

Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934)

In: Cahiers d'études africaines. Vol. 7 N°26. 1967. pp. 219-299.

Citer ce document / Cite this document :

Sautter Gilles. Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934). In: Cahiers d'études africaines. Vol. 7 N°26. 1967. pp. 219-299.

doi : 10.3406/cea.1967.3098

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/cea_0008-0055_1967_num_7_26_3098

ÉTUDES ET ESSAIS

GILLES SAUTTER

Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934)

Les pages qu'on va lire étaient prêtes, pour l'essentiel, dès 1954. Nous n'avons fait, récemment, que les remanier et les compléter. Si la publication en a été si longtemps différée, c'est uniquement pour des raisons d'opportunité. Dans les remous de la décolonisation, cette étude risquait de raviver de mauvais souvenirs, et d'autant moins à propos qu'on se préparait à lancer un nouveau rail en direction du Gabon. A présent que la voie ferrée de la Comilog fonctionne, après trois ans seulement de travaux sans histoire (1959-1962), et draine vers Pointe-Noire le manganèse de Franceville, à la satisfaction des Congolais, plus rien n'empêche d'aborder le sujet.

Il en vaut la peine, en raison de son intérêt d'abord, nous espérons en convaincre le lecteur, mais aussi de la documentation surabondante et d'origine très diverse, grâce à laquelle on pouvait espérer aller au fond des choses. Depuis les débats relatifs à son tracé jusqu'aux discussions soulevées par la mortalité sur les chantiers, le Congo-Océan s'est trouvé au centre de controverses passionnées. Une bibliographie très fournie, d'articles et même d'ouvrages, en est résultée. C'est essentiellement sur ces sources imprimées que repose la première partie du travail, consacrée à la phase des projets, hésitations et discussions, et où nous demandons au lecteur de ne voir qu'une simple mise au point, révisable à la lumière de recherches d'archives qui restent à entreprendre.

Par ailleurs, des circonstances heureuses nous ont permis de prendre connaissance à Brazzaville, peu après 1950, d'une masse considérable de dossiers, conservés sous l'égide du Secrétariat général de l'A.E.F. depuis l'époque de la construction du chemin de fer. Dans ce fonds très

riche, mais en désordre et longtemps à l'abandon, figuraient les rapports de la plupart des missions d'inspection, administrative ou médicale, dépêchées par le ministère à un rythme précipité quand le Congo-Océan fut devenu un objet de scandale, avec les documents préparés à leur intention, et pour certains les réponses du Gouverneur général. Sans préjudice d'autres éléments, tels que le dossier des coupures de presse, soigneusement tenu à jour à Brazzaville durant la période critique ; ou encore, de la plume du Gouverneur général Antonetti, un long rapport sur le financement du chemin de fer en voie d'achèvement, contenant une défense et illustration de son action personnelle pour le faire aboutir. Grâce à quoi nous espérons cerner, avec un recul dont ne disposaient pas ceux qui écrivirent pendant ou au lendemain même de l'action, les contours d'une affaire qui, pour avoir cessé d'être brûlante, n'en demeure pas moins riche d'enseignements.

Dans la ligne de nos recherches sur le sous-peuplement, ses causes et ses effets en Afrique équatoriale, l'exemple du Congo-Océan est particulièrement convaincant. Il montre à quelles difficultés pouvait se heurter, dans le contexte historique de la première moitié du siècle, la mise en place des équipements indispensables, à partir de rien. Et combien ces difficultés se trouvaient aggravées dans des pays caractérisés par ce trait géographique fondamental : une très faible densité de population.

I. — QUARANTE ANNÉES D'ATERMOIEMENTS

I. *Nécessité du chemin de fer.*

Stanley prétendait ne pas donner un penny du Congo sans *railway*. Avec autant de force, Brazza a ressenti et exprimé la nécessité d'un chemin de fer. Parlant, en octobre 1882, devant l'Union des Chambres Syndicales de France, il disait¹ : « Quand une voie ferrée demanderait, pour joindre la côte au point de jonction des grandes routes du centre africain, une dépense d'un million par kilomètre, elle vaudrait que l'on fît ce sacrifice » [11]. Ce chemin de fer, il lui assignait déjà le tracé d'ensemble qui, en définitive, a prévalu :

« ... le bassin du Niari est séparé de celui du Congo par des montagnes qui ne laissent entre elles qu'un seul passage facile. Ce passage est situé à la hauteur du coude formé par le Niari à son confluent avec le Ndouo, de sorte que la véri-

1. « Il y a là, écrivait-il de façon plus explicite, des richesses énormes qui attendent le chemin de fer destiné à les recueillir. J'en avertis le commerce et suis persuadé que l'avertissement ne sera pas perdu » [10, p. 575].

table voie de communication entre Ntamo et l'Atlantique se dirige presque droit à l'Ouest, sans présenter d'autre obstacle à la construction d'une ligne ferrée que le passage du col entre la vallée du Djoué, qui débouche à Brazzaville, et celle du Niari, généralement plate et facile, qui débouche à l'Atlantique » [10].

Quand les Belges eurent pris possession de la vallée du Niari, en 1883, ces vues ont certainement poussé Brazza à faire procéder, dès l'année suivante, à la contre-occupation de la région¹. A la Conférence de Berlin, la France la demanda et l'obtint, en échange des gages dont elle s'était assurée sur la rive gauche du Congo. Presque aussitôt l'ingénieur Léon Jacob fut envoyé sur place, où il opéra en compagnie de Michel Dolisie, avec mission « d'étudier au point de vue des communications par terre, la région qui sépare Brazzaville de la côte du Loango » [22].

2. *L'illusion du Niari navigable.*

L'affaire s'engageait bien. Il semblait que l'on dût aboutir assez rapidement. Mais tout fut compromis par la persistance avec laquelle la Colonie s'engagea dans une voie sans issue : la recherche d'une combinaison de la voie ferrée et de la navigation sur le Kouilou-Niari. En 1887-1888, la mission Jacob² leva plus de 3 000 kilomètres d'itinéraires et catalogua les différents tracés suivant lesquels le Mayombe pouvait être franchi par une route ou un chemin de fer. La préférence était donnée à celui qui utilisait « la trouée du Kouilou », en profitant de la « dépression de la chaîne de montagnes aux abords du fleuve ». Rien ne devait empêcher, selon Jacob, « d'obtenir un chemin presque de niveau en suivant le bord même du Kouilou... » [22].

Parallèlement, des études furent entreprises pour examiner « les possibilités de navigation » sur le Niari « depuis les rapides de Kakamoueka jusqu'au-dessus de Bouenza où le fleuve s'étrangle dans une gorge étroite » [14, p. 51]. Qui eut le premier l'idée d'utiliser cette voie ? Avec sa modestie coutumière, le futur M^{gr} Augouard affirmait : « C'est moi », et ce serait sur ses « indications pressantes que le Résident, M. de Chavannes », l'aurait fait étudier [1, t. I, pp. 511-512]. Ce qu'il y a de sûr, c'est qu'au printemps de 1887, J. Cholet fut chargé de reconnaître la partie haute du fleuve, et le capitaine Pleigneur la partie inférieure, celle qui offrait « de beaucoup le plus de difficultés » [14, p. 53], à tel point qu'il s'y noya. Dans son rapport de mission, Jacob devait conclure, ayant « abandonné toute idée de voie ferrée » à travers

1. La thèse encore inédite de C. COQUERY-VIDROVITCH, sur « Brazza et la Mission de l'Ouest Africain », apporte, à cet égard, toutes les précisions souhaitables.

2. Michel Dolisie prit également une part importante à ces premiers travaux.

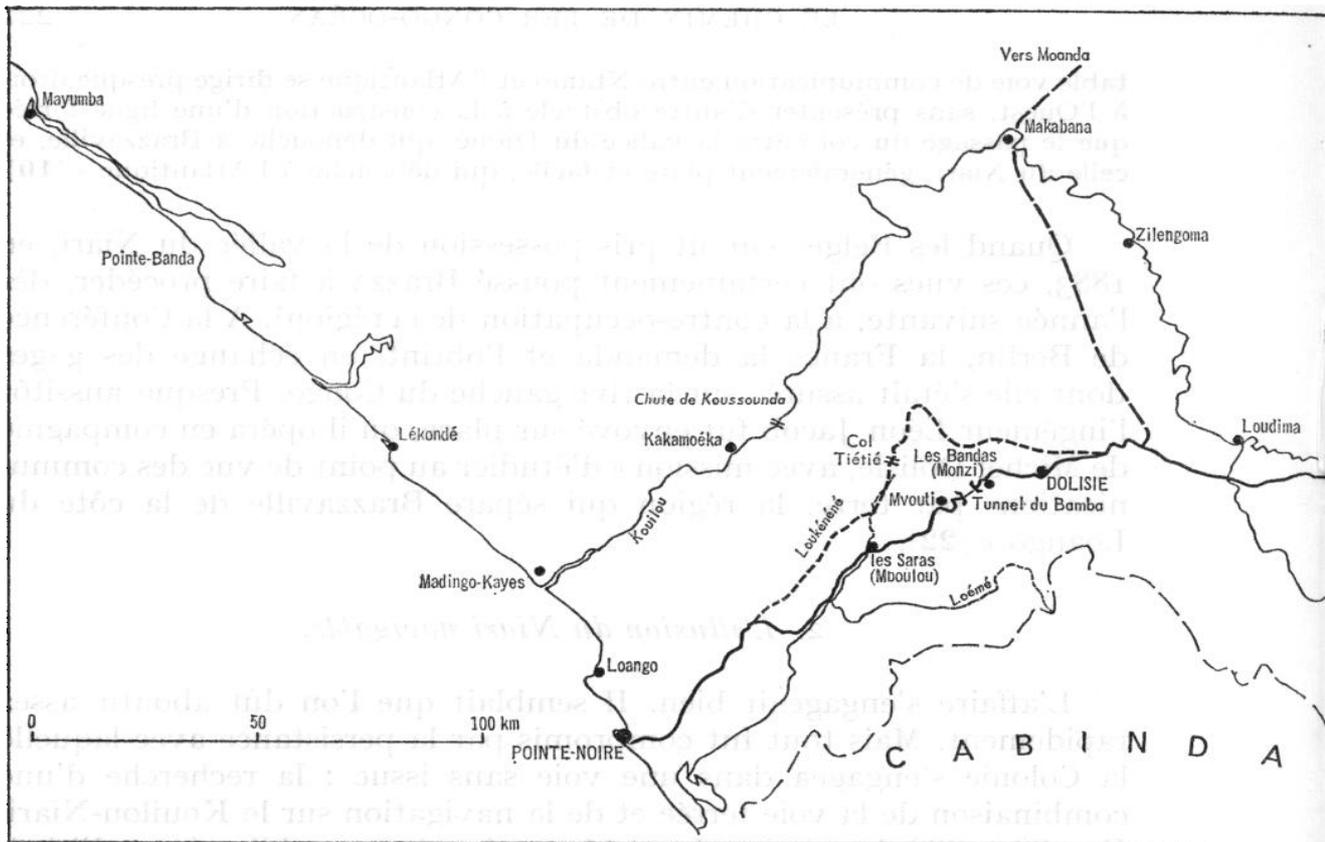
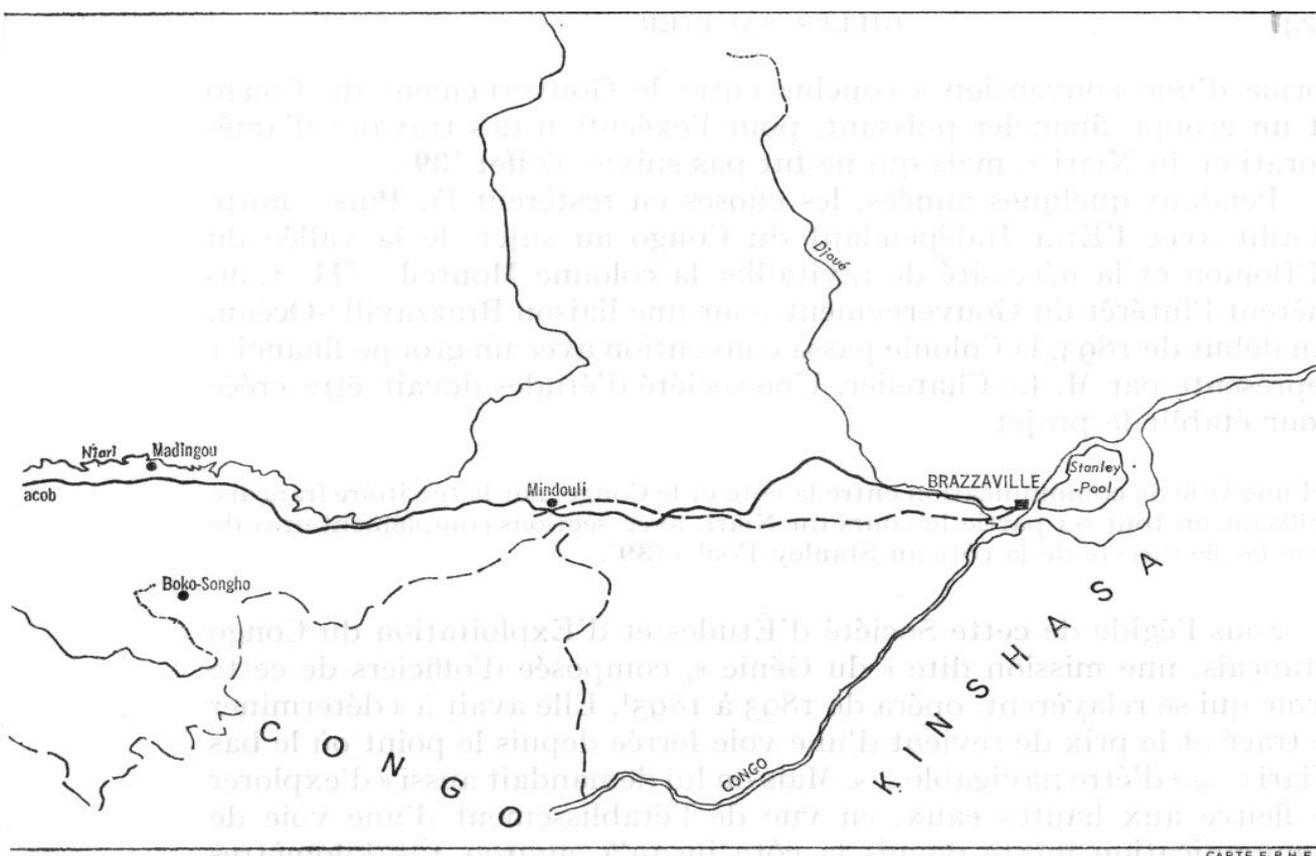


FIG. 1. — Le chemin de fer Congo

- Voie du Congo-Océan
- Chemin de fer de la Con
- - - - - Tracé de l'ancienne voie
- · · · · Tracé dit « des Batigno

le Mayombe, « à l'établissement d'une voie entièrement fluviale jusqu'à 125 kilomètres de Brazzaville » [16]. Un nivellement précis, exécuté par ses soins, avait confirmé entre-temps l'idée de Pleigneur, à savoir qu'il était possible, en barrant la gorge de Koussounda, presque au sortir de la chaîne, de noyer la plupart des rapides empêchant la navigation [14, pp. 79 et 164]¹. C'est sous cette forme et à ce moment précis qu'il fut question pour la première fois du barrage du Kouilou, toujours

1. « Je suis absolument convaincu, écrivait Jacob, de la possibilité de rendre navigable la région des rapides. Quant aux moyens à employer, ils se réduiront peut-être à un simple déblai de rochers dans le lit du fleuve. Si ce moyen est reconnu insuffisant, on aura toujours la ressource d'un barrage à la chute... Que l'on donne suite immédiatement à ce projet ou que l'on réserve la question pour plus tard, je considère qu'actuellement l'étude d'un chemin de fer n'a plus raison d'être » [23].



Océan dans son cadre géographique.

log
 de la Compagnie Minière de Mindouli
 es »

en projet en 1967. En amont du Mayombe, quelques passages difficiles avaient été repérés, mais on pensait qu'ils pourraient « être amodiés de façon à assurer la navigation de chalands à faible tirant d'eau ». Dès lors, aux yeux de Chavannes, qui gouvernait à Brazzaville,

« l'établissement d'une voie ferrée reliant Loango à Brazzaville par la vallée du Kouillou, bien que pouvant se faire sans tunnels et sans grands travaux, correspondrait à des dépenses qu'il est interdit d'envisager étant donné la parcimonie du Parlement et l'état de l'opinion en France en matière coloniale ; la solution provisoire que fournirait l'utilisation du Niari-Kouillou peut paraître suffire à l'heure actuelle comme premier développement de moyens » [14, p. 80].

Déjà cette hantise du plafond de dépenses à ne pas dépasser, qui allait si lourdement peser sur le futur chemin de fer... Les idées de Chavannes auraient reçu un commencement d'exécution, sous la

forme d'une convention « conclue entre le Gouvernement du Congo et un groupe financier puissant, pour l'exécution des travaux d'amélioration du Niari », mais qui ne fut pas suivie d'effet [39].

Pendant quelques années, les choses en restèrent là. Puis « notre conflit avec l'État Indépendant du Congo au sujet de la vallée du M'Bomou et la nécessité de ravitailler la colonne Monteil » [11] ranimèrent l'intérêt du Gouvernement pour une liaison Brazzaville-Océan. Au début de 1893, la Colonie passa convention avec un groupe financier représenté par M. Le Chatelier. Une société d'études devait être créée pour établir le projet

« d'une voie de communication entre la côte et le Congo, sur le territoire français, utilisant en tout ou partie le cours du Niari, avec sections complémentaires de voie ferrée directe de la côte au Stanley Pool » [39].

Sous l'égide de cette Société d'Études et d'Exploitation du Congo Français, une mission dite « du Génie », composée d'officiers de cette arme qui se relayèrent, opéra de 1893 à 1895¹. Elle avait à « déterminer le tracé et le prix de revient d'une voie ferrée depuis le point où le bas Niari cesse d'être navigable... ». Mais on lui demandait aussi « d'explorer le fleuve aux hautes eaux, en vue de l'établissement d'une voie de communication mixte depuis la côte jusqu'à environ 125 kilomètres de Brazzaville ». Au terme de leurs travaux, les capitaines Cornille et Goudard présentèrent bien l'avant-projet d'une voie ferrée de bout en bout de 490 kilomètres de longueur. Mais ils confirmèrent par ailleurs la possibilité de faire naviguer sur le Niari en hautes eaux, de la Mtigni (entrée du Mayombe) à Zilengoma (en aval de Loudima), et de Zilengoma à Biedi, des vapeurs calant 60 à 70 cm ; on n'excluait même pas de leur faire franchir « aux fortes crues le passage de Zilengoma » [16]. Dans ces conditions, la voie ferrée pouvait se réduire, en sus du tronçon terminal aboutissant à Brazzaville, à une voie de contournement de moins de 70 kilomètres, le long des gorges du Kouilou. Car on avait tout de même renoncé à barrer le Kouilou, pour submerger les rapides.

Cette solution, qui avait « toujours eu [...] les préférences de la Colonie » [48, rapport n° 5], était séduisante, car elle réduisait énormément les frais de construction, mais elle conduisait à une impasse. Échelonnés sur quelques années, les essais de navigation allaient être fort peu concluants. Dès la fin de 1894, Le Chatelier organisa un service de navigation sur le Niari, avec transit par porteurs de Zilengoma à Mandji, 6 kilomètres en amont de Kakamoéka. Deux vapeurs de

1. On trouvera, dans l'ouvrage du docteur Voulgre, qui avait participé à la mission, des détails sur la composition, l'organisation et le déroulement de cette dernière [38].

20 chevaux furent mis en service sur le bief supérieur mais, toujours menacés d'échouage, rendirent peu de services. Seuls des *boats* de deux tonnes, manœuvrés par des pagayeurs, se montrèrent capables d'assurer un trafic régulier¹.

Un peu plus tard, en 1896, quand le commandant Baratier remonta jusqu'à Kimbédi, avec huit cents charges de la mission Marchand, ce fut une équipée sportive plus qu'une démonstration d'efficacité [3, pp. 42, 56-57, 79]. D'autres tentatives, sporadiques, eurent encore lieu, relatées par Bruel [11] et dans un document d'archives [49] ; l'une au moins faillit tourner mal, et le Niari ne fut en fin de compte utilisé ni pour évacuer le minerai de la Compagnie Minière, ni pour acheminer les rails destinés au Congo-Océan. Il fallait se rendre à l'évidence : comme A. Fourneau l'avait pronostiqué dès les premiers essais, ce fleuve était bien incapable de prendre le relais d'une voie ferrée². De toute façon, les frais et délais de plusieurs transbordements auraient apporté au trafic une gêne insupportable.

3. *Le chemin de fer français devancé par la voie belge.*

Les années perdues du côté français à la poursuite d'une illusion furent mises à profit par nos voisins. Les autorités de l'État Indépendant avaient, elles aussi, hésité entre deux solutions : une liaison mixte, par la rive droite du Congo, utilisant sur 180 kilomètres le bief navigable médian du fleuve ; une ligne directe sur la rive gauche. Stanley était partisan de la première formule. Le roi fit prévaloir la seconde, préconisée par Thys. Commencés en 1890, les travaux ne tardèrent pas à engloutir tous les fonds disponibles. En quatre ans, la Société du Chemin de Fer du Congo avait dévoré son capital de départ, et sur 400 kilomètres de voie ferrée, 70 seulement se trouvaient construits. La situation financière « était devenue tragique », et l'on vit, durant le premier semestre de 1895, le personnel européen de la Compagnie travailler « sans être rémunéré », ses administrateurs régler « de leur poche les dettes les plus criardes », et Coquerill livrer des rails sans savoir s'il serait un jour payé ; pour le reste, on vivait à la petite semaine « d'emprunts à court terme » [15, pp. 275 et 276].

Les pronostics les plus pessimistes paraissaient alors justifiés, et ce n'est pas sans une secrète satisfaction que certains proclamaient, du côté français, le chemin de fer de Matadi à Kinshasa « une entreprise

1. [48], rapport n° 4, où les faits sont exposés en grand détail.

2. « Je ne crois pas à la navigabilité du Quillou au-delà du bas-fleuve », avait-il dit, en s'appuyant sur sa propre expérience, à Gentil, à qui l'on proposait la direction d'« un service de messageries et de transport sur le fleuve, de l'Océan à Comba » [17, p. 320].

condamnée, une œuvre prédestinée à l'avortement » [13]. Depuis le début, alors que le major Thys ne faisait encore que chercher partout les 25 millions indispensables, les Français avaient d'ailleurs, si l'on en croit Cornet, fait une obstruction tenace à la voie belge, et qui venait aussi bien des pouvoirs publics que de certains intérêts privés [15, pp. 150, 201 et 202]. Mais le vent n'allait pas tarder à tourner et à donner tort aux détracteurs du Matadi-Kinshasa. A la suite d'un vote favorable de la Chambre belge, en mai 1896, la Société put disposer de capitaux frais, et les travaux prendre un nouvel élan. Trois ans plus tard, le proche achèvement de la voie belge sonnait le glas des projets français. Venu assister en 1896 à l'inauguration des 200 premiers kilomètres, un officier français conclut, dans un rapport à son ministre : « Aucun des projets de chemin de fer reliant la côte au Stanley Pool par le Congo français [...] ne peut réussir, ni maintenant, ni plus tard »¹. Il devint évident, aux yeux de la plupart, « que le projet de cette voie devait être abandonné, parce qu'elle ne serait qu'une doublure du chemin de fer belge et ne ferait pas ses frais » [32, p. 739]. Les propositions faites, au tournant du siècle, par M. Ritaines-Des-camps d'une part, MM. Caze et Izambert de l'autre, semblent n'avoir rencontré aucun écho [32, p. 742].

