.

Mais, pour la première fois, un compte a été ouvert sur les largesses métropolitaines pour la mise en valeur de la colonie. Si nous ne connaissions pas l'œuvre du Gouverneur général Reste en Côte d'Ivoire, nous pourrions éprouver quelque inquiétude quant à l'utilisation de ces 31 millions. Nous référant à son passé, nous devons lui faire confiance et envisager l'avenir avec optimisme.

Le Congo-Océan ! Certes, il aura coûté des millions. Mais enfin, à l'époque de sa construction, il a créé la vie au travers de régions vides de toute activité.

Toute la main-d'œuvre de la colonie, des côtes de l'Atlantique aux confins du Tchad, était là. Partout, régnait une activité fiévreuse qui faisait ressembler tous les postes ce la ligne, Mindouli, Madingou, Loudima, M'Vouti, à d'énormes marmites dont le contenu en ébullition faisait sauter les couvercles pour se déverser tout autour. Des routes d'accès se traçaient, des plantations, des exploitations de toutes sortes se créaient ; avec l'argent, des initiatives nouvelles se faisaient jour à tout instant et l'Illusion se forgeait : en travaillant pour la ligne, on croyait faire la prospérité du pays !

Depuis un an, la voie est terminée. Avec la fin des travaux s'est close l'ère d'activité dont ils étaient générateurs.

Les tâcherons sont partis, n'ayant pu trouver auprès des pouvoirs publics l'appui dont ils avaient besoin pour s'installer sur des concessions et mettre en valeur cette terre que, pourtant, pendant de longs mois, ils avaient malaxée.

Éparpillés sur le monde, nombre d'entre eux ne savent que faire, qu'entreprendre. On en retrouve certains sur le Transiranien. Ils regrettent tous leur Bas-Congo.

Et le vide a repris ses droits.

Il ne pouvait pourtant en être autrement. La voie ferrée n'avait aucune raison d'être construite pour la production inexistante. Donc, elle a été construite pour une production à venir, mais, si l'emploi crée l'organe, il est faux que l'organe crée l'emploi.

Le chemin de fer a été considéré comme une affaire d'État ; mais l'État a omis de considérer la colonisation, donc la production, comme son affaire.

Tout le mal est là.

Enfin, la ligne est faite et il faut s'en servir. Pour commencer, il faut mettre en valeur toutes ces régions du Bas-Congo dont le sol, si riche, ne demande qu'à produire. Il ne faut pour cela que les capitaux nécessaires au démarrage et surtout la volonté d'un chef qui sache amener où il faut cet élément de prospérité qu'est le colon.

Il ne manque pas en France d'anciens coloniaux qui ne demandent que les moyens de se créer en Afrique une place modeste au soleil, ce soleil et ces places dont la métropole est si avare. On doit les faire venir, avancer les fonds nécessaires leur indiquer ce qu'ils doivent planter suivant l'endroit où ils seront installés et surtout leur fournir la main-d'œuvre indispensable.

Le Bas-Congo est peu peuplé, certes, mais il ne faut pas hésiter à y amener les Bakotas du Nord qui n'ont rien à faire dans leurs épaisses forêts, les Batékés de l'Est qui se dessèchent au milieu de leurs savanes stériles. Avec une bonne organisation sanitaire, il n'y aura rien à craindre de ce déracinement.

Il faut remettre en état tout ce qui avait été fait pour le chemin de fer et pouvait servir à l'équipement de l'arrière-pays, les routes qui se sont effacées, les ponts qui se sont écroulés, les plantations qui sont retournées à la brousse.

Si la colonisation avait été entreprise il y a seulement un an, tout cela n'aurait pas été à refaire. Actuellement, un seul centre a conservé sa vitalité : Dolisie. Pourquoi ? Parce que Dolisie est, sur la ligne, l'embranchement de deux importantes voies de pénétration : la route du Gabon et celle du Cabinda.

Comme une artère a besoin de l'apport des vaisseaux secondaires, la voie ferrée ne peut se passer de l'apport des routes. Et comme une route doit logiquement aller quelque part, elle ira chez le colon qui sera sa raison d'être.

Il faut donc maintenant reprendre l'œuvre à son début et c'est pourquoi nous aurions voulu voir les soixante-douze millions du Congo-Océan être attribués à la mise en valeur. Combien plus nécessaires ils auraient été là !

Pour son trafic anémique, le chemin de fer aurait pu continuer à se contenter de son vieux matériel (qui, d'ailleurs, ne saurait être si ancien) et les trente-et-un millions dévolus à la colonisation lui auraient amplement suffi pour attendre.