4. *L'impasse des projets gabonais.*

Il ne restait plus qu'à collaborer avec l'État Indépendant, sur la base d'une utilisation commune de la voie existante. Mais les autorités françaises répugnèrent à s'engager dans cette voie. Les offres que fit et renouvela la Société du Chemin de Fer du Congo furent dédaignées, malgré un pressant appel de Brazza [32, p. 734]. On préféra, du côté français, bercer un nouveau projet, celui d'une liaison avec le Congo à partir de la côte du Gabon. Le chemin de fer du Nord devait drainer une partie du trafic congolais, tout en assurant la mise en valeur du Gabon intérieur, sur lequel toutes les illusions étaient encore permises. Il avait pour lui les intérêts locaux de la vieille colonie, qui depuis

1. [48], rapport n° 5. Le chef d'escadron Klobb pensait que le Congo français pourrait « opérer ses transports par la voie belge avec toutes les garanties de sécurité nécessaires et dans toutes les occasions ». Mais au cas où la Colonie devait risquer, « dans un moment difficile, de se voir fermer cette voie », alors elle devrait s'en créer une en propre. Mais il ne pourrait s'agir d'une ligne ferroviaire, le « territoire de la Colonie ne se prêtant à l'établissement d'un chemin de fer et à son exploitation que dans des conditions excessivement onéreuses ; mais elle peut être une voie mi-fluviale mi-terrestre avec des bateaux et des voitures comme moyens de transport, construite et exploitée avec des moyens modestes qui ne dépassent pas les ressources de la Colonie et qui soient en proportion avec le tonnage très faible, somme toute, qu'il s'agit de transporter annuellement au Stanley Pool ».

quelques années se croyaient volontiers sacrifiés à l'essor du Congo.

Avec les projets gabonais, le chemin de fer français s'engageait dans une seconde impasse. S'ils n'aboutirent pas, ce ne fut pas faute de plans et de missions. Les tracés préconisés par le journaliste Paul Bourdarie, puis par F. Brandon, semblent n'avoir reposé sur aucune étude sérieuse du terrain et des possibilités du pays. Le premier proposait de joindre l'estuaire du Gabon à l'Alima par l'Ogooué, c'est-à-dire de ressusciter la plus ancienne voie de trafic du Congo français [7]. Quelques années plus tard, il modifia son projet en prolongeant la ligne jusqu'à l'embouchure de l'Alima, ou, en tout état de cause, un point proche du carrefour hydrographique Alima — Likouala-Mossaka — Sangha — Oubangui [5 et 6]. A défaut d'une reconnaissance précise, le tracé Bourdarie s'appuyait sur les résultats de la mission Oswald, chargée pour le compte de la Société du Haut-Ogooué de l'étude d'une route muletière — ce qui en dit long, et sur le sérieux du projet et sur les intérêts qui se situaient à l'arrière-plan. Quant au second promoteur, F. Brandon, il faisait obliquer l'itinéraire Fourneau, dont il va être question, de l'Ivindo vers le sud-est, pour le faire serpenter « le long des vallées de l'Alima et de la Likouala-Mossaka suivant les facilités du terrain... » [9].

Au tracé Bourdarie par le centre du Gabon n'avait pas tardé à s'opposer, en effet, un projet de chemin de fer Libreville-Ouessou, conçu par A. Fourneau. Celui-ci obtint en 1898, et exécuta l'année suivante une mission pour l'étude « d'une voie de communications rapides entre l'estuaire du Gabon et la Sangha » [18]. Les 670 kilomètres qui séparaient à vol d'oiseau les deux terminus se transformèrent en 1 230 kilomètres parcourus à pied. Menée de février à juin 1899, à travers un pays pratiquement inconnu et couvert d'une épaisse forêt, la mission Fourneau ne constituait encore qu'une simple reconnaissance exploratoire. Le tracé Libreville-Ouessou et celui que défendait Bourdarie s'affrontèrent, au cours de l'année 1902, en une controverse courtoise. On vit alors A. Fourneau soutenir que la voie Libreville-Alima traverserait une région des plus pittoresques, mais plutôt pauvre et relativement mal peuplée, tandis que la sienne mettrait en valeur « une immense et riche région encore inabordée », tout en limitant « pour notre plus grand profit toute entreprise analogue et étrangère au nord » (le chemin de fer projeté par les Allemands) [18].

Dans les cercles officiels, ces projets de chemin de fer gabonais soulevaient un intérêt croissant. Depuis peu Commissaire général du Congo français, Gentil proposa, en 1905, l'étude sérieuse d'un tracé remontant la vallée de l'Ogooué par Ndjolé, pour se terminer à la Likouala-Mossaka en un point où la navigation serait encore possible. Ce fut l'origine de la mission Cambier, qui procéda, en 1905 et 1906, au premier « travail de terrain » digne de ce nom [12]. La voie étudiée

partait d'Owendo, quelques milles à l'est de Libreville, et aboutissait à Makoua. A partir de Ndjolé, deux variantes étaient envisagées, soit par l'Okano, soit, de préférence, par la vallée moyenne de l'Ogooué et le Dilo, son affluent de rive droite. Sur les 800 kilomètres de ce dernier tracé, 200 pouvaient être économisés en faisant partir la ligne, dans un premier temps, de Ndjolé, terminus de la navigation sur l'Ogooué.

Mais les autorités ne se tinrent pas pour satisfaites. Quelques années plus tard, une nouvelle mission allait opérer dans le nord du Gabon : celle du capitaine Périquet, à l'envoi de laquelle le projet allemand, qui s'était précisé, d'un *Südbahn* Ebolowa-Kribi, ne fut certainement pas étranger. Le chef de mission eut pour instructions de « rechercher la direction générale suivant laquelle il conviendra[it] d'établir un avant-projet de voie ferrée reliant Libreville à la Ngoko ou à la Sangha » [30]. Répartie en plusieurs équipes, la mission abattit en 1910-1911 un énorme travail, au terme duquel se trouvèrent écartées la solution du capitaine Cambier — un « chemin de fer de l'Ogooué » — aussi bien que celle d'un « chemin de fer de la frontière », tracé à proximité du Cameroun : le premier, parce que traversant une région « maintenant reconnue [...] peu peuplée et de peu de valeur économique », et aboutissant à la Likouala, difficilement navigable ; le second en raison, notamment, du peu de fret à espérer du côté des Allemands. C'est donc pour un tracé intermédiaire, un « chemin de fer de pénétration du pays pahouin », de Libreville ou de la Mouni à Ouessou, que se prononçait le capitaine Périquet [30]. Son rapport très complet reste une des meilleures sources de la connaissance du Gabon avant la première guerre mondiale. Mais il devait être le chant du cygne des projets gabonais. L'accord franco-allemand de 1911 allait en effet consacrer le succès de la politique germanique de pénétration vers le Congo et faire perdre au chemin de fer du Nord le plus clair de son intérêt. Il aura fallu un demi-siècle, et la décision de mettre en exploitation les énormes réserves de minerai de fer à haute teneur du bassin de l'Ivindo, pour que le projet ressurgisse, sous la forme d'une voie ferrée minière, de Belinga à Owendo, ligne dont la construction est aujourd'hui décidée [47].

5. *Le chemin de fer du Sud finit par s'imposer.*

Entre-temps, l'idée d'une voie ferrée reliant Brazzaville à la côte avait retrouvé de chauds partisans. Ce revirement était d'abord la conséquence du rapide accroissement du trafic de la voie belge. Au terme d'un voyage d'études, J.-M. Bel proclamait en 1908 que le seul trafic français, transitant par Matadi, devait suffire à rendre la voie

projetée « parfaitement viable et même rémunératrice » [4]. L'embouteillage du Matadi-Kinshasa allait, au lendemain de la première guerre mondiale, apporter une justification de plus. En 1922, les délais de chargement des marchandises approchèrent de six mois, si l'on en croit le journaliste belge Pierre Daye, cité par Auric [2]. Ce fut alors un concert de plaintes de la part des commerçants de Brazzaville, qui payaient déjà fort cher l'usage de la voie belge¹.

Toute question de gros sous mise à part, il convenait, aux yeux des autorités, de libérer le Congo français, puis l'A.E.F., d'une sujétion d'ordre politique à l'égard de la colonie voisine. L'exemple de la mission Marchand, écrivait le capitaine Mornet,

« a déjà montré combien l'inertie et la mauvaise volonté de nos voisins pouvaient être préjudiciables à notre influence... Aujourd'hui encore, que de tracasseries et de formalités de toute sorte quand il s'agit de faire passer par la voie belge des tirailleurs ou des miliciens » [28].

Mais l'argument décisif semble avoir été celui des mines. Plus encore que les autres, il obligeait à passer par le sud pour atteindre le Congo. Il s'agissait en effet de relier à la côte, chemin faisant, un district métallifère, compris entre le Niari et la frontière belge, que des prospections successives avaient fait de mieux en mieux connaître. C'est au début de 1900 que la question fut soulevée pour la première fois, quand MM. Caze et Izambert demandèrent la concession d'une ligne de Pointe-Noire à Brazzaville. Le « but de cette ligne était de desservir les gisements cuprifères reconnus » dans la région intermédiaire [32]. Mais l'idée ne prit réellement corps que quelques années plus tard. Envoyé sur place en mission, un ingénieur des mines, J.-M. Bel, préconisa un tracé pour « desservir à la fois les mines et la colonie jusqu'à Brazzaville » [4]. On la retrouve quelques années plus tard dans la bouche du Gouverneur général Merlin, déclarant au cours d'un entretien :

« ... le chemin de fer du Bas-Congo traverse un pays désolé où la population est rare, où il n'y a pas de trafic important. La ligne Brazzaville-Loango, au contraire, rencontrerait d'abord un pays d'exploitation forestière, le Mayumbe, ensuite des gisements cuprifères qui, de Mindouli à Boko-Songho, forment un massif minier de 100 km de longueur » [37].

1. Ils avaient, lit-on dans une publication officielle datée de 1925, « les plus grandes difficultés depuis cinq ans à acheminer jusqu'à la mer les produits lourds du pays dont l'exportation se trouve brutalement limitée par le nombre des wagons disponibles. En outre, ils se trouvent amenés ainsi à vendre les produits aux maisons de commerce de Kinshasa qui, naturellement, les exportent à l'étranger, sur des bateaux étrangers, aux dépens de l'économie française ». Et ceci sans préjudice des frais « supplémentaires sensibles » encourus pour la traversée du Stanley Pool. Conclusion : « c'est un lourd tribut que nous payons chaque année au Congo belge pour l'utilisation de sa voie de transit » [42].

Longtemps après, le Gouverneur général Antonetti donnera les mêmes raisons, et de nouvelles, pour justifier l'achèvement du chemin de fer :

« A quoi, demandera-t-il, répond la construction de ce chemin de fer ? » Réponse : à la nécessité « d'ouvrir une issue sur la mer à l'A.E.F. et à l'énorme bassin fluvial du Congo.

Le chemin de fer belge, à voie étroite, ouvrant sur un port fluvial difficilement accessible, avait été notre seule porte de sortie. Elle s'avérait chaque jour plus insuffisante, même pour les Belges, qui durent établir un contingentement des transports, dont nous souffrîmes cruellement, et qui nous empêcha de profiter de la période de prospérité 1926-1929.

Par suite des raisons invoquées au Traité de Versailles pour déposséder l'Allemagne de ses colonies, parce qu'elle s'y était mal conduite, nous étions exposés à nous voir un jour ou l'autre arracher l'A.E.F., livrée par nous aux sociétés concessionnaires et où, de notre propre aveu, nous n'avions jamais rien fait.

[...] Nous avons 300 000 hectares entre Brazzaville et Pointe-Noire, d'immenses plaines fertiles qui n'ont jamais pu être utilisées faute de sortie sur la mer. Sur le tracé même du chemin de fer, des mines de cuivre, de zinc, et de plomb, qui n'attendent pour être exploitées que l'achèvement du chemin de fer » [101].

6. *Les décisions.*

Les difficultés du financement empêchèrent longtemps de passer des projets aux décisions. Quand un F. Brandon demandait la concession d'un chemin de fer au Gabon, il annonçait « l'ère définitive des budgets prospères, de l'exploitation fructueuse, des fondations d'avenir, en un mot du plein développement économique et social » [9]. Mais ce prophète ne proposait les capitaux réunis par ses soins que pour un seul tronçon, et moyennant une garantie d'intérêt de 3,5 % ; il laissait tous les risques et la plupart des charges à la Colonie. Aux yeux de son auteur, le projet J.-M. Bel pouvait « être envisagé sans témérité par l'initiative privée et sans qu'il soit nécessaire de recourir à un emprunt général ou colonial... ». Mais il n'apparaît pas que, durant cette période, l'initiative privée ait envisagé sérieusement de prendre à son compte les risques inhérents à l'un quelconque des projets mis en avant. Bien au contraire, la multiplicité même des tracés, longtemps en concurrence, démontre clairement qu'aucun ne rencontrait un potentiel de richesses suffisant pour lui assurer, avec un espoir de rentabilité, un avantage décisif.

De son côté, la Colonie — le Congo français, puis l'A.E.F. — ne pouvait espérer contribuer aux dépenses, sur ses ressources propres, que dans une très faible mesure. Elle était si pauvre au début que, pour payer les études du groupe Le Chatelier, elle n'avait pu faire autrement que d'abandonner en toute propriété 2 500 000 hectares

de terres fort bien situées¹. Il fallait donc que la métropole acceptât de jouer elle-même le rôle de bailleur de fonds, en renonçant « dès l'origine et par principe » à « amortir l'énorme capital » nécessaire [107]. Mais la métropole hésitait. La personnalité du Gouverneur général Merlin², acquis d'emblée à l'idée du chemin de fer et bien résolu à le mettre en chantier, fut sûrement d'un grand poids pour hâter la décision. Une loi votée dans le courant de 1909 autorisa d'abord un emprunt de 21 millions de francs, pour financer l'avant-projet de la voie ferrée en même temps que l'étude de la côte en vue de l'établissement d'un port. Ainsi put être signée en mars 1910 une convention « avec un groupe financier ayant à sa tête la Société de Construction des Bati-gnolles » [11] qui se chargeait des études sur le terrain. Les études faites et l'avant-projet mis au point, une nouvelle loi, votée en juillet 1914, autorisa l'A.E.F. à contracter un emprunt de 171 millions de francs. Sur cette somme, 93 millions devaient servir à financer la construction du chemin de fer. Près de 4 autres millions étaient destinés à l'aménagement de Pointe-Noire³.

La guerre éclata là-dessus et remit tout en question, notamment le tracé, que l'on avait pu croire définitivement fixé. Les premières reconnaissances, celles de Jacob et de Michel Dolisie, étaient parties de l'hypothèse d'un port à Loango, selon les instructions mêmes de Brazza. Mais l'idée avait rapidement prévalu, on s'en souvient, d'uti-

1. Aux termes de la convention passée en 1893 entre la Colonie et Le Chatelier, la Société d'Études constituée par ce dernier devait recevoir, en rémunération du projet de voie de communication qu'elle était chargée d'établir, « une indemnité en nature, proportionnée aux dépenses [...] supportées ». Ceci sous la forme d'un octroi de terres « en toute propriété », suivant un barème dégressif (200 000 hectares pour les premiers 300 000 francs, etc.), à choisir « dans les bassins des fleuves côtiers, entre la frontière portugaise au Sud et le bassin du Nyanga inclusivement au Nord ». Aucun engagement n'était imposé « de mettre rapidement en valeur ou en exploitation les terrains concédés » [39]. Les terrains promis furent effectivement accordés, dans les bassins du Kouilou et de la Nyanga, par une convention de mai 1894. Ceci, disait l'article 3 de la convention, « pour éteindre [...] d'une manière complète et définitive [...] le droit à concession de terres et à option de concession de terres inscrit au bénéfice de ladite Société en rémunération de ses travaux et études à remettre à la Colonie... ». Le Chatelier obtint également le bénéfice d'une « concession trentenaire » dans la région du Fernan-Vaz, qui lui fut échangée, trois ans plus tard, par une convention de juin 1897, contre des terrains en toute propriété, prolongeant son domaine primitif vers l'est et le sud-est, à travers les plaines et collines du Niari, jusqu'à la route des caravanes et la Loudima.

2. Nommé en 1908.

3. Le programme de travaux arrêté à l'occasion de l'emprunt de 1914 comportait, en outre, l'exécution partielle du chemin de fer du Nord sous la forme d'un chemin de fer à voie d'un mètre, reliant Ndjolié à Makokou (31 kilomètres). Une voie de jonction de 60 centimètres était prévue d'autre part entre Bangui et Fort-CrampeL, au terminus de la navigation sur le Gribingui, affluent du Chari. Ce programme allait être remanié au lendemain de la première guerre mondiale : le programme Sarraut (du nom du ministre des Colonies) de 1921 devait consacrer entre autres l'abandon des projets gabonais.

liser autant que faire se pouvait la voie navigable du Niari-Kouilou. Travaillant au nom de la Société d'Études et d'Exploitation du Congo Français, les officiers de la Mission du Génie produisirent bien, à côté de la solution mixte fer-eau qui avait leurs préférences, un projet purement ferroviaire. Mais dans les deux cas le terminus se trouvait à Mandji, sur le bas fleuve. Tout au plus envisageait-on le prolongement éventuel, jusqu'à Loango, de la voie ferrée [11].

Quelques années plus tard, l'intérêt apporté aux richesses du Niari avait fait reprendre les études. J.-M. Bel, l'ingénieur des Mines déjà mentionné plus haut, était venu, en 1906-1907, aux frais d'une Société d'Études Coloniales. Sa mission avait pour objet « la géologie, la minéralogie, la géographie et les conditions économiques du Congo français » [4]. Le capitaine J. Mornet, qui l'accompagnait, était de son côté « chargé de l'étude d'un chemin de fer destiné à évacuer les minerais vers un port français » [11]. De leurs travaux conjoints résulta un nouveau tracé rejoignant le district métallifère et se poursuivant jusqu'à Brazzaville¹. Ce tracé était le premier à partir de la baie de Pointe-Noire ; il franchissait le Mayombe en remontant la Loémé jusqu'à ses sources, puis traversait dans sa longueur la région minéralisée au sud des plaines du Niari (par la vallée de la Loudima, Boko-Songho et la vallée de la Loutété) [28].

Peu après, en 1909, le projet ayant enfin pris corps, le Gouverneur général Merlin fut en mesure « de faire exécuter sur le terrain les études définitives d'une voie ferrée destinée à relier Brazzaville à l'Océan » [11]. A la suite de quoi, d'une part, une Mission Hydrographique du Gabon se vit confier, entre autres travaux, « l'étude de toute la côte, pour l'établissement d'un port » [2] ; d'autre part, une convention fut signée, au début de 1910, « avec un groupe financier ayant à sa tête la Société de Construction des Batignolles », qui se chargeait du tracé [11]. Les travaux de la Mission Hydrographique conduisirent à éliminer en faveur de Pointe-Noire le site de Pointe-Indienne (qui ferme au sud la baie de Loango), un moment envisagé, et dont une étude détaillée fut faite [40]. Simultanément, en 1910 et 1911,

« le consortium d'étude des chemins de fer, dont faisait partie la Société des Batignolles [...] procédait, sous le contrôle du capitaine Lavit, de l'Artillerie coloniale, et du capitaine Mornet, du Génie, à l'établissement d'un avant-projet et concluait à l'adoption d'un tracé qui, partant de Pointe-Noire, contournait la chaîne du Mayombe par le nord » [46].

Ce tracé, long de 583 kilomètres, prenait par la vallée de la Loukéné « les cols de Tié-Tié (353 m), de Kitsékété (394 m), les vallées

1. Impossible, en effet, de fonder le chemin de fer sur le trafic minier à venir : les richesses minières ne pourraient être reconnues en détail qu'une fois le chemin de fer disponible [4].

de la haute-Loubomo, de la basse-Loubomo, en franchissant deux crêtes au moyen de tunnels de moins de 200 m de long » [11]. Une variante possible avait été également prospectée, par le Bamba (où devait en fin de compte passer la ligne). A l'est du Mayombe, on en revenait à un tracé proche du Niari¹.

Mais la guerre n'allait pas tarder à survenir, différant de plusieurs années l'exécution du projet. La C.P.K.N. (Compagnie Propriétaire du Kouilou-Niari), détentrice des terres autrefois concédées au groupe Le Chatelier², profita de ce délai pour essayer d'infléchir, en faisant passer le rail au cœur de son domaine, le tracé retenu par l'avant-projet dit « des Batignolles ». C'est ainsi que se déclencha « la bagarre au sujet du point de départ » [25, p. 28]. A la veille du conflit, la C.P.K.N. avait fait étudier par un ingénieur anglais, Wahl, une variante septentrionale qui, se détachant dans la boucle du Niari, atteignait l'Océan à Lékondé, une cinquantaine de kilomètres au nord de l'embouchure du Kouilou. Elle obtint, en 1917, que le nouvel itinéraire fût pris en considération : une « mission fut envoyée, dirigée par Schnébelin, qu'accompagnait un ancien compagnon de Wahl » [2, p. 33]. Un projet relativement précis en résulta, mais des sondages au point d'aboutissement maritime le firent en fin de compte rejeter. Un autre site portuaire entra encore en lice contre Pointe-Noire : Pointe-Banda, à la hauteur du fond de la lagune Mbanio, à peu près à mi-chemin du poste actuel de Madingo-Kayes et de Mayumba sur la côte gabonaise. « Une vive controverse », allant parfois jusqu'à la polémique, eut lieu. « A la fin de 1920, le gouvernement, désireux d'être fixé [...], envoya sur place une mission hydrographique, sous le commandement de M. le lieutenant de vaisseau Laffargue » [8]. La mission conclut très nettement en faveur de Pointe-Banda, « solution à la fois plus favorable et plus économique », si l'on en croit les termes du rapport.

Mais il était bien tard pour faire machine arrière. Avant la fin de l'année 1920, un décret du ministre des Colonies avait autorisé l'ouverture des travaux sur 20 kilomètres à partir de Brazzaville. Décidé à ne pas laisser traîner les choses, le Gouverneur général Augagneur mit la machine en branle, et « le 6 février 1921, dans l'allégresse générale, M^{me} Augagneur donnait, à Brazzaville, le premier coup de pioche » [46]. Quant au terminus du tronçon maritime, après avoir hésité un certain temps, le ministre se rangea, par un télégramme du 1^{er} juillet 1921, à l'avis du chef de la Fédération, qui, quelques semaines auparavant, avait demandé au Département « que son choix de Pointe-Noire fût rapidement ratifié » [8]. Si Pointe-Noire l'emportait, c'est

1. Voir la description, par le capitaine Mornet lui-même, et la carte de son « projet d'un chemin de fer de Brazzaville à l'Océan » [88].

2. Sur l'origine et l'historique de la C.P.K.N., voir [33, p. 642]. A l'époque où nous nous plaçons, la société était passée sous le contrôle d'un groupe anglais.

que le tracé des Batignolles, qui aboutissait là, restait le seul à avoir été étudié en détail. Les travaux commencèrent à Pointe-Noire l'année suivante. En 1925, enfin, un troisième chantier partit de Mindouli — terminus du Chemin de Fer de la Minière, voie Decauville de 163 kilomètres, qui évacuait le minerai de cuivre, depuis 1911, sur le Stanley Pool, et servit à approvisionner le chantier — à la rencontre de la plate-forme venant de Brazzaville.

Deux conventions, signées en avril et juillet 1922, confièrent à la S.C.B. (Société de Construction des Batignolles) le soin d'établir les 172 premiers kilomètres de voie au départ de Pointe-Noire. Cette « section côtière » englobait toute la traversée du Mayombe. Son tracé définitif, par la Loémé, la Loukénéné et le col du Bamba, ne devait être arrêté qu'en 1925, alors que les travaux duraient déjà depuis plusieurs années¹. Au prix d'un souterrain de près de 1 700 mètres, la longueur de la ligne put être ramenée à 512 kilomètres.

Sur le reste du tracé, les travaux furent exécutés en partie en régie directe. L'Administration « utilisa aussi de petits tâcherons auxquels on ne confiait que peu de travaux... » [2]. Elle leur « fournissait la main-d'œuvre indigène et le gros outillage ». Au bout de quelques années, une section importante fut confiée par adjudication à la Colyaf (Compagnie Lyonnaise de l'A.E.F.). Mais cette compagnie tomba en difficultés et ne put venir à bout du tronçon suivant. L'Administration dut continuer à jouer le rôle de maître d'œuvre.

7. Voie belge et voie française : les chemins de fer ennemis.

En 1923, du côté français, on a fini de s'interroger, sauf sur le détail du tracé. Les décisions ont été prises, l'argent est là, les travaux commencent. Mais on a tellement tergiversé que les Belges, de leur côté, pris à la gorge par l'encombrement de leur propre ligne, se sont résolus à refaire de fond en comble le Matadi-Kinshasa. Ils commenceront par réorganiser l'exploitation de la voie existante, pour obtenir un soulagement momentané, puis, sans délai, en construiront une nouvelle, plus large et selon un tracé plus court, s'écartant par endroits de plus de 10 kilomètres de l'ancien. Entrepris dès 1923, les travaux s'achèveront en 1931, date à laquelle la capacité de transport du chemin de fer sera presque décuplée [21].

Si les Français avaient été moins longs à se décider, peut-être leurs voisins eussent-ils, en prévision de la capacité de transport excédén-

1. On trouvera dans le pittoresque récit de Michel R. O. Manot, *alias* Romano (le seul à faire revivre l'ambiance des chantiers et leur petite histoire), témoin qui paya de sa personne, le récit des ultimes efforts tentés pour améliorer le tracé, en économisant des ouvrages d'art et des kilomètres [25].

taire utilisable sur le futur Congo-Océan, différé au moins de quelques années la remise en chantier de la ligne de Matadi au Pool. Or non seulement ils ne le firent pas¹, mais c'est eux au contraire qui se crurent en mesure d'adresser au Gouvernement français la proposition inverse. Au début de 1923, le Gouvernement belge

« [fit] connaître presque officiellement que du point de vue économique la construction du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan [n'était] [...] pas justifiée et qu'il serait fort désirable qu'une entente ait lieu entre les deux gouvernements afin, d'une part, que la France différât tout au moins la réalisation de cette voie ferrée et entreprît plutôt, si elle le juge[ait] nécessaire, la voie ferrée plus au nord, qui aboutirait, par exemple, au confluent du Congo et de l'Oubangui » [8].

On en revenait à la situation des années 1890, quand le major Thys multipliait les propositions au Gouvernement français, offrant jusqu'à trois trains quotidiens au commandant Klobb venu inaugurer les 200 premiers kilomètres de la voie partant de Matadi [48]. Non seulement l'offre ne fut pas saisie, mais encore, une dizaine d'années plus tard, les deux chemins de fer, mis en service consécutivement, allaient se retrouver durement concurrents, en pleine crise économique mondiale. « Dès 1934, le Congo-Océan entreprend le recrutement d'une clientèle au Congo belge au moyen d'une politique de bas tarifs » ; à quoi son rival réagit en alignant « les tarifs des classes menacées sur son concurrent » [21]. La suite de l'histoire déborde le cadre de cette étude.

II. — LE PROBLÈME DE LA MAIN-D'ŒUVRE

I. *Les besoins.*

Combien d'hommes fallait-il, et pendant combien de temps, pour construire le chemin de fer de Brazzaville à la côte² ? C'est le premier point à élucider.

a) *Les exigences du tracé.*

Sur la plus grande partie de ses 512 kilomètres, le tracé définitif n'offrait aucune difficulté sérieuse. De Loudima à Kimbédi, à travers

1. Le même schéma se serait reproduit quelques années plus tard, si l'on en croit le Gouverneur général Antonetti, parlant des débats au Parlement, où lui-même et le Brazzaville-Océan furent mis en accusation. Prenant « tout cela pour argent comptant, et croyant que nous ne viendrions jamais à bout de notre chemin de fer », les Belges auraient « hâté les travaux de transformation du leur. Ils me l'ont déclaré » [101].

2. Dans les documents officiels, celui-ci était encore le « Brazzaville-Océan », ou B.O. C'est le Gouverneur général Antonetti qui aurait changé ce nom en « Congo-Océan », appellation qui « sonnait beaucoup mieux » [25, p. 37], et dont l'apparition doit remonter à 1926.

la plaine du Niari, l'approche et le franchissement des affluents principaux constituaient les seuls passages un peu délicats. De Pointe-Noire à la Loémé, du pied est du mont Bamba à Loudima, et de Kimbédi à Brazzaville, le tracé était accidenté, mais, grâce à une tolérance assez large en fait de courbes et de pentes, les tunnels et autres grands ouvrages d'art purent être évités. Les passages en corniche et en tranchée obligèrent rarement à creuser au-delà des sables, de l'argile et des concrétions latéritiques médiocrement cimentées de la surface.

Il n'y avait de vraies difficultés qu'à la traversée du Mayombe. Ces difficultés commençaient à la Loémé, vers le kilomètre 60, et duraient jusqu'aux environs du kilomètre 150, un peu au-delà du tunnel faïtier du Bamba¹. « Au point de vue strictement technique », de l'avis des ingénieurs, rien ne sortait « de la banalité des travaux courants » [69]. Mais la « configuration chaotique du sol » multipliait les ouvrages nécessaires, obligeait la voie à s'incruster au flanc des ravins, à franchir les éperons par des tunnels. D'innombrables tranchées devaient être taillées dans des pentes abruptes et glissantes. Dans sa section la plus accidentée, du kilomètre 97 au kilomètre 143, la ligne ne compte pas moins de trente-six viaducs ou ponts importants, soixante-treize autres ponts, douze grands murs de soutènement et dix souterrains totalisant plus de 3 kilomètres de longueur. Avec ses longs remblais à édifier, la vallée marécageuse de la Loémé, à l'entrée du Mayombe, ne se présentait pas mieux. Aucun tour de force n'était exigé des ingénieurs, mais les travaux réclamaient de très nombreux ouvriers.

Couvrant le Mayombe tout entier, la dense forêt pluviale compliquait encore la tâche : avant toute chose, les troncs devaient être abattus, puis évacués hors du tracé de la plate-forme. Par surcroît, la pluie allait à tout moment interrompre l'ouvrage et détremper l'argile, pour la plus grande gêne des exécutants. Dans ces conditions, les besoins de main-d'œuvre étaient estimés, dans un document daté de 1926, à 107 000 journées de travail par kilomètre de voie construite

1. On notera que, bien des années plus tôt, les constructeurs belges du Matadi-Kinshasa s'étaient heurtés à la même concentration de difficultés sur une petite fraction du parcours total, plus grande même, puisque sur une distance de 25 kilomètres, comptée depuis la plate-forme de Matadi, pas moins de trois obstacles les attendaient : les « Falaises de Matadi », si raides qu'il fallut piqueter par endroits à l'aide de cordes ; la « vallée de la M'Pozo », « étroite, sinueuse, profonde », passage obligé vers l'intérieur des terres ; enfin, haut de 525 mètres, le massif de Palaballa qui barrait le passage. Stanley, initialement partisan d'une voie mixte fer-eau, le rail d'aval cheminant sur la rive droite, les avait prévenus : « ... si vous parvenez à sortir de Matadi avec une voie ferrée, votre solution d'un tracé d'un seul tenant jusqu'au Pool est évidemment la meilleure [...] mais je vous préviens que ce sera difficile » [15, pp. 108, 187-188].

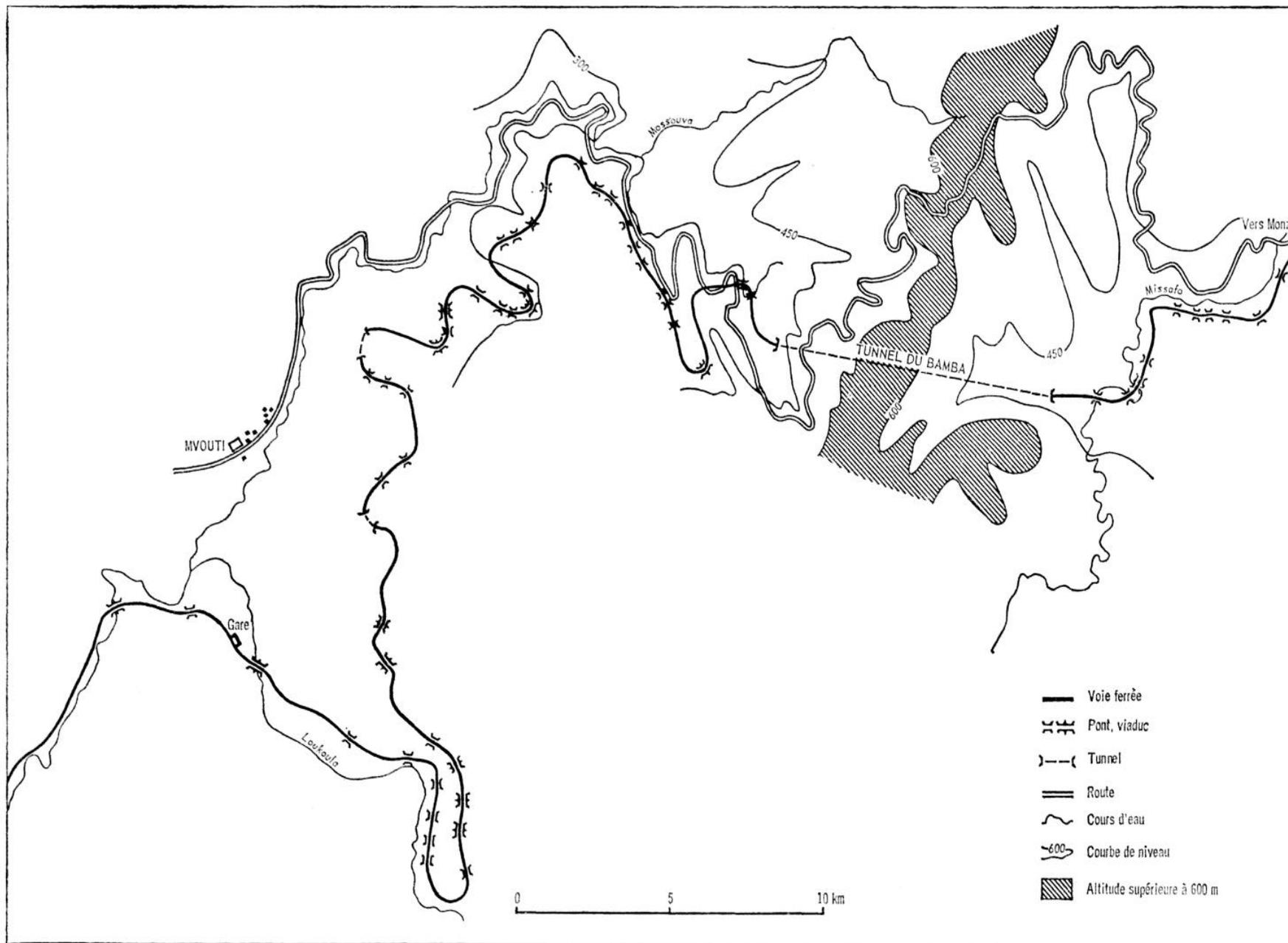


FIG. 2. — Carte schématique entre les P.K. 126 et 145. d'après la « Section cartographique, Service des Mines, 23-8-32, M. Gousset ».

à travers le Mayombe. Soit, compte tenu des jours de repos, 10 000 hommes au travail en permanence pendant trois ans et demi, pour venir à bout des 90 kilomètres de voie compris entre l'entrée et la sortie de la chaîne boisée.

b) *Les limites de la mécanisation.*

Cette évaluation, qui date de la période héroïque des travaux, ne faisait aucune part aux machines. L'emploi judicieux d'un outillage mécanique n'aurait-il pas permis de comprimer largement les besoins de main-d'œuvre ? Théoriquement, oui. Mais, en fait, des considérations à la fois financières et pratiques limitèrent étroitement la possibilité de mécaniser les chantiers.

Considérations financières : elles sont liées au mode de rémunération de la Société des Batignolles. Durant les premières années, celle-ci facturait le montant de ses débours à l'A.E.F. qui les lui remboursait avec une majoration de 20 %. A la suite d'une nouvelle convention, signée au début de 1925, un mode de paiement différent entra en vigueur. Les frais généraux et les bénéfices de l'entreprise furent désormais calculés « d'après la quantité de travaux réellement exécutés, conformément à une série de prix arrêtés entre les parties » [2]. Du coup, le Gouvernement, à qui incombait l'entretien de la main-d'œuvre, eut intérêt à facturer le prix de la journée de travail le meilleur marché possible. Il y gagnait bien plus qu'il n'y perdait, le coût de la main-d'œuvre se répercutant sur les prix des séries. C'est ainsi que la Société des Batignolles eut à payer moins de 3 francs pour une journée de travail qui revenait à l'Administration à 8,76 francs en 1925 et à 25,84 francs en 1930. Mais cette main-d'œuvre trop bon marché la détourna de faire le moindre effort pour moderniser ses chantiers. Des années durant, l'outillage le plus simple fit défaut. A la Chambre, tous les interpellateurs firent aux constructeurs le reproche de « ne travailler qu'avec des hommes » [101]. L'Administration finit par s'émouvoir. En 1927, les deux parties s'entendirent sur « une série de prix pour travaux faits à la machine, sensiblement plus élevée que celle prévue au contrat ». Mais il fallut attendre 1930 pour qu'un avenant, conclu après des discussions interminables, portât à 11,25 francs le prix de remboursement de la journée de travail. Poussée désormais par son intérêt, la S.C.B. se décida alors à faire un sérieux effort de mécanisation.

Quels en ont été les résultats ? D'une manière générale, le petit outillage (compresseurs pour le forage des trous de mine, bétonnières, concasseurs, etc.) donna satisfaction et permit des économies réelles de main-d'œuvre. Mais le gros matériel fut extrêmement décevant.

Le Mayombe, où se concentraient les besoins de main-d'œuvre, se prêtait particulièrement mal à son emploi. Prenons l'exemple des pelles mécaniques. Plusieurs facteurs limitaient leur utilisation. D'abord, dans beaucoup de cas, elles n'avaient pas prise sur le terrain, qui ne cédaient qu'au pic ou à la mine. Ensuite, expliquait un ingénieur de la S.C.B.,

« les tranchées sont trop hautes et trop courtes, la pelle n'arrive pas à faire des trous à la base, laisse la partie supérieure en encorbellement, provoquant ainsi des éboulements, qui rendent son emploi très périlleux. Les déblais devant être transportés en remblais utiles, nous ne pouvons envisager d'attaquer les tranchées par le haut, en procédant par tranches de 3 à 4 m de hauteur, pour arriver au niveau de la plate-forme » [81]. Enfin : « il faut parfois plus de travail et de main-d'œuvre pour amener les engins lourds après avoir construit des chemins d'accès, que pour faire le travail lui-même ».

En dehors du Mayombe, ces inconvénients étaient beaucoup moins sensibles, mais la pelle mécanique doublait ou presque le prix des terrassements (compte tenu du coût réel de la main-d'œuvre) :

« A Pointe-Noire même, écrivait le Gouverneur général Antonetti, une société qui est admirablement équipée et outillée en matériel moderne voit tous les travaux de terrassement lui échapper parce que des entrepreneurs locaux, travaillant avec des hommes et quelques wagonnets, peuvent demander 8 francs du mètre cube de terre, alors qu'elle est obligée d'en demander 15 » [101].

En somme, même si l'on néglige l'aspect financier de la question, le Mayombe ne se prêtait pas à une mécanisation poussée des travaux. Si, dès le début, tout l'outillage utilisable avait été employé, les besoins de main-d'œuvre sur les chantiers n'auraient pas été bien moindres. Ce n'est que dans les parties calmes du tracé, et en dehors de la forêt dont l'abattage exigeait un gros surcroît de travail, que la mécanisation pouvait dégonfler sérieusement les effectifs. Autrement dit, là seulement où les besoins, étant modestes, ne posaient pas un problème difficile.

c) *Les engagements pris par l'Administration.*

Les chantiers mobiliseraient d'autant plus de travailleurs que l'on chercherait à réduire les délais de construction. Or l'A.E.F., qui avait attendu quarante ans le premier coup de pioche de son chemin de fer, et en avait un impérieux besoin, désirait aller vite. De plus, à laisser s'éterniser les travaux, elle risquait de lasser les bonnes dispositions de la métropole. C'est pourquoi le premier contrat passé avec la Société des Batignolles, en 1922, prévoyait l'achèvement des travaux, sur les 172 premiers kilomètres (comptés à partir de Pointe-Noire), dans un

délai de six ans et demi. Des pénalités étaient prévues en cas de retard. En contrepartie, la Colonie s'engageait à fournir le personnel nécessaire jusqu'à concurrence de 8 000 hommes. La nouvelle convention, signée au début de 1925, reporta à cette date le point de départ des années à courir. Le chiffre de 8 000 hommes fut maintenu. Les chantiers de la S.C.B. ne prirent que progressivement de l'ampleur. Mais à partir de juin 1927, les demandes de la Société atteignirent le plafond fixé. C'est donc sur cette base de 8 000 hommes que nous devons raisonner¹.

Les travailleurs promis à la S.C.B. étaient loin de représenter la totalité des effectifs à rassembler dans le Mayombe. Il fallait prévoir en sus une certaine proportion de cuisiniers, de « capitas » et d'« indisponibles » qui, aux termes des conventions, ne pouvaient être compris dans les 8 000 hommes. D'autre part, le service administratif, dit Service de la Main-d'Œuvre, avait ses propres tâches à remplir. Il réclamait un personnel important « pour la construction et l'entretien des camps, pour le service de ses magasins, pour le transport de son personnel, de son ravitaillement, etc. » [76]. Enfin l'Administration se chargea de construire de Monzi (aujourd'hui : Les Bandas) à Mvouti, en plein Mayombe, une route devant servir à l'approvisionnement des chantiers en vivres et à l'acheminement du personnel depuis l'intérieur.

Quelques chiffres donneront une idée de la proportion de travailleurs employés en dehors des chantiers de l'entreprise. Le 30 juin 1926, il y avait, en face des 1 883 manœuvres « au service effectif » de la S.C.B., 257 « capitas » et cuisiniers, 649 malades et malingres retirés du travail, et 978 hommes à la disposition du Service de la Main-d'Œuvre [69]. En 1930, pour 4 297 « travailleurs effectifs » pris en charge par la Société des Batignolles, 7 345 hommes en moyenne se trouvaient mobilisés. L'expérience a montré, en définitive, que pour maintenir à la disposition de la S.C.B. un effectif donné, l'Administration devait amener dans le Mayombe et y entretenir une masse de main-d'œuvre une fois et demie à deux fois supérieure. Promettant 8 000 hommes, le Gouvernement général s'obligeait en fait à en entretenir en permanence une douzaine de milliers, au bas mot, sans préjudice des travailleurs en cours d'acheminement et de rapatriement².

1. Le total est à majorer de 10 % à partir du milieu de 1926, par suite de la réduction de la journée de travail de dix à neuf heures imposée par le Gouvernement général.

2. Aux dires du Gouverneur général Antonetti, « pour maintenir sur l'ensemble de nos chantiers les 9 à 10 000 hommes nécessaires à l'exécution de nos programmes [évaluation basse] et que nous ne pouvons éloigner de leurs villages que pour un temps très court, de six à dix-huit mois au maximum, il faut un service de relève nécessitant avec la durée des voyages le déplacement de 15 à 16 000 hommes, eux-mêmes sélectionnés sur un nombre trois ou quatre fois plus considérable » [44].

A ce chiffre, il convient d'ajouter les besoins de l'autre front d'attaque : 340 kilomètres environ de voie devaient être construits au départ de Brazzaville et de Mindouli. Mais ces kilomètres étaient loin d'exiger les mêmes efforts que ceux du Mayombe. De ce côté, aucun engagement ne liait d'avance l'Administration. Nous devons partir des besoins réels qui se sont manifestés. En gros, les effectifs employés par la Division de Brazzaville n'ont atteint que le tiers de ceux du Mayombe. Il aurait donc fallu quatre ou cinq mille hommes pour terminer cette partie de la voie dans le délai imparti à la S.C.B. pour la construction du reste. A la cadence prévue pour les travaux, les besoins globaux du Brazzaville-Océan ne pouvaient s'abaisser au-dessous d'une vingtaine de milliers de travailleurs constamment à l'ouvrage. Y avait-il assez d'hommes disponibles à portée de la voie ferrée pour qu'un pareil effectif pût être rassemblé sans difficulté ?

2. *Les disponibilités locales.*

Des doutes étaient venus, dès l'origine, à certains esprits avertis : « Comme partout ailleurs, pensait J.-M. Bel, et même comme dans la plupart de nos pays civilisés, la population locale sera impuissante à fournir les effectifs nécessaires. » Le Chatelier était du même avis, et il proposait de faire appel aux Pahouins du Gabon : « Il serait aisé d'en recruter 2 ou 3 000, en engagements d'un an. » Dans une région voisine et comparable, l'expérience du chemin de fer belge n'avait pas été encourageante :

« Notre principale préoccupation, écrivaient en janvier 1895 les constructeurs du Matadi-Kinshasa, a résidé dans le recrutement et l'entretien du personnel noir [...]. Nous avons acheté dans ce but dix steamers [...], nous avons, en outre, accepté les offres d'agents recruteurs qui nous ont envoyé successivement des Sierra-Léonais, des Krooboys, des Accras, des Popos, des Sénégalais, des Bathurst, des Lagos, des Elmina, des Whydah, des Monroviens, des Haoussa. Non content de s'adresser à la côte orientale où il [le Conseil d'administration] a obtenu quelques engagements de Zanzibarites, tous ces enrôlements étant insuffisants, il s'est adressé aux Antilles où des Barbades ont été recrutés, et finalement à la Chine, qui vient d'envoyer un premier contingent de coolies. C'est en vain qu'au Congo même on a tenté des recrutements d'indigènes » [13].

Les travailleurs disponibles aux abords du tracé « étaient entièrement accaparés par les services du portage, absolument essentiel à cette époque » [15, p. 180]. Par l'intermédiaire de Tipo-Tib, le chef des Stanley Falls, on s'efforça d'en recruter au Maniéma : un contrat garantit la fourniture de 3 200 hommes ; mais la mission venue prendre livraison du premier contingent dut rebrousser chemin devant l'insurrection arabe. Au total, c'est de la côte d'Afrique occidentale — les

colonies anglaises et, à un moindre degré, le Sénégal et la Guinée --- que vinrent, et de loin, les plus gros effectifs.

Dans le cas de la ligne française, il n'était évidemment pas question de trouver la main-d'œuvre requise aux abords immédiats du tracé. Pouvait-on du moins se la procurer dans le cadre des « circonscriptions » traversées par la voie ? Au début de 1921, juste avant le démarrage des travaux, celles-ci étaient au nombre de trois : le Pool, la Bouenza-Louessé et le Kouilou. Les recensements donnaient, pour la « population mâle adulte », un total de 70 295 dans les trois circonscriptions. Dans les mêmes limites (villes non comprises), les statistiques de 1950 comptaient 75 000 hommes. Il est donc peu probable que les recensements contemporains du début de la construction du chemin de fer aient gravement péché par sous-évaluation. Admettons que 10 % des « mâles adultes » aient échappé à ces recensements. Cela nous donne un total de 77 000 hommes. Mais nous devons en retrancher les individus physiquement diminués, incapables d'un effort prolongé : d'abord les hommes de plus de quarante-cinq ans (« vieillards » de la nomenclature officielle), dont la proportion peut être évaluée à 15 % ; puis un certain pourcentage d'infirmités et de malades. En fin de compte, il ne devait pas y avoir beaucoup plus de 60 000 hommes « valides ». L'embauche de 20 000 travailleurs équivalait à une ponction de l'ordre du tiers.