Enfin, le premier pas est fait. Nous avons le droit de faire confiance au nouveau maître de cette pauvre A. E. F., mais l'œuvre de redressement sera autrement difficile là-bas qu'en Côte d'Ivoire.

Souhaitons qu'on laisse à celui qui va l'entreprendre le temps de la mener à bien.

Édouard Néron,  
sénateur de la Haute-Loire,  
Vice-président de la Convention des douanes  
et des conventions commerciales.

par Géo. E. Caillet  
(*L'Étoile de l'AEF*, 22 août 1936)

.....  
La gare, avec son style mi-normand, mi-africain, est une belle réalisation de l'Entraco.

---

Chronique ponténégrine  
La foire-exposition  
par Géo. CAILLET  
(*L'Étoile de l'AEF*, 26 septembre 1936, p. 2)

.....  
La S A E. <sup>12</sup> a fort originalement présenté ses travaux de pose de rails, de ballastage et de bourrage pneumatique où elle est spécialisée et qui donnent une idée des solides travaux exécutés pendant la construction du chemin de fer.

---

Service de presse et de propagande  
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'A.-E. F.  
BULLETIN D'INFORMATION  
Période au 20 décembre 1936 au 15 janvier 1937  
Tournée du gouverneur général [Reste]  
(*L'Étoile de l'AEF*, 30 janvier 1937)

.....  
Pointe-Noire. — Le 16 janvier dans la matinée, le gouverneur général a visité les travaux du port\*, accompagné de M. Lauraint, directeur du C. F. C. O.

.....  
Le gouverneur général a ensuite visité les nouveaux aménagements des ateliers du C. F. C. O. au km. 4. Il a félicité M. Lauraint des améliorations apportées et du travail en cours.

Dans l'après-midi, une visite détaillée de la ville a été faite par le gouverneur général

.....  
Des wagons de latérite, transportés depuis Dolisie, presque chaque jour, grâce à la complaisance du C.F.C.O., permettent de consolider toutes les routes urbaines. La place de la gare a pris une belle teinte rouge et des parterres sont dessinés qui se couvriront bientôt de gazon et de fleurs

---

Pourquoi ?  
(*L'Étoile de l'AEF*, 24 juillet 1937, p. 2)

Pourquoi fait-on tant de difficultés pour accorder à certaines personnes des permis sur le C.F.C.O. alors qu'à d'autres, on en distribue avec désinvolture ?

Un permis, dans le fond, ce n'est rien. En France, avec un peu de système D, on peut en obtenir facilement.

Mais pourquoi donner des couchettes ?

---

<sup>12</sup> Société africaine d'entreprises.

L'octroi d'une couchette entraîne une sortie de caisse au C.F.C.O. Cela, c'est plus grave ?

Pourquoi les [locomotives] Diesels ont-elles été réceptionnées avec déploiement de fanfare ? La presse reçut un communiqué élogieux, les journaux de France ont imprimé cela comme un triomphe.

Pourquoi ? Puisqu'elles sont hors d'usage depuis leur réception.

Flèches

---

Pointe-Noire, notre future métropole de l'Atlantique-Sud

(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> octobre 1937, p. 1)

.....  
Le 5 septembre a été inauguré avec quelque solennité privée, le garage que M. Couderc a construit au plateau, face à l'hôtel Anselmi. M. Couderc qui fut aux Batignolles lors de la construction du Congo-Océan, et qui eut la charge de la fameuse tranchée du 119, est maintenant exploitant forestier au Moyen-Congo. On voit que son activité ne se limite pas à la coupe des bois, qui se développe, d'ailleurs, de la manière la plus satisfaisante.

.....

---

Grand Orient de France (suite)

(*Journal officiel de l'État français*, 28 septembre 1942)

Verchère (Alcide), directeur, chemin de fer Congo-Océan, 18, rue G.-Sorel, Boulogne-sur-Seine, 3<sup>e</sup>, L. « La Philosophie positive », Paris, L. « Aurore du Congo » Grd. Exp. 1930.

---

Décret du 5 mars 1947 portant naturalisation

(*Le Journal officiel de la République française*, 9 mars 1947)

LEDERMAN (Camille), agent auxiliaire de chemin de fer Congo-Océan à Pointe-Noire (Moyen-Congo), né le 16 mai 1910 à Lodz (Pologne).

---

Naturalisation

(*Le Journal officiel de la République française*, 7 mars 1948)

Sont naturalisés Français par application du décret du 5 novembre 1928 :  
ROSELLI (Vincent-Massini), agent au chemin de fer Congo-Océan, né le 7 mai 1879 à Assisi (Italie), demeurant à Pointe-Noire (Afrique équatoriale française).

---