Un tel prélèvement était-il possible ? Le Gouverneur général Augagneur le crut à l'origine :

« J'ai décidé, écrivait-il à ses chefs de circonscription, que le recrutement des travailleurs se ferait sur place, c'est-à-dire sur une bande de territoire dont la future voie ferrée sera l'axe et qui s'étendra au Nord et au Sud de cette voie jusqu'à une distance qui, autant que possible, ne devra pas dépasser 100 km » [69].

De 1921 à 1923, trois plans successifs virent le jour, fixant pour chacune des subdivisions le pourcentage d'« hommes adultes » à prélever. Les « coefficients de prélèvement » prévus variaient, en fonction de considérations locales, entre le tiers et le dixième.

L'expérience montra vite que ces plans ne correspondaient pas à la réalité. D'une part, les contingents prévus étaient inférieurs aux besoins réels : 13 923 hommes dans le premier plan (10 avril 1921) ; 14 056 dans le second (21 novembre 1922) ; 15 955 dans le troisième (30 mars 1923). D'autre part, tout insuffisants qu'ils fussent, les taux de prélèvement adoptés se révélèrent inapplicables. Les autorités s'étaient bien rendu compte que le rassemblement de la main-d'œuvre n'irait pas sans peine. Aussi le Gouverneur général Augagneur avait-il posé en principe, dès septembre 1921, l'obligation pour les hommes de servir sur les chantiers [41]. Mais le travail forcé lui-même ne permit pas de réunir les effectifs escomptés. Dans le Kouilou, où eurent lieu

les ponctions les plus fortes, la levée des travailleurs ne tarda pas « à devenir difficile », pour des raisons que nous trouvons exposées dans un document d'août 1923 :

« ... les recrutements effectués jusqu'ici ont révélé l'existence d'éléments, si nombreux et si variables, indisponibles pour le chemin de fer — (chefs ; notables ; vieillards ; infirmes ; impotents ; malingres ; trypanosomés ; spécialistes ; employés de l'administration ; marins ; porteurs et tipoyeurs permanents ; fabricants de sel ; pêcheurs ; chasseurs ; traitants ; boutiquiers ; tailleurs ; boys ; cuisiniers ; blanchisseurs ; menuie main-d'œuvre locale et spécialistes nécessaires aux entreprises privées, etc., etc.) — que si l'entrée en jeu de ces éléments n'a guère de répercussion là où le recrutement se trouve encore limité, il n'en est pas de même dans les zones où le chiffre des travailleurs atteint le maximum prévu » [65].

Dès les premières levées, il ne resta plus assez d'hommes « pour l'agriculture, le portage des vivres et la relève des travailleurs ». Ces constatations amenaient leur auteur à une nouvelle évaluation, beaucoup moins optimiste que les précédentes, de la main-d'œuvre disponible dans les régions limitrophes du chemin de fer : moins de 10 000 hommes. Par la suite, on dut encore en rabattre.

Jusqu'ici, nous avons considéré la voie ferrée comme un tout. En fait, les choses ne se présentaient nullement de la même manière aux deux extrémités de la ligne. Côté Brazzaville, les besoins de main-d'œuvre, assez modiques, s'étiraient sur une grande longueur de voie. De plus, la densité de population des régions traversées était relativement forte : 10 habitants au kilomètre carré et plus, jusqu'au-delà de Mindouli. Ainsi plus des trois quarts des hommes recensés dans les circonscriptions situées sur le trajet de la voie ferrée — 55 000 sur 70 000 — résidaient-ils à l'aplomb du tronçon oriental, où les travaux ne réclamaient que le quart des travailleurs nécessaires pour la ligne entière. Dans ces conditions, le recrutement local satisfait les besoins, et l'on s'y tint jusqu'au bout.

Dans le Mayombe, au contraire, il fallait une main-d'œuvre considérable, alors que le pays était pratiquement vide. Même en ajoutant aux ressources du Mayombe celles de la plaine côtière, moins défavorisée, les 15 000 hommes établis à portée de la voie étaient bien incapables de fournir davantage qu'un faible appoint. On pouvait, il est vrai, envoyer dans le Mayombe des hommes recrutés plus à l'est de façon à réaliser une sorte de péréquation entre les deux parties de la ligne. C'est bien ce qui fut décidé. Dès le début, les travailleurs, levés dans la Bouenza-Louessé et dans la circonscription du Chemin de Fer¹ furent dirigés sur le Mayombe. Mais il n'était vraiment plus

1. Créée dans le courant de 1921, elle englobait les subdivisions de Mindouli, Mouyondzi, Boko-Songho et Loudima.

possible de parler de « recrutement local » pour ces hommes, envoyés à 200 kilomètres et plus de chez eux, dans un pays qui leur était complètement étranger. De toute façon, leur venue ne suffit pas — et de loin — à combler le déficit en hommes de la section côtière.

C'est ainsi qu'apparut rapidement l'inéluctable nécessité d'élargir le recrutement, au profit des chantiers du Mayombe. Le résultat fut un déplacement de main-d'œuvre de grande ampleur, dont nous allons maintenant aborder l'étude.

III. — LE RECRUTEMENT A DISTANCE

1. *Le cadre géographique du recrutement.*

Peu après son accession au poste de Gouverneur général¹, A. Antonetti, qui devait se consacrer entièrement au chemin de fer et le terminer contre vents et marées, tira des faits la conclusion qui s'imposait, en décidant d'étendre la zone de recrutement :

« Nous renonçons, exposait un rapport officiel, au recrutement exclusif dans la zone traversée par le chemin de fer [...]. Demandant moins d'hommes aux riverains de la voie ferrée, nous leur permettons de développer leurs cultures, de fournir davantage de vivres frais aux travailleurs du chemin de fer... » [69].

Dès février 1925, les autorités ordonnèrent la levée de 1 000 hommes en Oubangui-Chari et d'un nombre égal dans les circonscriptions du Moyen-Logone (Moundou) et du Moyen-Chari (Fort-Archambault), qui dépendaient du Tchad. Par la suite, ces deux unités administratives se trouvèrent rattachées à l'Oubangui-Chari. Mais le recrutement fut étendu à la partie restante du Tchad, car les populations de l'Oubangui-Chari « auraient difficilement admis que leurs voisins du Nord fussent soustraits au recrutement » [83]. On alla chercher des hommes jusque dans le Batha et l'Ouaddaï. Seules les communautés du Tchad septentrional échappèrent aux prélèvements. Le nord du Moyen-Congo dut également participer au recrutement élargi : ses premiers contingents arrivèrent à pied d'œuvre avant la fin de 1925. Seul des quatre territoires, le Gabon fut exempté de toute fourniture de travailleurs, « afin de ne pas accroître les difficultés du problème de la

1. C'est par un décret du 8 juillet 1924 qu'Antonetti fut nommé à Brazzaville. Il n'y alla pas immédiatement « comme c'était la coutume, prendre contact avec son personnel », mais « débarqua à Pointe-Noire et parcourut d'abord les travaux, voulant montrer par là l'importance qu'il attribuait au chemin de fer » [25, p. 34].

main-d'œuvre dans cette colonie côtière sollicitée par les exploitants forestiers et les employeurs européens ». Détachée du Gabon dans le courant de l'année 1925 pour faire désormais et durant de longues années partie intégrante du Moyen-Congo, la circonscription du Haut-Ogooué cessa, en 1926, de bénéficier de cette exemption.

2. *L'organisation du recrutement.*

Lever et amener à pied d'œuvre les travailleurs de la Division de Brazzaville, recrutés dans la région même, ne supposait pas une organisation bien poussée. Par contre, les recrutements à grande distance pour le Mayombe se révélèrent d'une exécution si délicate que l'Administration mit des années à mettre au point des méthodes satisfaisantes.

Une première opération consistait à chiffrer les besoins et à répartir le contingent global entre les circonscriptions. Les premières levées, décidées sous la pression de besoins urgents, se firent au jugé. Mais l'on arriva vite à une préparation plus rationnelle. Un effectif global de travailleurs à recruter était fixé pour l'année à venir en fonction des demandes du Mayombe. Une enquête auprès des chefs de circonscriptions posait ensuite les bases d'un plan de répartition. Ce plan faisait l'objet d'une décision du Gouverneur général. Après quoi, les circonscriptions étaient prévenues du nombre de travailleurs que chacune aurait à envoyer. Pour l'Oubangui-Chari et le Tchad, le détail de la répartition entre les circonscriptions était laissé à l'appréciation des lieutenants-gouverneurs. A l'intérieur des unités administratives, les chefs de circonscriptions ventilaient les demandes entre les subdivisions ; les chefs de subdivisions faisaient de même entre les terres. Tout à la base, le « chef de terre » africain¹ était « maître des désignations » [84], avec tout l'arbitraire et les injustices que cela sous-entend.

Venaient ensuite la levée et la concentration des hommes. C'était l'affaire des administrateurs « de brousse », qui virent cette tâche s'ajouter à beaucoup d'autres. La résistance de la population la leur rendit souvent difficile et pénible. Les travailleurs une fois rassemblés, il restait à les acheminer jusqu'au Mayombe. Pour les recrues de l'Oubangui-Chari et du Tchad, la voie de terre était utilisée jusqu'à Bangui, où avait lieu l'embarquement. Depuis le Tchad et les confins de l'Oubangui-Chari, les convois devaient faire « couramment 20 à 30 étapes » [76] avant d'arriver à destination. Au début, les travailleurs levés à Makoua, Fort-Rousset ou Ewo, dans le nord du Moyen-Congo, gagnaient directement Brazzaville par la route nord-sud,

1. Chef « administratif », placé à la tête d'un groupe de villages.

parcourant eux aussi plusieurs centaines de kilomètres à pied. Par la suite, ils furent transportés en bateau. Par contre, ceux d'Ossélé, Djambala et Gamboma continuèrent à voyager par terre. De Bangui (et d'Ouessou) à Brazzaville, et vice versa, la Société Afrique et Congo se chargeait des transports par eau. Les voyages commencèrent le 15 mars 1925. L'acheminement se faisait pendant les mois de juin à novembre, correspondant aux hautes eaux de l'Oubangui. A Brazzaville, les travailleurs s'embarquaient en wagon. Au terminus du rail¹, ils reprenaient la route. Les premières années, il fallait quinze jours de marche pour atteindre, dans le Mayombe, le centre d'immatriculation du Service de la Main-d'Œuvre. En 1928, un Service Automobile commença à fonctionner, pour les transports de personnel, entre Mindouli et Monzi. Le chemin de fer belge fut également mis à contribution.

La durée des voyages, à l'aller comme au retour, était longue. On comptait plusieurs mois pour amener sur les chantiers un homme pris dans le fond de l'Oubangui-Chari. Ce délai n'incluait pas seulement le temps du déplacement mais aussi l'attente, parfois interminable, aux points de rassemblement, les pauses et les périodes d'entraînement, assorties d'examens médicaux et de tris, les arrêts imputables aux retards des bateaux ou des convois automobiles. L'Administration dut installer des camps, partout où stationnaient les travailleurs en cours d'acheminement, et les doter de formations médicales et de magasins régulièrement approvisionnés. Des organismes spécialisés furent créés pour administrer les principaux camps et s'occuper des travailleurs en transit. Il y eut un Service de la Main-d'Œuvre à Brazzaville, qui mobilisa jusqu'à huit Européens, et un autre à Bangui. Sur le tard, un Service Administratif du Ravitaillement, des Transports et du Transit de la Main-d'Œuvre fut chargé de centraliser toutes les questions relatives à l'acheminement.

Les recrutements étaient assortis d'une sélection médicale. Le tri initial, dans les centres de rassemblement, se répétait en cours de route, puis au moment de l'incorporation dans le Mayombe. Chaque examen éliminait une nouvelle fraction d'inaptes. Le fait s'explique en partie par les fatigues, la sous-alimentation ou les maladies se déclarant en cours de voyage. Mais il tient aussi aux « difficultés d'appréciation de l'inaptitude physique » [76] en l'absence de critères précis convenant aux Noirs de l'A.E.F. Peut-être, sur les lieux du recrutement, les médecins, « trop accessibles à la pression administrative » [84], craignaient-ils, par une sélection rigoureuse, d'entraver la levée des contingents. L'enquête administrative, menée en Oubangui-Chari au sujet de deux membres du corps médical réputés trop

1. Kilomètre 80 en 1927 ; 97,500 en 1928 ; 120 en 1930.

stricts, le donnerait à penser. Par contre, au point d'aboutissement des travailleurs, « le médecin, qui a l'expérience des chantiers et supporte le poids de la morbidité, redoute les défaillances et est plus enclin à la sévérité » [76]. Les médecins de brousse ne reçurent qu'à la fin de 1928 une instruction fixant « pour chaque taille les minima de poids et de périmètre thoracique, en tenant compte des conditions particulières » aux populations de l'A.E.F. [98]. A la même époque les voyages, devenus plus rapides et moins fatigants, cessèrent de créer des inaptes en grand nombre.

L'élimination d'une fraction des recrues, dans les camps de passage et au moment de l'incorporation, posait un problème. Dans la mesure où ces hommes n'étaient pas profondément atteints, mais seulement affaiblis, ne valait-il pas la peine de les récupérer, en les affectant aux tâches réclamant le moins d'efforts physiques, plutôt que de les renvoyer et de perdre le bénéfice d'un transport coûteux ? Lancée de bonne heure, cette idée prit corps en 1928, avec la création d'une catégorie de travailleurs « malingres », « employés à l'entretien des camps, à la propreté des W.C., au service des magasins, etc. » [98]. Le terme « malingre » devint vite « une injure entre travailleurs » [91], et les malingres se muèrent en « auxiliaires ». Les travailleurs auxiliaires donnèrent satisfaction.

3. *La résistance au recrutement.*

Dans le nord du Moyen-Congo, « les recrutements de porteurs pour les colonnes du Cameroun pendant la guerre » avaient laissé de « mauvais souvenirs » [69]. Partout ailleurs, les premiers recensements ne semblent guère avoir soulevé de résistance. Le recrutement de trois cents travailleurs dans la Bouenza-Louessé s'effectua « en peu de temps et avec une facilité surprenante » [53]. En Oubangui-Chari, les levées initiales se firent apparemment « sans incident notable » [69]. Mais la situation évolua vite. On vit bientôt les villageois user de toutes les ruses, de toutes les échappatoires imaginables, voire de la force pour n'être pas envoyés dans le Mayombe. A l'approche des gardes recruteurs, des fonctionnaires européens en tournée, des villages entiers « prenaient la brousse », allaient se cacher en pleine forêt, auprès de plantations clandestines « nombreuses et vastes » [57].

Vers la côte, bon nombre d'hommes, « pour éviter l'enrôlement d'office au titre du chemin de fer » [76], se faisaient embaucher sur les chantiers de Pointe-Noire. A l'autre bout de la ligne, « beaucoup d'indigènes » de Zanaga, devançant également l'appel, trouvaient un refuge sur ceux de Mindouli [84]. Treize villages bakongo passèrent avec armes et bagages de la circonscription du Chemin de Fer dans

celle du Pool, hors du périmètre de recrutement du Mayombe. Dans bien des endroits, les hommes, pour se mettre à l'abri, entraient au service d'employeurs européens. Les postes à bois du Congo, les factoreries de la C.F.H.B.C. devinrent ainsi des lieux d'asile.

« De plus en plus, se plaignait l'administrateur de Makoua, les villages sont désertés par les jeunes gens qui, par peur du recrutement, se réfugient dans les postes de la Compagnie Concessionnaire, dont les agents les accueillent d'autant plus qu'ils ont reçu l'ordre d'engager tous les indigènes qui se présentaient » [55].

Renversant la situation à son profit, M. Tréchet se posait en « protecteur des indigènes » [56]. Dans l'Alima-Léfini, le chef de circonscription dut réagir en faisant porter la levée « sur tous, polices, capitas, travailleurs des factoreries et des missions, [...] hommes robustes et déjà déracinés de leurs villages » [84].

D'autres villageois se terrèrent dans quelques régions où une occupation administrative trop lâche ne permettait pas de les atteindre. Avant la création du poste, le territoire de Zanaga abrita ainsi des fuyards de la Bouenza-Louessé. En 1928, le nord du plateau du Mbé était une « Terre Promise : pas de groupement, pas de recrutement, pas d'obligation administrative, en un mot le bon vieux temps » [84]. Il hébergeait, sous la haute protection du Makoko, plusieurs centaines de fugitifs venus de l'autre côté de la Léfini. Il fallut, pour couper court à cet exode, remanier la carte administrative. Le Gabon, exempté du recrutement, attira bien des réfractaires, voire des villages constitués. Les uns ralliaient leurs parents ethniques, établis de l'autre côté de la frontière. D'autres s'enfoncèrent dans la forêt, « sur les confins des circonscriptions du Djouah, des Adoumas et du Haut-Ogooué » [60]. Quelques-uns cherchèrent leur salut dans une semi-dissidence. Vers Ouesso et Souanké, plusieurs villages essayèrent de passer au Cameroun, où rien ne les menaçait. Bien plus au nord, l'on signalait des Sara réfugiés au Cameroun et en Nigéria, d'autres dans la région d'Abéché, prêts à gagner le Soudan à la moindre alerte. Des Batéké traversaient le Congo et disparaissaient en territoire belge. « Un grand nombre d'indigènes de la subdivision de Madin-gou [...] [s'enfuyaient] au Congo Belge ou au Cabinda [...] par peur d'être recrutés sur les chantiers » [58]. Les relations familiales leur facilitaient la chose.

Devant la résistance de la population et « la mauvaise volonté évidente » de certains chefs « de connivence avec leurs hommes » [55], l'Administration eut recours à la force. Sans doute « le principe de la contrainte matérielle » n'était-il pas « admis par l'autorité supérieure », comme le pensait un administrateur [69]. Mais l'autorité supérieure fermait les yeux, et les exécutants, tenus par des directives impérieuses, n'avaient pas le choix des moyens. Parfois, la vue des chéchias suffisait

à dissiper toute velléité de résistance, et les hommes subissaient leur sort avec une morne résignation. Plus souvent, les recrutements prirent l'allure d' « une véritable chasse à l'homme », dont le gibier était conduit aux points de rassemblement « la corde au cou » [69]. Dans certains cas, l'opposition des villageois tournait à la violence. « Les Babembé de Mouyondzi, signalait leur administrateur, résistent ouvertement au recrutement et jouent facilement du couteau, de la matchette et du fusil, puis prennent la brousse... » [84]. Vers Makoua, des gardes envoyés par le chef de subdivision « se virent entourés par une centaine d'énergumènes armés de sagaies et de couteaux qui se précipitèrent sur eux et délivrèrent les indigènes recrutés » [55]. Un des incidents les plus graves eut lieu au Tchad dans la région de Djimber. En 1928, à l'annonce d'un recrutement, « les gens se réfugièrent sur la montagne de Djimber, massif montagneux de 3 à 400 mètres, très abrupt et d'accès extrêmement difficile ». Un assaut mené par le chef de canton fut arrêté « par une grêle de pierres et de blocs rocheux que les rebelles propulsaient du haut de la montagne » [77]. Tirant pour se couvrir, les assaillants durent se replier. Trois morts restèrent sur le terrain. L'intervention personnelle de l'administrateur permit seule d'obtenir la soumission des villageois.

Au cours des opérations de police, ce sont les hommes les moins robustes qui se faisaient prendre. D'une façon générale, sûrs d'être renvoyés chez eux par les médecins chargés du tri, les faibles faisaient peu d'efforts pour se soustraire au recrutement. De là, une singulière « augmentation du nombre des inaptes » [76] parmi les recrues.

Une fois en chemin, les travailleurs reconnus bons pour le Mayombe n'étaient pas résignés pour autant. Beaucoup n'attendaient qu'une occasion favorable pour prendre la fuite. La nostalgie du village, bientôt ressentie, incitait les plus amorphes à s'échapper. Sur 6 832 individus mis en route *via* Brazzaville au titre de l'année 1927, 585 ont été portés manquants au départ de la capitale. Avec l'éloignement, les désertions se faisaient plus rares. Mais il y en avait toujours. Dans le Mayombe même, elles enlevaient aux chantiers un nombre appréciable de travailleurs. Sur 7 031 hommes immatriculés durant l'année 1926, 431, soit 6,1 %, s'échappèrent [76]. L'origine des travailleurs y faisait beaucoup : plus leur village était proche, plus ils désertaient. Parmi les équipes libérées avant mai 1929, celles de Kouilou, de la Bouenza-Louessé et du Chemin de Fer accusent respectivement 25,64 %, 11,03 % et 6,68 % de disparitions en cours de service. Le pourcentage s'abaisse à moins de 2,5 % pour les contingents du nord du Moyen-Congo, à moins de 2 % pour ceux de l'Oubangui oriental. Il est insignifiant pour les équipes du nord de l'Oubangui-Chari et du Tchad [90].

La résistance au recrutement manifestait « la volonté bien arrêtée

des indigènes de ne pas aller travailler au B.O. ... » [54]. Comment expliquer cette attitude ?

« Nous demandons, répondait le Gouverneur général Antonetti, à des hommes qui ne sont jamais sortis de leur coin de terre, pour qui le monde est limité à un étroit canton de gens de leur race, de partir au loin, de se séparer des leurs, d'aller dans des régions où leur langue n'est pas comprise, où ils sont des isolés, où en cas de mort ils sont exposés à ne pas recevoir la sépulture rituelle qui assurera la paix à leurs mânes. Ils savent que s'ils sont nourris par nous, ils seront astreints à un travail régulier, ce qu'ils ont en horreur. Il serait bien extraordinaire, à moins de cas spéciaux et isolés, qu'une telle aventure les tentât » [66].

Tout cela est vrai, mais ne suffit pas à expliquer la « terreur panique » [66] que déclenchait l'annonce d'un recrutement, ni que l'envoi sur les chantiers du Mayombe fût considéré comme « une condamnation à mourir » [84]. Rejoignant un vieux fond de croyances, l'appréhension des villageois suscitait des mythes effrayants. « Ceux qui verront la mer, pensaient les gens de Zanaga, contracteront une maladie mortelle... » Par « la mer », il fallait « entendre la région de Pointe-Noire et par extension le Mayombe... » [84]. Au Tchad, un administrateur s'entendait dire : « Aller à Brazzaville pour couper la montagne ? Ce n'est pas bon : tous les hommes y meurent. » Et M. de Coppet, lieutenant-gouverneur, de préciser : « Cette légende de la montagne, sorte de génie naturel auquel on ne peut échapper, est répandue dans tout le Tchad sous des formes différentes, mais la montagne maléfique est toujours à la base. » Elle devait se refermer sur les travailleurs, on la faisait sauter pour les ensevelir...

D'où venaient donc toutes ces légendes, et derrière elles cette « peur d'aller à la machine » [55], qui tournait si facilement à la panique ? On voulait qu'elle fût née d'une erreur commise par certains administrateurs, qui « n'auraient pas hésité pour faciliter la perception de l'impôt, ou plus généralement l'administration de leur territoire, à présenter le recrutement comme une sanction disciplinaire aggravée » [66]. De là, « la légende du chemin de fer punition » [66] et l'idée « que les chantiers de ce chemin de fer étaient une succursale de la prison, une manière de bagne... » [66]. L'explication est ingénieuse et peut-être exacte en partie, mais encore une fois bien insuffisante. Elle ne rend aucunement compte des désertions sur les chantiers. La fâcheuse réputation du chemin de fer avait malheureusement un fondement bien réel : les mauvaises conditions d'existence, les mauvaises conditions de travail, les maladies, les décès en masse dans les camps du Mayombe. Au bout d'un temps plus ou moins long, les échos de la situation véritable avaient filtré jusqu'au plus profond de la brousse, par le canal des déserteurs, des travailleurs réformés ou rapatriés en fin de service. Bien entendu, les « voyageurs désireux de faire

sensation », les déserteurs, voulant « se justifier aux yeux du village furieux d'avoir à fournir des remplaçants » [66], poussaient encore au noir le tableau. Des faits incontestables ne s'en trouvaient pas moins à la base du refus de servir, alors que les levées initiales avaient été en général faciles. Les difficultés, qui suivirent un peu partout les premiers rapatriements et la diffusion des nouvelles, le montrent clairement¹.

Inversement, dès que l'existence des travailleurs se fut sérieusement améliorée, le recrutement devint plus aisé. En 1929 déjà, l'obligation de servir était « dans certaines circonscriptions du Moyen-Congo et de l'Oubangui-Chari [...] parfaitement admise » ; les levées d'hommes ne nécessitaient dans ces régions « non seulement l'emploi d'aucune contrainte, mais même pas l'envoi de gardes régionaux... » [96]. La même année, un inspecteur des colonies confirmait

« ... qu'en général si les indigènes ne témoignent pas d'enthousiasme pour se rendre au Chemin de Fer, ils sont cependant résignés à cette obligation et ne paraissent nullement désespérés quand ils vont sur les chantiers. On note des volontaires, mais on relève des désertions. La masse est passive et accepte son sort » [83].

Fait significatif : à Mabirou (Alima-Léfini), c'est « la faible mortalité du détachement de 1930 » qui fit apparaître les premiers « volontaires » [59].

Durant les dernières années de la construction, non seulement le recrutement ne se heurta plus à aucune résistance, mais encore un nombre croissant de travailleurs s'engagèrent ou se rengagèrent spontanément : il y eut 96 volontaires en 1929, 590 en 1930, 1 631 en 1931, 3 463 pendant les onze premiers mois de 1932. A partir de décembre 1928, des bonifications de salaire de plus en plus élevées et des primes favorisèrent ce mouvement de rengagement ; toute autre considération mise à part, elles se justifiaient largement par le rendement supérieur des travailleurs entraînés. Grâce à l'afflux des volontaires, 4 550 appelés suffirent aux besoins de la Division Côtière en 1932, là où le plan de recrutement en prévoyait 8 000. Les rapatriements avant terme étaient en cours dès la fin de l'année et le Gouverneur général put annoncer : « ... commencé avec le recrutement forcé,

1. La même réaction avait été enregistrée à l'époque de la construction du Matadi-Kinshasa : sur la côte d'Afrique occidentale, « lorsque les navires ramenèrent à leurs lieux d'origine des centaines de malades et de travailleurs rentrant en congé dans un état d'épuisement pitoyable, lorsque la nouvelle se répandit que des centaines de morts étaient enterrés là-bas, les chantiers du chemin de fer du Congo acquirèrent une effroyable réputation ». Et les autorités, anglaises et françaises, prirent « des mesures pour empêcher l'exportation de la main-d'œuvre locale » [15, pp. 219-220].

le chemin de fer s'achèvera uniquement avec des travailleurs volontaires »¹.

Est-ce à dire que si tout s'était bien passé sur les chantiers, le recrutement de la main-d'œuvre n'aurait posé aucun problème ? Non, certes. Mais les villageois s'y seraient vite résignés, comme à la levée annuelle de recrues par l'armée. Les procédés normaux du commandement administratif auraient suffi, avec l'aide des chefs autochtones, à assurer sans heurts la réunion des contingents. Il y aurait eu bien moins de déserteurs et le mouvement d'engagements volontaires se serait amorcé de bonne heure, réduisant d'autant les besoins.

C'est bien ce qui s'est passé sur les chantiers du tronçon oriental. Les travailleurs y vivaient plus près de chez eux et dans des conditions proches de la normale, encore que l'on ne s'occupât guère de leurs besoins. Leur mortalité était faible. Certes, pour échapper à ce qu'ils considéraient comme une corvée désagréable, un assez grand nombre désertèrent. La proximité de leurs villages et de leurs familles les y incitait. Il y eut 835 déserteurs en 1928, pour un effectif moyen mensuel de 1 735 travailleurs recrutés. Mais l'Administration put rassembler chaque année les effectifs voulus, sans recourir à l'appareil de contrainte que la résistance de la population rendait indispensable quand il s'agissait de la section côtière. Les volontaires firent leur apparition plus tôt que dans le Mayombe, et le nombre s'en accrut plus vite. Dès 1928, l'effectif moyen mensuel comprit 395 volontaires, face à 1 753 appelés ; pour les quatre premiers mois de l'année 1929, on compte 1 269 volontaires et 2 253 recrutés.

4. *La crise des effectifs.*

Tant que les besoins de la S.C.B. restèrent modestes, le recrutement parvint à les satisfaire. Mais passée la période de demi-sommeil des travaux, à la fin de 1924 et en 1925, et la nouvelle convention mise en vigueur, les demandes de l'entreprise suivirent une progression rapide : 1 000 hommes pour avril 1925, 3 100 pour janvier 1926, 5 600 pour janvier 1927, 8 800 à partir de juin 1927². Malgré l'extension du recrutement, l'Administration fut alors dans l'incapacité de procurer à la Société des Batignolles les travailleurs promis. Voici, d'après l'ingénieur en chef de la S.C.B., comment les choses se passèrent :

1. Même renversement de situation, jadis, sur la voie ferrée belge : quand les choses se furent améliorées, les recrutés, rentrant chez eux en bonne santé et munis d'« économies substantielles », firent « la meilleure des propagandes » ; beaucoup « implorèrent un ticket de retour pour revenir sur les chantiers après quelques mois de congé » [15, p. 308].

2. Compte tenu de la réduction de dix à neuf heures de la journée de travail, décidée entre-temps.

« ... si en octobre 1923 nous avons pu avoir sur nos chantiers un effectif journalier de 3 890 recrutés, quantité largement suffisante pour nos besoins du moment, à mesure qu'ils augmentaient, nous avons vu décroître, à notre grande surprise, le nombre des recrutés mis à notre disposition par la Colonie. En avril 1926, nous n'en avons plus que 1 220. A cette époque seulement les résultats de la nouvelle organisation ont commencé à se faire sentir par l'augmentation progressive de nos effectifs jusqu'en mars 1927, où ils ont atteint 2 460. Puis, sans transition, la débâcle a eu lieu sans discontinuité jusqu'à la fin de 1927, où nous n'avons plus sur nos chantiers que 1 450 recrutés » [81].

Dans l'impossibilité de tenir ses engagements, le Gouvernement général dut négocier : un avenant à la convention de 1925, conclu en août 1927, ramena de 8 000 à 4 000 le chiffre de la main-d'œuvre à fournir (4 400 sur la base de la journée de neuf heures) et diminua d'un cinquième environ les journées de travail exigibles par homme et par mois. Avec le nouveau mode de calcul, la Colonie n'avait plus à maintenir sur les chantiers que l'équivalent de 3 200 hommes du précédent régime. De l'aveu même des autorités, le déficit ne disparut pas pour autant. Après avoir atteint 103 000 journées en août 1927, sur un total exigible de 160 000, il oscilla par la suite entre 24 000 et 51 000 journées [81]. Les variations imprévues des effectifs aggravaient encore les effets de leur insuffisance.

Les difficultés de recrutement n'expliquent pas entièrement cette crise de la main-d'œuvre. Il faut tenir compte aussi de l'amenuisement rapide des contingents de recrues sous l'effet des désertions, des décisions de réforme et d'une lourde mortalité. Dès la mise en route, les effectifs fondaient littéralement. 6 832 recrues avaient été expédiées au titre de l'année 1927 par les circonscriptions situées au nord de Brazzaville ; le voyage et la visite d'incorporation suffirent à en éliminer 1 338, soit 37 % [76] ; 7 031 hommes avaient été immatriculés en 1926 par le Service de la Main-d'Œuvre ; au bout d'un an le déchet atteignait presque 45 % [76]. Les statistiques ne permettent malheureusement pas de suivre les mêmes hommes de bout en bout, depuis les centres de rassemblement jusqu'à leur libération des chantiers. Durant les années critiques, autant qu'on puisse en juger, les contingents d'origine lointaine finissaient par se réduire au tiers de leur effectif initial. Parmi les hommes qui tenaient bon, beaucoup passaient une partie de leur temps de service, malades, dans les formations sanitaires. Dans ces conditions, le recrutement n'était pas « sans analogie avec le travail de Pénélope » [69]. Il consistait à verser indéfiniment des hommes dans le trou sans fond des chantiers.

Quand la situation sanitaire se fut améliorée et que les recrutements eurent cessé de se heurter à une résistance désespérée, l'effectif des travailleurs se mit à monter en flèche. A la fin d'avril 1929, il y avait sur les chantiers de la S.C.B. 2 400 hommes fournis par le Service de la Main-d'Œuvre. En 1930, leur nombre atteignit en moyenne 4 297 ;

en 1931, il s'éleva à 5 640 ; pendant le premier semestre de 1932, il dépassa 6 500 [101]. Ainsi la construction put-elle prendre fin le 13 avril 1934, date à laquelle « le dernier boulon fut serré à la gare de Favre, près Dolisie [...], par le Gouverneur général Antonetti » [25, pp. 28-29]. On travaillait depuis plus de dix années au chemin de fer, mais sans la remontée des effectifs, il en aurait fallu dix autres pour en venir à bout.

Une génération plus tôt, la même évolution s'était produite, sur les chantiers du Matadi-Kinshasa. A la fin de 1890, 2 000 travailleurs environ avaient pu être réunis, d'une grande diversité d'origines. En mai 1893, il n'en restait plus que 1 250. A partir de là, l'effectif s'était remis à croître, d'abord lentement, puis plus vite, jusqu'à atteindre 7 921 travailleurs en juin 1897.

5. *L'intermède chinois.*

Ici prend place la seule note pittoresque de cette rude « aventure » que fut la construction du Congo-Océan. Quand il apparut que le recrutement, même étendu à l'Oubangui-Chari et au Tchad, ne permettrait pas à l'A.E.F. de remplir ses engagements envers la S.C.B., que la main-d'œuvre péniblement réunie fondait entre les mains des utilisateurs, que les travaux risquaient de durer indéfiniment, la métropole s'émut. Talonné par les attaques des députés, le ministre des Colonies, Maginot, fervent partisan du chemin de fer, crut trouver une solution dans l'envoi d'un contingent de coolies chinois. Les précédents du Matadi-Kinshasa, du Kayes-Niger et du canal de Panama suggéraient tout naturellement cette idée.

Les choses furent menées rondement. Devant le « peu d'enthousiasme des Chinois protégés français », sollicités par le résident supérieur de Kouang-Chéou-Wan, le Gouvernement général de l'Indochine fit appel à un armateur de Haïphong. Celui-ci se chargea de trouver 600 coolies sur les 800 prévus, dans le délai imparti, qui était très court, moyennant 84 piastres par tête. Opérant selon des méthodes qu'il vaut mieux sans doute ignorer, avec l'aide des autorités de Hong-Kong et de Canton, le recrutement ramassa « le rebut des indésirables », parmi lesquels non seulement des spécialistes, qui n'avaient pas leur place sur les chantiers du chemin de fer, mais encore « des croupiers, des coiffeurs, d'anciens officiers et soldats, etc., et même des intellectuels » [106]. Tout ce monde s'embarqua au jour dit, et parvint à Pointe-Noire le 13 juillet 1929, après deux mois de croisière. A bord, un surveillant avait été assassiné, et les coolies avaient refusé de se laisser déparasiter. Sitôt débarqués, ils se mirent « à piller la ville et à rosser les gendarmes noirs. Il fallut mettre une garnison

à Pointe-Noire, faire venir des gendarmes européens, les encadrer solidement et fortement » [101].

Tout avait été prévu pour que les coolies vécussent dans les meilleures conditions matérielles et morales.

« [Ils] venaient avec leur médecin, cinéma, jeux, théâtre. Il fallut leur construire des campements en maçonnerie. Ils avaient droit à des lits, à des moustiquaires. On devait faire venir de Chine des aliments spéciaux : thé, confiture de pois, poisson séché spécial, crevettes. Il fallait prévoir chaque jour une distribution de viande fraîche » [101].

Les Chinois n'avaient leur raison d'être que dans le Mayombe, où le Gouverneur général comptait les envoyer sans retard. Mais le ministère ne l'entendait pas ainsi. L'initiative venait de lui et il ne voulait encourir aucun des reproches qu'avait valu aux autorités locales le mauvais état sanitaire des travailleurs africains. Les coolies ne devaient aller dans le Mayombe qu'après « un séjour suffisamment prolongé et un acclimatement certain dans la zone des savanes ». De plus, pour déterminer « scientifiquement » les réactions des Chinois « au climat spécial du Mayombe », il convenait de faire « des essais préalables avec des équipes sélectionnées et d'un effectif très restreint » [82].

Finalement, « à force d'insistance », le Gouverneur général fit envoyer la moitié du contingent au kilomètre 104. Alors commencèrent les difficultés : « mauvaise volonté manifeste », « sabotage », et pour finir incidents avec les agents d'encadrement [106]. Laissons la parole au chef de la Fédération : « Quand on dut les faire travailler, ils opposèrent une force d'inertie insolente, on craignit même une révolte dans le Mayombe [...] ; il fallut doubler la police, donner des cartouches aux sentinelles. » Au bout de quelques mois, 190 Chinois furent reconnus comme « des meneurs dangereux qu'il fallait rapatrier d'urgence ». Un an plus tard, 400 autres durent être renvoyés « pour mauvaise volonté incurable. Un petit noyau fut autorisé à faire une troisième année » [101]. Seulement trois d'entre eux restèrent ensuite comme travailleurs libres. Dans la mesure où ils se prêtèrent au travail, les Chinois ne donnèrent pas ce que l'on attendait d'eux. Les promoteurs de l'expérience avaient mis en avant leur rendement supérieur à celui des Noirs. Mais, après coup, les cadres européens estimèrent « le rendement du Chinois entraîné [...] au plus égal à celui du Sara ou du Banda entraîné » [106].

Le plus grave, au dire d'A. Antonetti, fut l'effet produit sur les travailleurs autochtones :

« Ceux-ci avaient regardé avec curiosité les Chinois à leur arrivée. En raison de la couleur de leur peau ils les avaient d'abord pris pour des Blancs. En voyant leurs mœurs, la façon dont ils se comportaient, leur paresse, leur indiscipline,

ils les rangèrent bientôt dans une catégorie inférieure. Ils ne furent que plus surpris de voir que nous tolérions tout sans réagir et ils commencèrent à faire comme les Chinois ; les refus de travail, d'obéissance ensuite au personnel d'encadrement, se multipliaient ».

La présence des Chinois aurait contribué de la sorte à « la psychose de démoralisation qui a régné sur les chantiers pendant cette période » [101].

En tant qu' « expérience scientifique d'acclimatement » [101], l'importation de main-d'œuvre asiatique fut un succès magnifique qui valut au Gouvernement général les félicitations de la Société d'Hygiène de France. Mais sur le plan de l'efficacité pratique, l'échec était patent. On avait « seulement acquis la conviction qu'il était possible de faire vivre un Chinois au Congo à ne pas faire grand-chose pour 17 000 F par an » [106].

On l'aurait appris plus vite en considérant une autre « expérience », bien antérieure : celle des 550 coolies chinois que Thys, donnant suite à une idée qui depuis longtemps « tenait fort à cœur » à son roi, avait fait recruter à Macao pour les employer sur les chantiers du Matadi-Kinshasa. « En quelques semaines [...] trois cents étaient morts ou en fuite vers le Kasai et le Kwango. » Les rescapés durent être occupés « à des travaux ne comportant aucune fatigue » [15, p. 236]. Et les Belges n'avaient pas réussi à tirer un meilleur parti des « trois cents nègres américains originaires des Barbades », amenés à grands frais sur leurs chantiers, et qui s'y révélèrent n'avoir « jamais touché une pioche », car il y avait parmi eux « de tout », même un orfèvre ! [15, pp. 220, 234.]

6. *Les comptes du recrutement.*

Nous disposons, pour faire les comptes du recrutement, d'un tableau détaillé, établi à l'époque par les soins du Gouvernement général de l'A.E.F. Ce tableau donne, pour chaque année, le « nombre de travailleurs recrutés mis en route par les Circonscriptions », à destination de chacune des deux divisions de la voie [109]. Établi avec soin, recoupé dans l'ensemble par les autres documents d'époque, il peut être utilisé avec une certaine sécurité. Quelques erreurs ont seulement dû être corrigées, et un petit nombre d'omissions réparées. Les chiffres obtenus sont présentés en deux tableaux : 1) selon l'origine géographique des recrues ; 2) selon la division à laquelle les contingents étaient destinés. Pour simplifier, le tableau I regroupe les circonscriptions d'origine — à l'exception du Pool, maintenu à part — en quatre ensembles significatifs : Tchad, Oubangui-Chari, Moyen-Congo au nord de Brazzaville et « zone du chemin de fer ». Les délimi-

tations ont été faites d'après la carte administrative de 1928. Le Moyen-Chari et le Moyen-Logone, qui appartenaient au Tchad au début des travaux, et devaient faire ultérieurement retour à ce territoire, sont compris dans l'Oubangui-Chari, dont ils faisaient partie à l'époque des recrutements. De même avons-nous englobé la Haute-Sangha¹ dans le nord du Moyen-Congo, dont elle allait être détachée, par amputations successives, de 1928 à 1934, pour être amalgamée progressivement à l'Oubangui-Chari. Nous avons groupé, dans la « zone du chemin de fer », les trois circonscriptions, parmi celles qui existaient alors, qui ont participé dès l'origine au recrutement pour la Division Côtière : Kouilou, Chemin de Fer et Bouenza-Louessé. Quant à notre Pool, il s'identifie à la circonscription administrative du même nom, dans les limites qu'elle devait conserver jusqu'en 1930 (subdivisions de Brazzaville, Boko, Kinkala, Mayama, Mindouli).

En partant des chiffres rectifiés, nous avons essayé de mesurer le recrutement en années d'absence, compte tenu du temps variable durant lequel les hommes ont été éloignés de leur circonscription de résidence. Ce temps a dépendu d'abord de la durée du service sur les chantiers. D'une région à l'autre, et suivant les années, des différences considérables sont à noter. Les recrues du Pool ont été appelées d'abord pour quatre mois, puis pour six mois. Dans la « zone du chemin de fer », le temps est passé de quatre mois à un an. Les travailleurs du nord du Moyen-Congo ont été recrutés pour un an du début à la fin ; ceux de l'Oubangui-Chari et du Tchad pour un an au début, puis pour dix-huit mois. A la durée du service nous avons ajouté celle du voyage aller et retour, évaluée à huit mois pour les contingents du Tchad, six mois pour ceux de l'Oubangui-Chari et de la Haute-Sangha, quatre mois pour ceux du nord du Moyen-Congo, deux mois pour ceux de la Bouenza-Louessé, un mois pour ceux des circonscriptions du Kouilou et du Chemin de Fer². Il ne restait plus qu'à multiplier le nombre des recrues par la durée d'éloignement pour obtenir, dans le cadre de chaque circonscription, le total des années d'absence. Les chiffres qui en résultent n'ont qu'une valeur indicative : bien des hommes ont été réformés ou portés déserteurs avant l'achèvement de leur temps de service ; d'autres sont morts loin de chez eux ou se sont fixés après leur libération le long de la voie ferrée.

Si nombreux qu'aient été les retours anticipés et plus encore les disparitions définitives, les « années d'absence », telles que nous les avons calculées, restent un bon étalon de l'effort fourni par les différentes unités administratives. Pour bien mettre en évidence l'impor-

1. Subdivisions de Carnot, Berbérati, Bouar, Baboua, Nola, N'Gotto et M'Baïki.

2. A l'exclusion des travailleurs recrutés dans la circonscription du Chemin de Fer, à partir de 1929, pour la Division de Brazzaville.

TABLEAU I. — TRAVAILLEURS RECRUTÉS POUR

	1921	1922	1923	1924
I. — VENTILATION SELON L'ORIGINE GÉOGRAPHIQUE.				
1. <i>Travailleurs recrutés au Moyen-Congo.</i>				
a) Dans le Pool :				
Effectifs	4 600	4 800	4 800	4 000
Années d'absence	1 525	1 600	2 400	2 000
b) Dans la « zone du chemin de fer » ¹ :				
Effectifs	150	625	4 800	4 825
Années d'absence	50	200	2 675	2 775
c) Au nord de Brazzaville ² :				
Effectifs	—	—	—	—
Années d'absence	—	—	—	—
2. <i>Travailleurs recrutés en Oubangui-Chari.</i>				
Effectifs	—	—	—	—
Années d'absence	—	—	—	—
3. <i>Travailleurs recrutés au Tchad.</i>				
Effectifs	—	—	—	—
Années d'absence	—	—	—	—
II. — VENTILATION PAR DESTINATION.				
1. <i>Travailleurs recrutés pour la Division de Brazzaville.</i>				
Effectifs	4 600	4 800	4 800	4 000
Années d'absence	1 525	1 600	2 400	2 000
2. <i>Travailleurs recrutés pour la Division Côtière.</i>				
Effectifs	150	625	4 800	4 825
Années d'absence	50	200	2 675	2 775
III. — TOTAUX.				
Effectifs	4 750	5 425	9 600	8 825
Années d'absence	1 575	1 800	5 075	4 775

1. Circonscriptions du Kouilou, du Chemin de Fer et de la Bouenza-Louessé.

2. Circonscriptions du Haut-Ogooué, de l'Alima-Léfini, de la Likouala-Mossaka, du

LE CHEMIN DE FER CONGO-OCÉAN, DE 1921 A 1932

1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	Total
4 800 2 400	3 800 1 900	3 000 1 500	4 675 2 325	5 000 2 500	3 000 1 500	2 200 1 100	1 150 575	45 825 21 325
2 475 1 525	1 650 1 000	2 425 1 525	1 825 2 100	2 025 2 225	1 875 2 075	1 800 1 900	100 125	24 575 18 175
1 775 2 475	1 850 2 550	1 175 1 600	1 900 2 600	1 025 1 400	625 850	825 1 125	275 400	9 450 13 000
1 425 2 100	6 800 10 200	6 700 10 025	6 075 12 150	5 800 11 600	6 025 12 050	5 600 11 200	3 550 5 325	41 975 74 650
925 1 525	— —	— —	600 1 325	725 1 575	1 150 2 475	1 525 3 250	500 825	5 425 10 975
4 800 2 400	3 800 1 900	3 000 1 500	4 675 2 325	5 375 2 875	4 000 2 575	4 600 3 800	1 425 925	49 875 25 825
6 600 7 625	10 300 13 750	10 300 13 150	10 400 18 175	9 200 16 425	8 675 16 375	7 350 14 775	4 150 6 325	77 375 112 300
11 400 10 025	14 100 15 650	13 300 14 650	15 075 20 500	14 575 19 300	12 675 18 950	11 950 18 575	5 575 7 250	127 250 138 125

Bas-Oubangui, de la Ngoko-Sangha et de la Haute-Sangha.

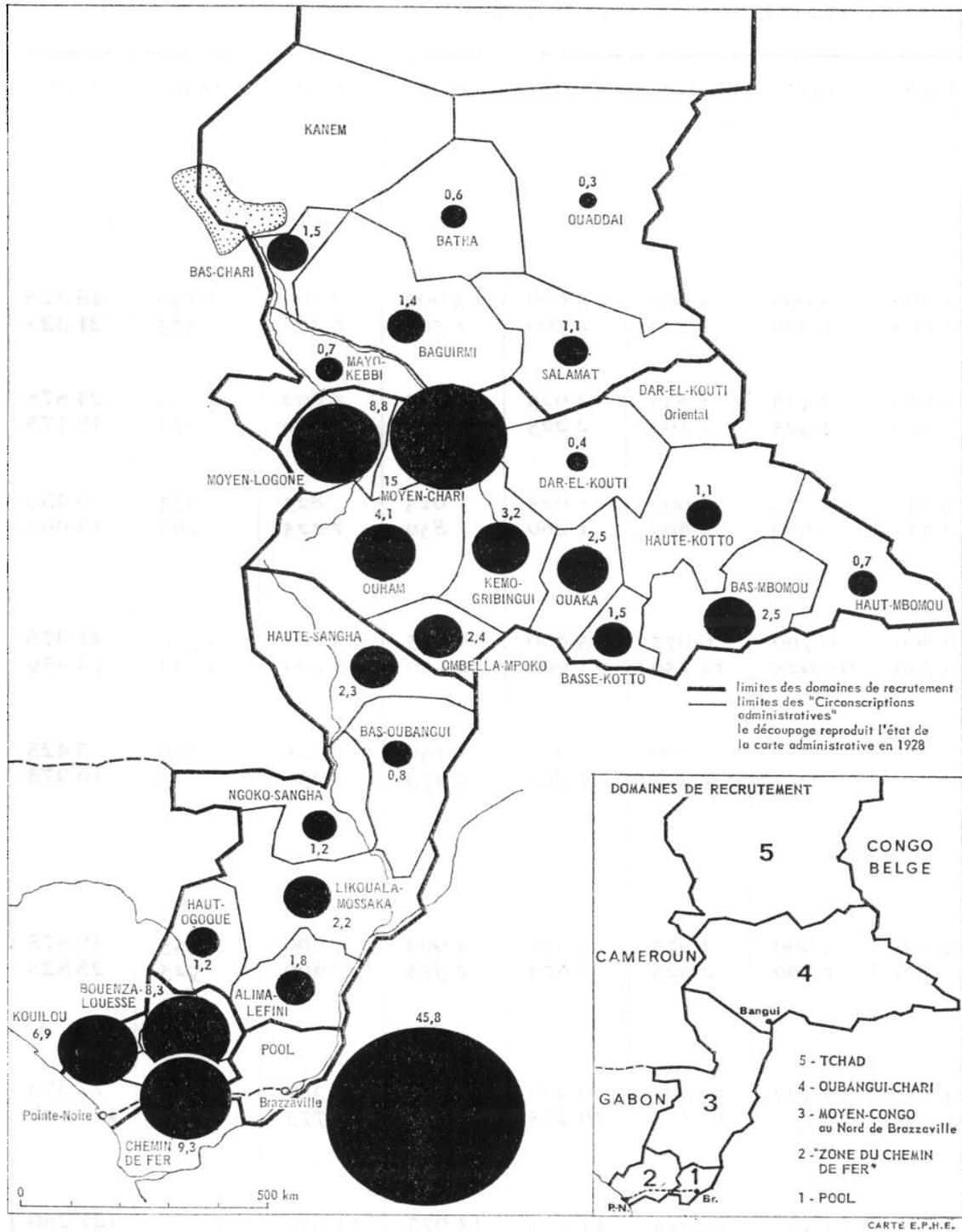


FIG. 3. — Les circonscriptions d'origine des travailleurs envoyés sur les chantiers du Congo-Océan (chiffres en milliers de travailleurs).

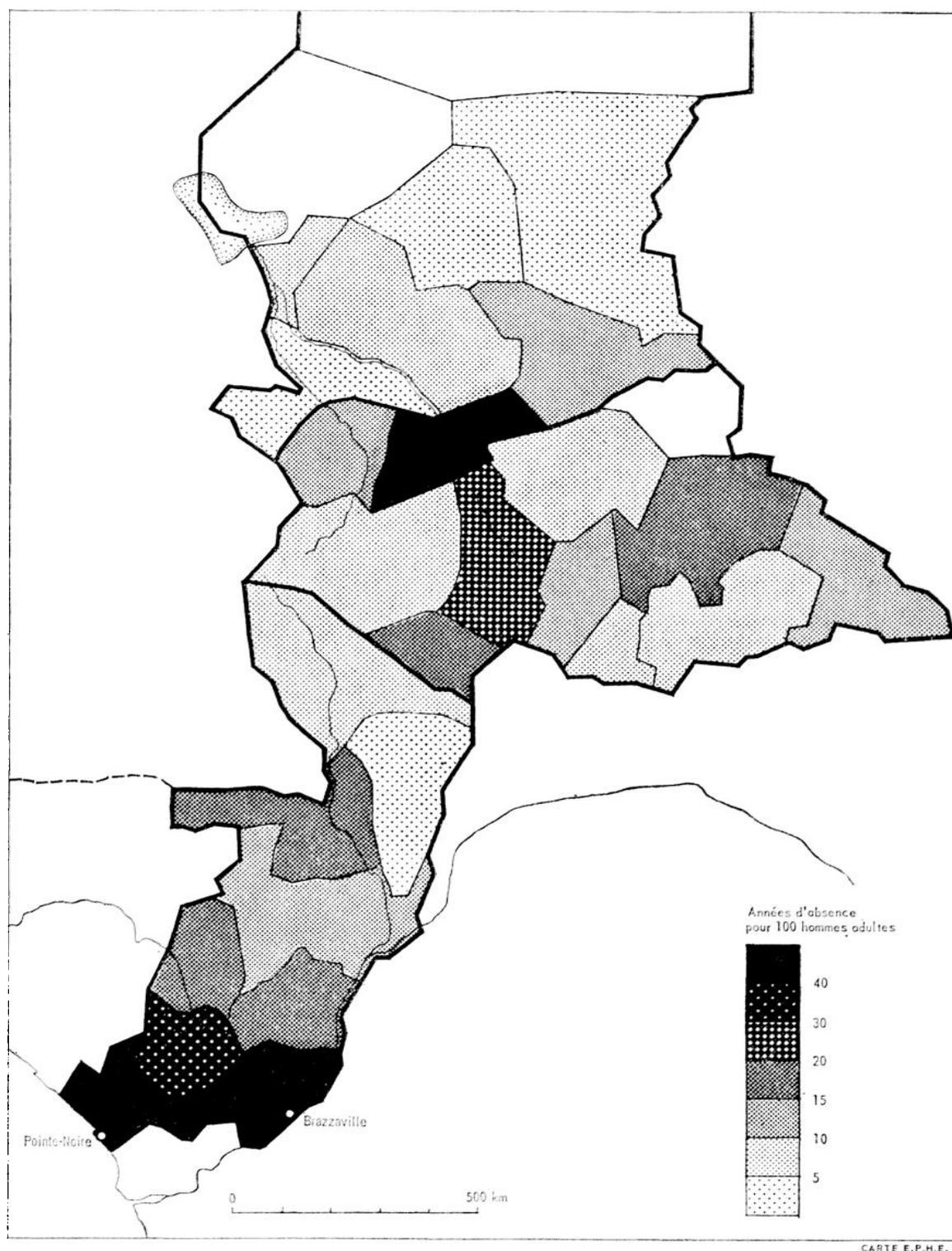


FIG. 4. — Rapport des années d'absence au chiffre de la population masculine adulte dans les circonscriptions d'origine.

tance de la ponction, nous avons, pour chacune des circonscriptions, calculé le rapport des années d'absence au nombre des adultes de sexe masculin (tant d'années d'absence pour cent hommes). Pour le sud et l'est de l'Oubangui-Chari, et presque tout le Moyen-Congo, où les recensements sont assez exacts depuis longtemps, les chiffres de référence ont été empruntés à une statistique de 1926. Pour le reste de l'A.E.F., les dénombremens d'il y a quarante ans restaient très éloignés de la vérité, et nous avons dû recourir aux chiffres de 1948. Le résultat de ces opérations est présenté sous forme de cartes (fig. 3 et 4).

127 250 hommes au total ont été appelés à participer à la construction du Congo-Océan ; 77 375 sont partis pour les chantiers de la section côtière ; 49 875 pour ceux du tronçon oriental. Par rapport au nombre d'adultes recensés dans les circonscriptions soumises au recrutement (1 090 000), la proportion est de 11,7 %. Un peu plus d'un homme sur dix a donc, en principe, été enrôlé. Certains, en réalité, malchanceux ou volontaires, sont retournés deux et même trois fois sur les chantiers. Aux 127 250 recrues correspond, d'autre part, une somme d'environ 138 000 années d'absence. Soit un peu plus de 13 mois par homme, du moins pour ceux qui ont accompli jusqu'au bout leur temps de service et sont ensuite rentrés à bon port. Les recrutements se sont échelonnés sur 12 années : de 1921 à 1932. En divisant par 12 les 138 000 années d'absence, on constate que les travaux ont tenu éloignés de chez eux chaque année 11 500 hommes en moyenne. Par rapport à la population masculine adulte, la ponction d'ensemble n'a pas dépassé 1,06 %, du moins si l'on fait abstraction de la lourde mortalité qui a rendu beaucoup d'absences définitives. En soi, un prélèvement aussi minime était bien incapable d'affecter gravement la vie des populations et n'aurait jamais suffi à provoquer les violentes réactions que nous savons. Il est vrai que, ni dans le temps ni dans l'espace, les levées d'hommes n'ont été également réparties.

De 4 750 en 1921, le nombre des recrues s'est élevé progressivement (sauf une légère diminution en 1924) pour plafonner entre 14 000 et 15 000 de 1926 à 1929, et retomber à moins de 6 000 en 1932. L'évolution n'a pas été du tout la même pour l'ensemble du territoire. La contribution au Pool est restée remarquablement égale au cours des années. La « zone du chemin de fer » a fourni son plus gros effort en 1923 et 1924. Entré en scène plus tardivement, le nord du Moyen-Congo mit en route près de 2 000 travailleurs en 1925 et sensiblement autant jusqu'en 1928, mais sa quote-part s'est ensuite progressivement réduite. Au contraire, l'Oubangui-Chari n'a pas cessé, de 1926 à 1931, d'expédier chaque année un contingent approchant ou dépassant les 6 000. Quant au Tchad, c'est en 1930 et 1931 que sa participation a été la plus élevée. Voici en quels termes le Gouverneur géné-

ral Antonetti dégageait, en 1932, la tendance d'ensemble (le cas particulier du Pool mis à part) :

« Le service médical poussa à l'excès une mesure que j'avais prise en 1926, en voyant la faible résistance des populations de la forêt, en les éliminant peu à peu pour ne plus conserver que des hommes de l'Oubangui et du Tchad beaucoup plus résistants et qui s'adaptaient mieux... Depuis trois ans il n'y a plus guère dans le Mayombe que des hommes de l'Oubangui et du Tchad » [101].

Au total, 36 % des recrues ont été levées dans le Pool ; 19,4 % dans la « zone du chemin de fer » ; 7,3 % dans le nord du Moyen-Congo ; 33 % en Oubangui-Chari et 4,3 % au Tchad. La proportion des hommes touchés par les recrutements s'est élevée à 34,6 % pour l'ensemble du Moyen-Congo, 9,2 % pour l'Oubangui-Chari et 1,3 % pour le Tchad. Il y a eu 22,8 années d'absence pour 100 hommes au Moyen-Congo ; 16,4 en Oubangui-Chari et 2,4 au Tchad. Compte tenu du temps de service plus long et de la durée du trajet, nous voyons que la population de l'Oubangui-Chari a subi un impact presque aussi lourd que celle du Moyen-Congo.

Pénétrons maintenant dans le détail des circonscriptions : des différences considérables se découvrent, bien mises en évidence par nos cartes. Les ponctions de main-d'œuvre ne se sont pas conformées à un barème uniforme, mais ont tenu largement compte des circonstances particulières à chaque région. Déjà les premiers plans de recrutement (1921-1923) allégeaient le taux de prélèvement dans certaines subdivisions en fonction de considérations telles que : « population peu vigoureuse », « région appelée à fournir de la main-d'œuvre au chef-lieu », « population peu disciplinée » ou « densité inférieure de la population » [65]. Une fois le recrutement élargi, des raisons du même ordre motivèrent des dégrèvements et des exemptions temporaires ou définitives au profit d'assez nombreuses unités administratives. L'« état de santé ou de fatigue des populations » fut souvent pris en considération [76]. Ainsi la maladie du sommeil dans une partie de l'Oubangui-Chari et dans le nord du Moyen-Congo, une épidémie de grippe en 1927 dans la circonscription de la Ngoko-Sangha. Les troubles de 1928-1929 dans la Haute-Sangha y arrêtaient le recrutement. La population « pas brillante » de la subdivision de Mvouti ne fut plus astreinte à partir de 1926 qu'à « l'obligation de faire des cultures vivrières » [76]. D'une façon générale, les exigences étaient relativement légères là où l'Administration se trouvait installée de fraîche date et n'avait pas la population solidement en main. Ainsi s'explique la contribution modeste de régions comme la Haute-Sangha, voire la Bouenza-Louessé, qui échappaient encore en partie à l'influence française. On se montrait plus exigeant, en revanche, à l'égard de populations telles que les Sara et les Banda de l'Oubangui-Chari, qui avaient la réputation

tion de bien travailler. Le plus gros effort fut demandé, en définitive, aux quatre circonscriptions suivantes : Pool (60,2 années d'absence pour 100 hommes), Chemin de Fer (46,7), Moyen-Chari (44,3) et Kouilou (40). Mais partout cet effort s'est trouvé plus ou moins largement étalé dans le temps. Nulle part et à aucun moment, sauf dans le Kouilou en 1923 et 1924, la proportion des hommes absents de chez eux n'a atteint 10 %. Or ce taux lui-même aurait pu être aisément supporté, si la mortalité ne s'en était pas mêlée.

7. *Les difficultés du ravitaillement.*

A la question du recrutement se relie étroitement celle du ravitaillement des chantiers. Vers Brazzaville et Mindouli, le problème n'était pas grave. Une population relativement dense de bons agriculteurs vivait à proximité de la voie, et la main-d'œuvre pouvait se nourrir en partie sur le pays. Rien de tel à l'autre bout de la ligne. Il ne pouvait être question de trouver sur place le ravitaillement des travailleurs. Impuissante à fournir des hommes, la population terriblement clairsemée du Mayombe l'était tout autant à procurer des vivres. Quelles furent donc les solutions mises en œuvre ?

Les autorités s'imaginèrent, les premières années, pouvoir doubler le recrutement régional d'un ravitaillement régional. Les travailleurs devaient être nourris « en principe par les régions sur lesquelles [ils] étaient alimentés [...] avant leur engagement ». Puisque de toute manière, en temps normal, il incombait aux femmes de cultiver et de préparer la nourriture, quoi de plus naturel que de demander aux villages les vivres économisés sur les absents ? Mais dans la pratique cette idée trop simple allait réserver bien des mécomptes. En forêt, comme dans la Bouenza-Louessé, l'éloignement d'une partie des hommes devait fatalement retentir sur l'étendue des défrichements. Par ailleurs, les vivres destinés aux chantiers exigeaient une préparation spéciale et un gros surcroît de travail. Fumer le manioc, ou le transformer en *foufou* ou en *gari*, prenait beaucoup plus de temps que de se borner à fabriquer les « pains » traditionnels. Quant à la viande d'antilope, la sécher n'allait pas non plus sans peine. Le transport des vivres, enfin, faisait perdre des jours, voire des semaines entières. De N'Tima et de Mossendjo, par exemple, des caravanes de porteurs allaient livrer le manioc à Kakamoéka, où la C.P.K.N. le prenait en charge¹. De Sibiti à Hinda (kilomètre 37 de la voie ferrée), le trajet se faisait en huit étapes. A cette époque, la Bouenza-Louessé

1. Après « deux transbordements et deux magasinages à Kakamoéka et bas-Kouilou, et enfin un transport par mer », il était livré à Pointe-Noire, d'où le service administratif du chemin de fer l'acheminait jusqu'aux chantiers [65].

avait « 1 200 porteurs continuellement en route » [51]. En fin de compte, il restait peu de temps à consacrer à la culture. Nous comprenons le découragement de l'administrateur qui commandait la Bouenza-Louessé :

« C'est une lourde tâche pour un pays, écrivait-il, d'avoir à la fois à produire 18 000 kg de manioc, à fournir le millier de porteurs qui doit le transporter chaque mois, et chaque mois deux cents travailleurs. De plus, voici venir la saison des plantations. Beaucoup d'hommes qui devraient faire des abatis sont sur les routes pour porter. Ils en reviennent juste pour aider ceux qui sont restés dans les villages, [...] et ceux-ci à leur tour quittent les abatis pour se mettre sur les routes » [50].

Si encore l'appât du gain avait galvanisé les villageois ! Mais les livraisons de manioc, « trop peu payées par rapport à l'effort consenti » [52], n'étaient assorties d'aucun élément stimulant. Qui plus est, les porteurs, ne trouvant rien à manger dans les villages traversés, consommaient une partie de leurs charges : sur le trajet Sibiti-Hinda, le prélèvement dépassait 25 %.

Aussi, dès que les effectifs de travailleurs augmentèrent, l'insuffisance du ravitaillement régional devint flagrante. Au cours du premier trimestre 1923, les apports mensuels de manioc atteignirent 37 tonnes, permettant de servir un peu plus de 1 200 rations journalières. Or, en octobre de la même année, il allait falloir nourrir près de 4 000 hommes sur les seuls chantiers. Un certain temps, la production de vivres se maintint étale, pour s'effondrer ensuite d'un seul coup. Ensemble, la circonscription du Kouilou et les deux subdivisions de Mvouti et de Mossendjo livraient 21 tonnes de manioc en août 1925 ; au mois de mars suivant, les apports tombèrent à 6 tonnes. On imagine sans peine ce qui s'est passé : pour satisfaire les demandes pressantes de l'Administration, les villageois s'étaient mis à récolter des plantations de plus en plus jeunes, jusqu'au moment où il ne resta plus rien en terre. Alors les envois prirent fin.

Le ravitaillement régional fit faillite à peu près en même temps que le recrutement régional. Pour ne pas laisser mourir de faim le très grand nombre d'hommes amenés dans le Mayombe par le recrutement élargi, il fallut importer des quantités croissantes de produits. De plus en plus, comme base de la ration, le riz se substitua au manioc. Il en vint d'Indochine et du Congo belge. De même la viande fumée, issue du massacre de dizaines de milliers d'antilopes, fit place au poisson salé, importé d'Angola, de Port-Étienne et même des îles Canaries. On se procura de l'huile de palme auprès des Babembé de Mouyondzi. L'Oubangui-Chari fit des envois de beurre de charité, de pois cajan et de mil pour ses hommes dont beaucoup refusaient le manioc et boudaient le riz.

Mais l'approvisionnement des travailleurs fut désormais à la

merci d'une mauvaise coordination des commandes ou d'un retard dans la livraison des denrées. Le 27 janvier 1926, les services administratifs se trouvèrent « avec une tonne de riz en magasin pour nourrir plus de 5 000 hommes pendant sept jours ». La menace fut écartée grâce à des « envois précipités de Brazzaville par le chemin de fer belge », à « des achats onéreux de riz à Matadi » et à un paquebot français qui se trouva à Matadi juste au bon moment. Mais « une catastrophe a[vait] été sur le point de se produire » [69]. Si la franche famine put être évitée, il y eut cependant des périodes de disette. D'autre part, l'acheminement des vivres d'importation le long de la ligne immobilisa de nombreux travailleurs. En 1928 encore, le magasin d'approvisionnement de Mboukou-Nsitou, situé à 10 kilomètres au-delà du terminus du rail, employait 161 hommes au portage. De l'autre côté des chantiers, à Mvouti, 120 manœuvres étaient affectés à la même tâche.

Le riz, les légumes secs, le poisson salé avaient l'avantage d'être faciles à transporter et de se conserver un certain temps. Mais, composant souvent à eux seuls la ration des travailleurs, ils furent à l'origine de graves désordres physiologiques. Aussi s'avéra-t-il indispensable d'obtenir sur place une certaine production de vivres frais. Exemptée de tout service, la subdivision de Mvouti put livrer, en 1928, 300 tonnes de manioc. Le Service de la Main-d'Œuvre alla plus loin : il fit faire sous son contrôle direct des cultures vivrières aux abords de la voie. En 1928, une cinquantaine d'hectares, préparés par des travailleurs volontaires, étaient en place aux abords du centre administratif de Mboulou : de quoi ajouter à l'ordinaire un complément de patates, de feuilles de patates et de bananes. Mais comment se procurer de la viande fraîche ? Sur place, en plein Mayombe boisé, il ne pouvait être question de créer un centre d'élevage. Un troupeau fut constitué à Pointe-Noire, avec des bœufs importés d'Angola. De là, les animaux étaient « poussés jusqu'à Mvouti » [76]. Des distributions de viande eurent lieu, régulièrement.

Nous ne pouvons que conclure, avec un médecin :

« Faire vivre des milliers de travailleurs dans un pays à production locale insuffisante, où les vivres d'importation constituent la majeure partie de la ration, où les communications sont précaires, où les stocks sont à la merci d'un retard imprévu, de l'inexécution d'un marché ou de l'arrivée d'un bateau attendu, où en raison du climat et de l'humidité intense, la conservation du riz en magasin est malaisée, tout cela représente les éléments d'un problème singulièrement ardu » [67].

Des années furent nécessaires pour mettre sur pied une organisation valable. Pendant toute cette période les difficultés du ravitaillement ne contribuèrent pas peu, nous allons le voir, à la forte mortalité qui désola les chantiers.

IV. — LA SITUATION SANITAIRE ET SON ÉVOLUTION

I. *Les pertes.*

C'est la mortalité sévère des travailleurs du Mayombe qui attira l'attention de la métropole sur le Congo-Océan et mit en branle l'opinion publique. Elle fit éclore toute une littérature journalistique et parlementaire de bon ou de moins bon aloi. Pas « de rail au monde qui ait donné l'occasion à tant de plumes amies ou hostiles de faire couler d'aussi abondants torrents d'encre ! » [36]. René Maran dans *Le Journal du Peuple*, Robert Poulain dans *Le Temps*, Albert Londres dans *Le Petit Parisien*, Georges Anquetil dans *La Rumeur* ont brossé à l'époque un sombre tableau de la situation. Sous le titre « L'A.E.F. ou la Colonie Rouge » et le sous-titre « La macchabéisation d'une race », le premier relatait « la tragique horreur marquant jour à jour la construction du chemin de fer Brazzaville-Océan » [26]. Dans un reportage brillant, où il faisait alterner « la rigole [...] avec le macabre » [109], Londres présentait les recrues comme des « candidats fantômes »¹. A la Chambre, le Gouverneur général Antonetti se vit « publiquement traité d'assassin » [101]. « La construction, remarquait un interpellateur en 1929, se poursuit depuis sept ans, et le drame également. » Et d'esquisser le bilan suivant : 20 000 indigènes ont trouvé la mort, donc, au rythme d'avancement des travaux, 40 000 autres mourront encore avant que la ligne soit achevée. « Triste bilan, Monsieur le Ministre, concluait le député. Il soulève la conscience des peuples civilisés » [45].

Dans un petit livre fort pertinent, l'un des acteurs de cette tragédie, le docteur G. Muraz, a fait justice de quelques outrances et mis en évidence le décalage chronologique entre les faits et leur relation par Londres « dans l'instant même où tout changeait » [29]. Les journalistes brodaient et se complaisaient dans l'évocation d'une situation souvent dépassée. Mais il y avait dans leurs articles un large fond de vérité. Sans doute faut-il faire la part des passions et aussi des intérêts qui intervenaient dans l'affaire. Il semble bien que pour certains l'assaut contre le Congo-Océan et le Gouverneur général Antonetti n'ait été qu'un prétexte à une « Défense et Illustration des Concessions Coloniales » [29]. Tel reporter, dont la description des chantiers faisait se dresser les cheveux sur la tête, brossait ensuite un tableau idyllique de la situation dans un territoire concédé : les « indigènes [...] mangent à leur faim, respirent la santé et manifestent à tout propos, par leurs chants et leurs danses, une joie exubérante,

1. Voir Albert LONDRES, *Terre d'ébène (La traite des Noirs)*, Paris, 1929, 268 p.

indice d'un moral à l'abri des épreuves » [31]. Les lourdes pertes qui marquèrent la construction du Congo-Océan n'en représentent pas moins un fait indiscutable.

a) *Les documents officiels.*

Les documents officiels relatifs aux pertes ne manquent pas. Précisément à cause du scandale soulevé au sujet du chemin de fer par la presse et les interventions parlementaires, le ministère eut à cœur de vider l'abcès. Il dépêcha au Congo mission de contrôle sur mission de contrôle. Les Inspecteurs généraux des colonies, les médecins-généralistes inspecteurs du service de santé se succédèrent sur les chantiers. Chaque mission eut à cœur d'établir des statistiques de décès. Sur place le Service de la Main-d'Œuvre et le service médical du Mayombe tinrent, chacun de son côté, une comptabilité minutieuse des effectifs. Hors du Mayombe, les camps de passage enregistrèrent avec soin les pertes en cours d'acheminement ou de rapatriement. Nous disposons donc d'une masse d'éléments. Ils sont, hélas, bien trop disparates pour être exploités sans précaution.

Un grand nombre de chiffres expriment les « pertes » en valeur absolue, pour un intervalle de temps déterminé. Mais ils sont loin de toujours s'accorder. Ainsi les chiffres émanant du Service de la Main-d'Œuvre ne valent que pour les travailleurs réellement pris en charge. Le service médical, par contre, enregistrait tous les décès survenus dans le Mayombe, même avant l'immatriculation ou après la libération des intéressés. Certains documents englobent les pertes en cours de voyage, d'autres ne le font pas. Enfin la définition même des « pertes » change d'une source à l'autre. Il en est qui ne font état que des seuls décès constatés ; d'autres y ajoutent une fraction des déserteurs ou, sous l'étiquette plus vague de « déchets », font « une incompréhensible totalisation de morts et de vivants » [90]. Il n'est pas facile de s'y reconnaître.

Ailleurs les pertes sont calculées en pourcentage de l'effectif des travailleurs. Les chiffres qui en résultent sont encore plus délicats à manipuler, car le terme de référence (utilisé comme dénominateur) varie suivant les documents. Tantôt les décès sont rapportés à un groupe déterminé de travailleurs, suivis sur une plus ou moins longue période ; c'est la seule méthode rigoureuse. Tantôt le chiffre des morts dans le Mayombe est donné en proportion des hommes au travail sur les chantiers. Les décès de chaque mois sont rapportés à l'effectif au premier ou au dernier jour du mois, ceux de l'année à l'effectif moyen mensuel. Cette seconde méthode permet des sondages et des comparaisons utiles, mais il faut la manier avec prudence, ce qui n'a pas toujours été le cas. Le taux obtenu donne, en effet, l'illusion d'un pour-

centage s'appliquant à une masse d'hommes déterminée, alors qu'en réalité l'effectif se renouvelle constamment. A la limite, le coefficient annuel peut dépasser 100, ce qui voudrait dire, s'il s'agissait d'un pourcentage vrai, qu'il est mort plus d'hommes que les chantiers n'en ont reçu. C'est ce qui a fait écrire au Gouverneur général Antonetti : « L'une des armes employées consciemment ou inconsciemment contre l'emploi normal de la main-d'œuvre nécessaire à l'achèvement des travaux a été celle des statistiques » [94]¹. Au lecteur d'apprécier, soit dit en passant, le sens à donner au mot « normal ».

b) *Évaluation globale.*

La plupart des statistiques ne portent que sur quelques années au plus. Par chance, nous avons pu retrouver un « tableau des effectifs et des pertes des travailleurs du chemin de fer Congo-Océan de 1921 à 1929 ». Établi à l'époque à l'aide de nombreux documents, ce tableau se présente comme une « synthèse opérée, sans idée préconçue, avec une conscience manifeste et une parfaite sincérité » [99]. Les chiffres qu'il donne pour chaque année cadrent de façon convenable avec les renseignements provenant d'autres sources. Il y aurait eu au total 10 200 morts de 1921 à 1928 inclus, aussi bien en cours de voyage que sur les chantiers. Un document postérieur mentionne 2 600 décès de 1930 à 1932 inclus. Il ne concerne que le Mayombe, mais cela a peu d'importance, car à cette époque les voyages avaient cessé d'être meurtriers. L'année 1929 n'est comprise en entier dans aucune des deux statistiques, mais d'autres documents nous incitent à admettre un chiffre de 1 300 décès, inférieur de moitié à celui de 1928. Nous aboutissons ainsi à un total de 14 100 morts à majorer de deux ou trois cents unités au plus pour tenir compte des pertes, certainement très faibles, subies en 1933 et 1934 par les contingents aguerris qui achevèrent la construction du chemin de fer.

Mais le chiffre obtenu est incomplet. Les statistiques ne tiennent pas compte de certaines catégories de décès : principalement des morts masquées par les désertions. Il est certain que des malades ont fui le camp ou l'hôpital pour aller « mourir dans la brousse » [76]. Impossible d'en évaluer, même de façon sommaire, le nombre. Tout ce qui peut être affirmé, c'est que 16 000 hommes sont morts, au bas mot.

Cette évaluation rejoint celle du député R. Susset qui, après une enquête approfondie sur place, a parlé de « la mort de 15 à 18 000 Noirs (on ne sait pas exactement) » [36]. Une autre estimation sérieuse fixait

1. Et il concluait : « Le public, qui manie les résultats, ne se doute pas plus de la préparation que le consommateur du dîner ne sait ce qui se passe dans la cuisine. »

le total des pertes à 23 000 morts. Nous n'en sommes pas loin. Mais il ne s'agit tout de même pas d'« un Noir par traverse », selon la formule qui avait toujours cours à Brazzaville, voici quelques années, après avoir servi pour le Matadi-Kinshasa¹. Et ceci, comme le faisait remarquer Romano, pour la bonne raison qu'« il y aurait eu alors 500 000 morts puisqu'il y a autant de traverses sur la ligne » [25, p. 77]. Les « cinquante mille Noirs » de Marcel Sauvage² ressortissent à la même exagération. Ramenées à un niveau plus modeste, les pertes imputables à la construction du Congo-Océan équivalent encore à la totalité des hommes recensés à l'époque dans une circonscription comme celle du Chemin de Fer ou de l'Alima-Léfini. La Division de Brazzaville fut pour peu de chose dans cette hécatombe : 430 hommes y seraient morts en tout. En revanche, le taux des décès dépasse 20 % chez les travailleurs levés pour la section côtière. Peu d'entreprises coloniales ont été aussi effroyablement meurtrières que la percée du Mayombe.

Notons, pour finir, que les Européens aussi payèrent un assez lourd tribut à la construction du chemin de fer. Holle, Fourastié, Favre, Girard, Saint-Paul : ces noms de gares sont autant d'hommages à quelques-uns de ceux qui moururent à la tâche. Car il y en eut d'autres, et quand Romano dit n'avoir « connu qu'une trentaine de morts d'Européens, dont cinq ou six accidentelles, pendant toute la période », la proportion n'est déjà pas négligeable sur les quelques centaines au plus qui se succédèrent au Mayombe [25, p. 78].

c) *Évolution dans le temps.*

L'importance des pertes a varié considérablement au cours des années [109]. Elle a varié en fonction du nombre de travailleurs et, plus encore, de la mortalité (tableau II et fig. 5). En gros, trois périodes peuvent être distinguées. Jusqu'au milieu de 1925, les effectifs, très mouvants (4 500 travailleurs en mars 1924, 1 200 en juillet de la même année), fournis par le recrutement « sur place », n'ont subi que des pertes faibles. Tout a changé du jour où l'on s'est mis à recruter au loin. Dès l'arrivée des premiers contingents « du haut », la mortalité

1. C'est Pierre Mille qui aurait dit, d'après un journaliste belge, Pierre Daye, « que sous chaque traverse de ce chemin de fer du Bas-Congo, gisait le cadavre d'un travailleur qui avait collaboré à sa construction » [2, p. 10]. En fait, dans l'ouvrage de Pierre MILLE, intitulé *Au Congo belge* [27], le seul passage où il soit fait allusion, de façon concrète et imagée, à la mort des travailleurs noirs du chemin de fer est le suivant : « On m'a dit que la construction des dix-huit premiers kilomètres fut si dure que 30 % du personnel d'alors sont restés debout. *Nous aussi, nous roulons sur des cadavres* » (p. 44).

2. « Qui, poursuivait cet auteur, ont payé de leur mort l'inutile établissement d'une petite ligne de chemin de fer qui pouvait passer ailleurs, mais qui, de cette façon, a rapporté trois milliards à des entrepreneurs que la justice veut ignorer » [34, p. 50].

TABLEAU II. — TRAVAILLEURS AFFECTÉS A LA DIVISION CÔTIÈRE :
ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ANNUELLE DE 1921 A 1932
D'APRÈS LES CHIFFRES OFFICIELS

<i>Années</i>	<i>Décès constatés</i>	<i>Effectifs recrutés¹</i>	<i>Nombre des décès rapporté à celui des recrues de l'année</i>	<i>Années d'absence¹</i>	<i>Nombre des décès rapporté à celui des années d'absence²</i>
1921 ..	—	150	—	50	—
1922 ..	26	625	4,2 %	200	13 %
1923 ..	119	4 800	2,5 %	2 675	4,4 %
1924 ..	237	4 825	4,9 %	2 775	8,5 %
1925 ..	1 341	6 600	20,3 %	7 625	17,6 %
1926 ..	2 556	8 450	30,2 %	10 687	23,9 %
1927 ..	2 892	10 300	28 %	13 450	21,5 %
1928 ..	2 635	10 350	25,5 %	15 660	16,8 %
1929 ..	1 300	9 800	13,3 %	17 300	7,5 %
1930 ..	1 051	8 950	11,7 %	16 400	6,4 %
1931 ..	1 038	8 000	13 %	15 575	6,5 %
1932 ..	517	5 750	9 %	10 550	4,8 %

a « grimpé en flèche ». De la fin de 1925 au début de 1929, le taux mensuel des décès est resté constamment élevé. Compte tenu d'un important accroissement des effectifs, ce fait explique les lourdes pertes des années 1926 à 1928. Près de trois morts sur cinq, au total, se rapportent à ce court laps de temps. Durant la troisième et dernière période, les effectifs présents dans le Mayombe se sont gonflés jusqu'à dépasser 12 000 rationnaires en octobre 1932. La mortalité, cette fois, allait évoluer en sens opposé. Au milieu de 1928, une légère amélioration était déjà perceptible. A partir du début de 1929, le coefficient mensuel

1. Jusqu'en 1925, les effectifs de recrues et les chiffres des « années d'absence » qui leur correspondent sont ceux du tableau I. Mais à partir de 1926, pour tenir compte à la fois de l'allongement du service sur les chantiers et de la durée accrue des voyages (dans le cadre du recrutement élargi), les chiffres ci-dessus constituent la demi-somme des totaux se rapportant à l'année en cours et à l'année précédente. Par cet artifice, il devient possible de rapporter les décès d'une année, de façon évidemment grossière et approximative, aux contingents qui les ont effectivement fournis, en route ou au travail.

2. Cette seconde série de pourcentages, qui tient compte de la durée de la période durant laquelle chaque contingent annuel de recrues était exposé aux risques du voyage et de la vie sur les chantiers, donne une idée beaucoup plus juste que la première de l'évolution réelle de la mortalité. Le redressement de la situation apparaît à la fois un peu plus précoce et beaucoup plus important, en accord avec l'impression unanime de tous ceux qui s'occupaient à l'époque du Congo-Océan.

des pertes a été en constante diminution, d'abord rapide, puis plus lente¹. En dépit de l'augmentation très importante des effectifs, le taux des pertes, en forte baisse dès 1929, n'a plus cessé de rétrograder.

Ainsi schématisée, l'évolution de la mortalité et des pertes amène à poser deux questions : pourquoi l'élargissement du recrutement a-t-il été suivi d'une telle aggravation de la situation sanitaire ? Comment expliquer d'autre part la brusque amélioration qui s'est manifestée en 1929 ? C'est à ces questions que nous allons nous efforcer maintenant de répondre.

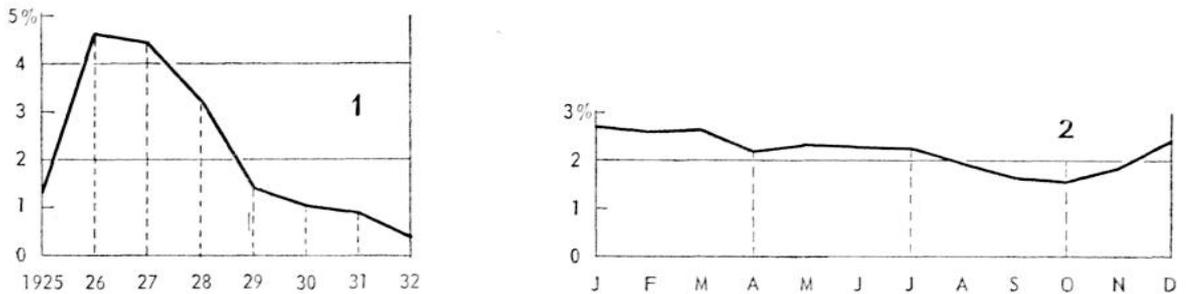


FIG. 5. — Chiffres de mortalité mensuelle chez les travailleurs de la Division Côtière de 1925 à 1932².

1. Évolution au cours de la période : moyennes annuelles des taux mensuels.
2. Évolution saisonnière : moyennes mensuelles (mobiles sur trois mois) pour l'ensemble de la période.

1. Il s'était passé exactement la même chose, dans les années 1890, sur les chantiers du chemin de fer de Matadi à Kinshasa : modérée à l'origine (2,53 %), la mortalité avait atteint, en deux ans, un taux catastrophique (1892 : 8,80 %), pour rétrograder ensuite (1893 : 5,06 % ; 1894 : 3,13 %) et se stabiliser pour finir à un niveau très bas (1897 : 0,75 %). Chiffres tirés de [15, pp. 289 et 336].

2. Les chiffres ci-dessus ont été calculés à partir des taux mensuels de mortalité relevés dans deux documents officiels relatifs, le premier aux années 1925 à 1927 [76], le second aux années 1928 à 1932 [103]. Bien des réserves doivent être faites sur leur signification en valeur absolue. Il n'est pas sûr, en particulier, que les deux séries de taux utilisées, établies à des années d'intervalle, l'aient été exactement sur les mêmes bases. Elles n'en permettent pas moins de suivre, de façon très significative, les variations dans le temps de la mortalité.

Les moyennes annuelles de la mortalité mensuelle confirment, de 1925 à 1932, l'allure générale de la courbe de mortalité, telle qu'elle apparaît à travers les pourcentages du tableau précédent (colonne de droite).

Quant aux moyennes calculées, mois par mois, sur huit années, sous la forme de moyennes glissantes (chevauchant le mois précédent et le mois suivant), elles dessinent une courbe de variation saisonnière très caractérisée. Relevons les particularités suivantes : 1) une forte recrudescence de la mortalité à partir de novembre-décembre, quand arrivaient au Mayombe, pour y subir une crise d'acclimatation sévère, les contingents acheminés depuis l'hémisphère nord, à la faveur des hautes eaux de l'Oubangui ; 2) un second maximum, émoussé mais indiscutable, de mai à juillet, effet probable des refroidissements dus aux nuits humides et aux matinées fraîches du début de la saison sèche ; 3) un minimum très accentué correspondant aux deux mois qui précèdent le retour des « tornades », les seuls où les travailleurs pouvaient vivre à peu près au sec.

2. *Les années tragiques.*

Quelques chiffres donneront une idée concrète de la fantastique mortalité enregistrée plusieurs années de suite parmi les contingents destinés au Mayombe. A cette époque un grand nombre d'hommes mouraient au cours même du voyage. L'histoire de certains détachements est tragique :

« Le détachement 51 avait été recruté dans la région de Makoua, Fort-Rousset et Ewo, avec 214 hommes ; 199 sont arrivés à Brazzaville par voie de terre le 25 novembre [1927] ayant eu 8 décédés en cours de route, un déserteur, 6 traînards qui ont rejoint ultérieurement. A Brazzaville, 74 sont décédés, 5 ont été hospitalisés, 13 ont déserté et 41 inaptes ont été rapatriés ; 66 sont partis pour le Congo-Océan le 22 décembre, 7 sont décédés sur la ligne d'étape ou peu après leur arrivée... » [76].

Dans le Mayombe même, 55 équipes libérées en décembre 1926 avaient perdu depuis leur incorporation, un an plus tôt, 24,4 % de leur effectif initial de 1 418 travailleurs, par le seul fait des décès [71]. Sur 7 031 hommes de toute origine immatriculés dans le Mayombe au cours de l'année 1926, 2 222, soit 31,6 %, moururent en cours de service¹. Une mortalité sévère sévissait jusque sur le chemin du retour. Les travailleurs de l'Oubangui-Chari et du Tchad libérés en 1927 perdirent 4,6 % de leur effectif au départ du Mayombe [76]. Encore la statistique ne les suit-elle pas au-delà de Bangui et ignore-t-elle le sort de ceux qui restèrent « en litige » dans les camps de passage.

a) *Les étiquettes pathologiques.*

Avant tout, de quoi les travailleurs du Congo-Océan sont-ils morts ? La réponse est à chercher dans un volumineux dossier médical. Plusieurs praticiens se sont succédé dans le Mayombe, faisant preuve d'un dévouement sans égal et, pour certains, mourant à la tâche. D'autres médecins vinrent, à maintes reprises, inspecter chantiers et formations sanitaires. Tous ont consigné leurs observations et leurs opinions dans des documents dont nous allons essayer de faire la synthèse.

Commençons par noter un accord général sur l'importance des

1. De semblables hécatombes avaient autrefois marqué la « tragique période » du début de la construction du Matadi-Kinshasa. Tout au long des années 1891 et 1892, l'état sanitaire était resté « catastrophique. La dysenterie, la variole, les fièvres malignes, la cachexie paludéenne, le béri-béri » faisaient « des ravages énormes » ; on enregistrait chaque jour « des morts dans une proportion effrayante (900 décès connus au 30 juin 1892). Des bateaux entiers repart[ai]ent, chargés de malades » [15, p. 183].

maladies pulmonaires comme facteur de mortalité : « bronchites, broncho-pneumonies, congestions pulmonaires, pneumonies à caractère atypique, foyers souvent multiples et évoluant parfois d'une manière foudroyante en moins de 48 heures... » [76]. Soit « sensibilité de race » des travailleurs, soit virulence particulière du germe, l'atteinte était « toujours très grave » [100] et tournait facilement à la tuberculose. L'entassement dans les camps favorisait la contagion et, donnant à la maladie une allure épidémique, aggravait encore le pronostic. Rarement moins de 25 %, le plus souvent 50 % et parfois 60 % des travailleurs atteints mouraient. Selon les mois, la proportion des décès imputables aux affections pulmonaires oscillait d'un sixième à près de la moitié. La saison fraîche, de juin à août, était la pire¹.

La dysenterie bacillaire a trouvé les médecins beaucoup moins unanimes. Sans aucun doute, l'affection existait à l'état endémique dans la région. Peu d'années auparavant, une épidémie avait sévi au Mayombe belge. A Mouyondzi, plusieurs milliers de personnes seraient mortes de dysenterie en 1922-1923. De nombreux décès furent également signalés dans la subdivision de Madingou — Boko-Songho. Sur les chantiers, les premières manifestations dysentériques apparurent en 1925 avec l'arrivée des recrues du « haut », réputées non immunisées. Tout naturellement la dysenterie bacillaire fut mise en cause. Faute d'un laboratoire assez bien équipé, la preuve bactériologique ne put être faite sur le moment (à l'exception d'une souche du groupe Hiss, isolée en octobre 1925). C'est seulement quelques années plus tard que furent mis en évidence, à l'Institut Pasteur de Brazzaville, chez un certain nombre de travailleurs de passage, les quatre types classiques de bacilles dysentériques. Notons cependant la grande variété de germes, avec prédominance de Hiss, identifiés dans les régions limitrophes du Congo belge.

Le docteur Lefrou, en 1927, attribuait à la dysenterie bacillaire 31 % des décès (contre 18 % aux affections pulmonaires, et 13 % aux maladies par insuffisance alimentaire : béri-béri, misère physiologique) [24]. Mais ses collègues ne se déclarèrent pas tous convaincus :

« Aucun des malades qui m'ont été montrés comme atteints de cette affection, écrivait l'un d'eux, ne présentait ou n'avait présenté [...] l'ensemble symptomatique qui caractérise nettement la dysenterie bacillaire » [72].

Ce à quoi les tenants des bacilles répliquaient en invoquant le passage à l'état chronique, le bacille cédant la place « à d'autres éléments adaptés au milieu infecté qu'il a tout d'abord créé ». Il est possible aussi que la dysenterie bacillaire ait réellement fait une apparition

1. Ce point, toutefois, fut contesté par le docteur Lefrou : « Les saisons sèches, donc les plus froides, n'ont nullement été marquées [...] par une recrudescence des affections pulmonaires » [24].

massive en 1925-1926, puis que l'on ait continué à en poser le diagnostic alors que ses manifestations étaient devenues sporadiques.

Affections pulmonaires et dysenteries mises à part, pas la moindre épidémie ne put être décelée. Bien mieux : aucune maladie cataloguée ne semble avoir joué un rôle marquant dans la mortalité. Les décès furent en majorité l'épilogue de syndromes mal définis, qui laissaient les médecins perplexes. Beaucoup de travailleurs, avant de mourir en quelques jours, présentaient un tableau « caractérisé par une bouffissure généralisée, du battement des carotides, un souffle d'insuffisance aortique » [76], dont la description revient souvent mais qui donna lieu aux interprétations les plus divergentes. Les médecins ont décrit aussi des « états cachectiques », une « diarrhée cachectisante » [90], une « cachexie à évolution rapide sans lésion organique prédominante » [67], que la nomenclature des décès traduisait en « misère physiologique ». Un troisième groupe de manifestations a beaucoup intrigué les médecins qui portaient le diagnostic d'attente de « courbature fébrile », embarras gastriques fébriles [67], « épisode diarrhéique fébrile » [79], mais se demandaient quel pouvait être le « facteur infectieux » en cause.

De ces états pathologiques mal déterminés et mal délimités, où dominaient, suivant le cas, les œdèmes, la cachexie ou la fièvre, les médecins ont recherché l'explication dans des directions multiples. Les années virent, suivant un mot du docteur Muraz [29], se succéder de multiples « stars pathologiques ». La dysenterie bacillaire, dont la cachexie pouvait être l'aboutissement, eut son heure. Mais les œdèmes firent penser en même temps au béri-béri. En 1925 et 1926, des centaines d'hommes furent enterrés sous cette rubrique. Ce qui rendait le diagnostic plausible, c'est que les signes faisant penser au béri-béri avaient apparu en coïncidence « avec l'augmentation de la consommation du riz » [67]. De fait, aux yeux des travailleurs sara, la dysenterie était la « maladie du riz ». Mais les symptômes persistèrent une fois que la ration eut été améliorée sur le plan qualitatif¹.

Entre-temps, des analyses avaient attiré l'attention sur l' « infestation intestinale par [...] l'ankylostome, l'ascaride, le tricocéphale, ou par l'association très fréquente de ces parasites » [72]. Du coup, les états cachectiques furent réputés « d'origine vermineuse » ; bon nombre de décès passèrent au compte de l'ankylostomiase et des « autres helminthiases » de la nomenclature officielle. Le service médical « tétrachlorura des kilomètres d'intestin » [29], avec un certain succès

1. Quelques années auparavant, les travailleurs recrutés pour le compte d'une grande exploitation forestière du Gabon avaient présenté des symptômes analogues — œdèmes, « signes cardiaques et cardio-pulmonaires » — et le diagnostic avait été le même, mais confirmé cette fois par la guérison consécutive à la distribution d'huile de palme fraîche, de maïs en épis et d'arachides [35].

dit l'un, « sans résultat bien net » [79] pour l'autre. Les amibes se trouvèrent également mises en cause, et leur présence, constatée chez un bon nombre de « dysentériques apyrétiques », fit considérer les plus atteints comme des cachectiques amibiens [29].

Les cachexies accompagnées d'œdème furent réputées un temps « cachexies à microfilaires » [75]. Il fut aussi question de « cachexies palustres ». Dans les deux cas la preuve était difficile à administrer, car « 95 % des travailleurs avaient des microfilaires » [75] et tous étaient impaludés. Les poussées fébriles amenèrent successivement deux médecins à soupçonner la typhoïde ou l'une des paratyphoïdes. Certains virent dans les œdèmes la marque d'une atteinte cardio-rénale antérieure à la venue sur les chantiers. La fatigue, une alimentation défectueuse, une affection intercurrente bénigne, auraient alors suffi à provoquer une brusque décompensation, et la mort. Le point de départ des lésions pouvait être une syphilis « à allure torpide » [79], voire le rhumatisme articulaire aigu « beaucoup plus répandu que l'on ne pense » [79].

En fin de compte, la plupart des « étiquettes » médicales n'étaient guère que des « sous-titres à l'incertitude » [29]. Les autorités administratives purent dauber à bon compte sur « la variation des médecins sur le diagnostic des maladies qui sont la cause principale de la mortalité au Mayombe » [97]. Elles auraient « désiré un diagnostic précis accompagné d'un vaccin ou d'une médication spécifique » [98]. Mais justement un tel diagnostic était-il possible ? En réalité, l'incertitude même des médecins, déroutés par la vague et la confusion des symptômes, dénote le caractère épisodique des affections répertoriées et le rôle fondamental du terrain. Sur des organismes en mauvaise condition,

« tous les facteurs, concluait le médecin-général Lasnet, sont susceptibles d'aboutir au même syndrome de dysenterie et de cachexie sans qu'aucune médication spécifique ne soit plus capable de donner aucun résultat... » [98].

Avant lui, le docteur Lefrou s'était déjà rendu compte que, pour les affections pulmonaires « comme pour la dysenterie, la gravité de l'affection est en rapport plus avec le terrain qu'avec le germe » [24].

Nous devons, par conséquent, renoncer à une explication simple, purement médicale, de la mortalité chez les travailleurs du Congo-Océan. Dans la majorité des cas, il n'est pas possible d'incriminer une maladie précise qui mettrait en cause, directement ou par l'intermédiaire d'un complexe pathogène, le milieu physique particulier de la chaîne boisée. Il n'apparaît d'ailleurs pas que le Mayombe ait constitué un milieu spécialement « hostile ». Certes la fraîcheur et l'humidité des matinées de saison sèche semblent avoir favorisé l'éclosion des affections pulmonaires. L'*Anopheles gambiae*, transmetteur particulièrement actif de la malaria, vivait d'autre part en abondance dans les marais de la

Loémé. Mais, dans leurs régions d'origine, la plupart des travailleurs n'étaient pas tellement mieux lotis. Les lourdes pertes enregistrées plusieurs années de suite pouvaient, sur un tout autre plan, faire penser à une épidémie dont le rassemblement de plusieurs milliers de travailleurs eût indiscutablement favorisé l'éclosion. Mais les faits, nous venons de le voir, conduisent à écarter dans une large mesure cette hypothèse. Il ne reste donc qu'à creuser la notion de terrain, en se demandant quelles circonstances ont pu mettre les hommes en état de moindre résistance, à la merci de l'affection la plus banale.

b) *Les mauvaises conditions de vie et de travail.*

Il est un point bien établi : la main-d'œuvre de la section côtière a cruellement souffert d'une mauvaise alimentation. La nourriture était insuffisante : de novembre 1925 à mars 1926, il a manqué chaque mois de 19 000 à 25 000 rations journalières. Plus gravement encore, les travailleurs manquaient de vivres frais et d'aliments protecteurs. Pendant longtemps, les « distributions trop fréquentes de poisson salé » [91], souvent de mauvaise qualité, furent la source à peu près exclusive de protéines. Par surcroît, les aliments étaient mal accommodés. Au sein de chaque équipe, le cuisinier, accaparé par le portage des vivres du magasin au camp, dépourvu de récipients, ne servait guère « qu'à toucher la ration et aider le capita à la répartir » [76]. Quant aux femmes, « en principe cuisinières », elles « n'entend[ai]ent l'être que pour leur mari... ». Consommé souvent « sans la moindre préparation » [97], parfois sans même avoir été trempé, le poisson salé provoquait des « troubles intestinaux graves chez les travailleurs déjà tous prédisposés à l'entérite chronique » [91]. L'absorption massive de sel par les Noirs de l'intérieur habitués à s'en passer, aux organismes « sténohalins » [29], explique sans doute beaucoup d'œdèmes et d'accidents cardiaques. Comme dans toutes les communautés, sévissaient « les prélèvements exercés en faveur des parasites » [76] qui pratiquaient la revente des vivres détournés.

Le logement et l'habillement laissaient tout autant à désirer. A leur retour du travail, les hommes s'entassaient dans des cases trop vastes, rarement en bon état. Ils n'avaient rien pour changer leurs vêtements « mal entretenus et souvent d'une saleté repoussante » [76]. Faute de feu dans les cases, ils ne pouvaient même pas les faire sécher quand ils rentraient trempés par la pluie.

Beaucoup d'hommes eurent à fournir un travail au-dessus de leurs forces. En général, sur les chantiers proprement dits, les agents européens, « connaissant leurs hommes, craignant de les perdre » [76], s'y attachaient et en prenaient soin. Mais de nombreuses équipes étaient affectées au portage, et le portage fut meurtrier. Plusieurs missions

d'inspection ont relevé « l'usure si caractéristique des équipes spécialement affectées aux transports » [69]. Elle tenait d'abord aux charges trop lourdes. Les manœuvres s'épuisaient à porter, même à plusieurs, les barils de ciment de 180 kg¹, les châssis de wagonnets, les rails Decauville, les panneaux de cases démontables. Les difficultés du terrain achevaient d'user leurs forces : il fallait monter et descendre continuellement, escalader des rochers à l'aide d'échelles, contourner arbres et lianes dans les secteurs non débroussés. Par mauvais temps, le portage devenait « une suite d'exercices d'équilibre accomplis sur un sol visqueux... » [79]. Couchant en cours de route, souvent à la belle étoile, les hommes prenaient froid. Le pire était que les employeurs avaient tendance « à mettre au portage [...] les plus chétifs », en réservant « aux travaux de maçonnerie, boisage, bétonnage et même terrassement, les travailleurs vigoureux et qui paraiss[ai]ent un peu dégourdis » [76].

Y eut-il, s'ajoutant aux fatigues du travail, de « mauvais traitements » infligés aux travailleurs ? Des accusations très graves ont été portées à l'époque contre la S.C.B. et les tâcherons qui en dépendaient. S'agissait-il de faits isolés ou courants ? Ces faits n'engageaient-ils que des responsabilités individuelles ou impliquaient-ils de la part de la société elle-même des exigences inadmissibles en matière de rendement ? Les documents administratifs le laissent mal discerner. Une seule chose est certaine : la S.C.B. n'était pas intéressée à la « bonne conservation » de ses ouvriers [75], que l'Administration s'était engagée à remplacer automatiquement en cas de maladie ou de décès. Les conventions ne lui imposaient que le paiement d'une indemnité dérisoire pour les travailleurs morts ou devenus infirmes à son service.

Il n'y aurait eu que demi-mal si, dès les premières défaillances, les travailleurs avaient pu être hospitalisés, soignés et convenablement alimentés. Mais on en était loin. Jusqu'en décembre 1925, un seul médecin et un seul hôpital durent faire face aux besoins de plusieurs milliers de travailleurs, dont un grand nombre tombaient malades. Deux nouveaux médecins vinrent bientôt en renfort, mais, débordés par la tâche, ils ne furent pas en mesure d'assurer la visite régulière des chantiers. Beaucoup de travailleurs continuèrent à mourir sans même avoir reçu de soins. A la fin de 1928, alors que bien des progrès avaient été accomplis, l'encombrement des centres médicaux restait tel « que les malades légers devenaient graves à l'hôpital... Un malade entré pour pneumonie devenait en même temps et en peu de temps un dysentérique et réciproquement ». L'insuffisance des médicaments, même les plus indispensables, laissait les médecins dans une « grande détresse » [79].

1. Ramenés à 100 kg en 1926.

c) *Les effets de la transplantation.*

Si défectueuses fussent-elles, nous ne pensons pas que les conditions de vie et de travail rendent compte à elles seules de la forte mortalité dans le Mayombe. Que voyons-nous, en effet, à la même époque sur les chantiers de la section de Brazzaville-Mindouli ? L' « organisation d'hygiène » est « bien inférieure à celle du Mayombe », et ce « défaut d'organisation se retrouve partout : la tenue des camps, la distribution des aliments, le régime du travail, etc. » [98]. Les travailleurs « n'ont pas droit aux vêtements », leur ration est « plus faible que celle du Mayombe » [20], les surveillants ne les traitent pas mieux. Et pourtant leur état sanitaire « n'a jamais cessé d'être satisfaisant » [98]. La Division de Brazzaville « n'a jamais attiré l'attention par des pertes élevées » [89]. Le total annuel de décès le plus élevé, celui de 1924, n'a été que de 136 sur plusieurs milliers d'incorporés. En 1929, depuis plusieurs années, les taux de mortalité « ne dépass[ai]ent pas ceux de la population libre ».

Pourquoi les mêmes causes n'ont-elles pas eu les mêmes effets aux deux bouts de la ligne ? A quoi la main-d'œuvre de la Division de Brazzaville a-t-elle dû son immunité ? Peut-être à la plus grande « salubrité » du pays. A coup sûr au recrutement local. Celui-ci, constatait un document, « permet aux travailleurs de conserver le contact avec le milieu d'origine, atténue ou empêche l'inquiétude morale et facilite le ravitaillement familial en vivres frais coutumiers ». La plupart des recrues

« se font accompagner de leurs familles, les animaux domestiques eux-mêmes suivent ; c'est une véritable migration, en sorte que la vie des camps diffère peu de celle du village d'origine et que les travailleurs retrouvent toutes les ressources matérielles et morales auxquelles ils sont accoutumés » [98].

Grâce à cela, à l'époque de la pire mortalité sur la section côtière, les travailleurs conservaient, à l'autre bout de la ligne, un « moral [...] excellent » et un « état général aussi satisfaisant que le permet[tait] la vie collective des chantiers » [24].

Les recrues du Mayombe subissaient, au contraire, une véritable transplantation. A cause de l'éloignement, les hommes n'étaient pas seulement dans l'incapacité d'améliorer leur ordinaire, ils souffraient encore d'un long transport et d'un changement de milieu ; leur démoralisation était complète. La mortalité en cours de trajet ne s'explique que trop bien si l'on considère la manière dont les recrues voyageaient. Sur les routes il était impossible, faute d'un personnel d'encadrement suffisant, de leur faire suivre une marche régulière. Aussi les nuits à la belle étoile, les orages essuyés sans abri furent monnaie courante.

En Oubangui-Chari, les hommes, munis de vivres au départ, faisaient bombance les premiers jours ou en vendaient une partie pour alléger leurs charges, quitte à arriver affamés à Bangui. Trop souvent une indemnité remplaçait les vivres ; les recrues la dilapidaient ou essayaient en vain d'obtenir des aliments en échange. Entre Brazzaville et le Mayombe, l'installation de trois dépôts de vivres évitait seulement aux travailleurs de rester « en moyenne plus de trois ou quatre jours consécutifs sans nourriture » [69]. Sur le fleuve, les voyages commencèrent « sans qu'aucune disposition d'aménagement ait été prise » [76]. Mais,

« pêle-mêle avec le fret, [les hommes furent] entassés sans abris, exposés à la pluie, au soleil, aux nombreuses escarbilles que donne le chauffage au bois [...], n'ayant de place ni pour se reposer, ni pour satisfaire leurs besoins, ni pour préparer la cuisine » [76].

Dans les camps de passage, c'était un invraisemblable entassement. Ceux de Brazzaville, conçus pour 1 300 hommes, en hébergèrent à un moment donné le double. Les recrues qui ne mouraient pas en cours de route arrivaient dans le Mayombe en piteux état. Mis au travail trop vite, les hommes se remettaient difficilement du « traumatisme du voyage » [79]. Bien des décès en début de séjour ont été l'aboutissement de maladies contractées en cours de route.

Sans que le Mayombe fût forcément plus malsain, le changement de milieu remettait en question la fragile immunité acquise par les travailleurs dans leur pays d'origine vis-à-vis de différents facteurs pathogènes. Combiné avec le changement de vie et d'alimentation, il ouvrait la voie aux agressions les plus diverses. C'est la conclusion que tirait, dès 1927, le docteur Lefrou, médecin des chantiers, des chiffres de décès, classés par ethnies, pour les deux années précédentes : il en ressort

« clairement, écrivait-il, que les indigènes étrangers à la région du chemin de fer, transportés loin de leur pays d'origine, soumis à un régime saisonnier nouveau et à de nouvelles conditions d'existence, ont fourni une mortalité considérable, bien supérieure à celle des autochtones... » [24].

Le cas des travailleurs du Mayombe ne faisait d'ailleurs qu'illustrer une règle tout à fait générale : la « fragilité du Noir transplanté », que devait souligner quelques années plus tard le docteur Muraz [29]. A leur arrivée, les recrues d'origine lointaine subissaient donc une grave « crise d'acclimatement ». Durant cette « période critique » d'adaptation, la mortalité était particulièrement sévère. Elle s'atténuait, d'après les statistiques, à partir du quatrième mois. D'où l'intérêt de conserver les hommes le plus longtemps possible : « au point de vue médical strict, si l'on veut économiser la main-d'œuvre, il faut porter l'engagement à 18 mois », affirmait le docteur Lefrou [24]. Il fut écouté,

car c'est bien l'une des raisons qui fit allonger le temps de service.

Atteints dans leur résistance physique, les travailleurs transplantés le furent tout autant sur le plan psychologique. Dès le départ, ils étaient inquiets. Au cours du voyage, leur état d'esprit ne faisait qu'empirer. Dans le Mayombe, ils voyaient toutes leurs craintes se confirmer. Dès lors, privés du soutien familial, livrés à eux-mêmes, ils se laissaient aller à une « sensation d'écrasement et d'abandon » [91]. Beaucoup attendaient la mort, à leur sens inévitable. Du coup les fatigues, les refroidissements, les déséquilibres alimentaires eurent les pires effets. Les mêmes hommes, soumis aux mêmes épreuves, mais libres de leur personne, auraient réagi d'une façon toute différente. Transportés en vrac sur les antiques bateaux du Congo, les recrues arrivaient à Brazzaville en pleine déconfiture. Le même entassement, les mêmes escarbilles, les mêmes tornades essuyées, après la guerre encore, sur les mêmes bateaux guère mieux aménagés qu'autrefois, par les pêcheurs qui faisaient le va-et-vient entre le Stanley Pool et la Cuvette congolaise, étaient au contraire aisément supportés. Les lourdes pertes des années 1926 à 1928 demeurent incompréhensibles si l'on ne tient pas compte de la démoralisation qui régnait sur les chantiers.

d) *La question financière et la responsabilité des autorités.*

Tout s'est passé comme si le découragement des travailleurs annihilait leur résistance organique et faisait tourner au désastre le moindre accroc de santé. Mais, en dernière analyse, ce mauvais moral lui-même trouvait largement son origine dans la situation sanitaire épouvantable qu'affrontaient les recrues dans les camps de la section côtière. Quelle fut, à cet égard, la responsabilité des autorités ? Les pertes étaient évitables, la suite des événements devait le montrer. Mais pas dans l'improvisation. La faible résistance physiologique et morale — l'une réagissant sur l'autre — des travailleurs transplantés imposait le maximum de précautions. Les responsables en avaient eu clairement conscience. Dans les divers domaines concernant la vie des recrues, des règlements et instructions d'une rédaction judicieuse avaient vu le jour de bonne heure. Tels que prévus, la ration alimentaire, le logement, l'habillement des travailleurs ne prêtaient pas à la critique [76]. Deux précautions supplémentaires figuraient dans les textes officiels : on classerait les nouveaux arrivants en « aptes à tous travaux » et « malingres à employer aux travaux légers » ; ils ne seraient mis au travail que progressivement [76]. Les arrêtés fédéraux stipulaient enfin la création d'un « service de la main-d'œuvre doté de tous les moyens nécessaires pour assurer dans de bonnes conditions la vie matérielle et la protection sanitaire des travailleurs... » [78].

Ce n'est pas dans la conception, c'est dans l'exécution que les autorités se trouvèrent en défaut. Deux reproches principaux leur ont été adressés. Le premier, c'est d'avoir agi avec précipitation. Une fois prise la décision d'élargir le recrutement,

« il aurait fallu une bonne année pour tout mettre au point, préparer les transports, équiper le terrain, faire une route ou un sentier de fer supprimant le portage, construire des camps, réunir les approvisionnements, enfin ne rien laisser au hasard dans ce pays où les ressources sont si limitées » [98].

Le rouage essentiel à mettre en place était le Service de la Main-d'Œuvre : « Il est très probable que si ce service avait pu être solidement organisé suffisamment à temps on aurait évité une partie des déboires qui ont suivi » [98]. Mais le recrutement dans le nord du Moyen-Congo et en Oubangui-Chari fut entrepris sans attendre. Les premiers travailleurs arrivèrent dans le Mayombe alors que rien n'était prêt. Il fallut « commencer à travailler en même temps que l'on organisait le travail » [111]. L'Administration se vit acculée à tout mener de front : « ... les travaux et la route, l'organisation des camps, la construction des logements et le ravitaillement par portage des chantiers et des hommes » [101]. Résultat : « on a été débordé » [98]. Un terrible désordre, sanctionné d'emblée par une mortalité sévère, fut la rançon de l'improvisation.

La seconde erreur commise eut trait à la « voie de service ». Voici de quoi il s'agissait. A cause de la nature du terrain et du grand nombre d'ouvrages d'art, il était impossible de construire le chemin de fer « à l'avancement » sans accumuler les délais. La seule méthode praticable consistait à ouvrir un certain nombre de chantiers échelonnés en avant du rail, pour y travailler simultanément. On l'adopta. Mais la bonne marche des travaux supposait alors l'établissement d'une « voie de service » pour desservir les chantiers avancés. A l'origine, la S.C.B. s'était bien engagée à construire un chemin de fer Decauville, une route ou un câble aérien « faisant suite à la section de ligne de Pointe-Noire » [69]. Mais la convention signée en 1925 ne renouvela pas cette obligation. Ce fut une lourde faute. D'autant plus que le bas prix de remboursement de la main-d'œuvre¹ devait détourner la S.C.B. de faire spontanément les frais d'une voie de service destinée à supprimer le portage. Les chantiers furent donc ravitaillés par porteurs, avec les conséquences que nous savons. Les autorités se rendirent bientôt compte de leur erreur. Au terme de discussions laborieuses, elles s'entendirent avec la S.C.B., en 1926, pour établir à frais communs, entre Mvouti² et le terminus du rail, « une véritable voie de service de deux mètres de large, susceptible d'être équipée

1. Cf. *supra*, pp. 238-239.

2. Aboutissement de la route en construction à travers le Bamba.

en voie Decauville à traction humaine » [69]. Les travaux commencèrent en novembre 1926. Partant du kilomètre 90 de la voie principale, la plate-forme du « sentier de fer » suivit un tracé sinueux qui évitait les ouvrages d'art et limitait le cubage de terre remuée. Mais les travaux traînèrent et on n'atteignit Mvouti qu'en 1930¹.

Pour apprécier correctement la responsabilité du Gouvernement général, il faut tenir compte des servitudes résultant du mode de financement du chemin de fer. A cet égard, nous savons déjà que l'A.E.F. dépendait entièrement des bonnes dispositions de la métropole. La dotation initiale de 93 millions de francs-or ne lui rendit pas sa liberté d'action. Les dévaluations successives et le coût des travaux, plus élevé que prévu, contraignirent à plusieurs reprises le Gouvernement général à redemander des fonds. Le Parlement se fit chaque fois « tirer l'oreille »². Il ne vota qu'en 1926 le complément de 300 millions réclamé par l'A.E.F. dès 1924. Sans le ministre des Finances, P. Doumer, qui permit « de faire au compte des réparations de grosses commandes sans crédits, il aurait fallu arrêter les travaux » [101]. Le temps de disposer des 300 millions, la livre était passée de 64 à 124 francs. Le rajustement sollicité en 1929 ne fut accordé par les Chambres qu'en 1931. Pendant ce temps « les travaux ne purent être continués que grâce aux avances que consentit la Banque de l'A.O.F... » [101]. Plus tard l'A.E.F. se trouva encore à court de 398 millions.

A Brazzaville, les autorités n'étaient jamais sûres de l'attitude qu'adopterait le Parlement. A chaque appel aux fonds, d'après discussions menaçaient de tout remettre en question. Pour forcer la main aux instances parisiennes, le Gouvernement général dut s'engager à

1. Les constructeurs du premier Matadi-Kinshasa avaient connu des difficultés analogues. Au départ, un parti différent fut adopté : la méthode dite « télescopique », selon laquelle le rail « devrait toujours être capable d'amener au front de la construction tout ce qui serait nécessaire à l'avancement de la voie » ; ce qui obligeait, en principe, à « n'entamer des travaux quelconques qu'alors que la ligne sera[it] praticable en arrière de ces travaux ». En fait, pour gagner du temps, il fallut tout de même affecter de nombreux porteurs aux « transports en avant de la ligne » et trouver les solutions aptes à limiter le portage : ici, en sus du Decauville, des chariots et des attelages de bœufs du type boer, dont un certain nombre furent réellement importés. Mais les chariots se révélèrent d'un emploi difficile et les bœufs ne survécurent pas longtemps [15, pp. 128, 234, 241-247].

2. Voici, selon le Gouverneur Alfassa, dans quelle situation inconfortable se trouvèrent à l'époque les autorités de l'A.E.F. : « De 1920 à 1924, on peut dire que le chemin de fer de Brazzaville à la côte, dont la construction était prévue par la loi du 13 juillet 1914 et avait été ajournée pendant la guerre, a été commencé contre la volonté du département. Les crédits ouverts en 1914 étaient devenus insuffisants par suite de l'augmentation du coût de la vie, qui commençait déjà à se faire sentir. Les crédits complémentaires pour garantir l'achèvement du chemin de fer n'étaient pas votés. Le tracé même de Brazzaville à Pointe-Noire était remis en discussion et au terminus maritime de Pointe-Noire était opposé celui de Banda-Pointe. Ces circonstances ont fortement influé sur les conditions dans lesquelles les différents services intimentement liés à la construction du chemin de fer ont été assurés dès le début » [110].

fond, en prenant de gros risques. Quand fut prise la décision d'élargir le recrutement, la sagesse aurait commandé d'interrompre la construction de la voie, le temps de mettre en place une organisation efficace et d'exécuter les travaux préparatoires. En ne prenant pas cette décision, les autorités péchèrent sans doute par une confiance exagérée dans les vertus de l'improvisation et dans les initiatives des fonctionnaires subalternes. Mais si elles avaient agi autrement, elles se seraient heurtées à la S.C.B., pressée d'employer le matériel et le personnel immobilisés sur place. En France même, la stagnation des travaux aurait procuré aux détracteurs du Congo-Océan un prétexte excellent pour les faire interrompre définitivement¹.

Mais alors, demandera-t-on, pourquoi avoir fait appel à une société privée, au lieu de construire entièrement le chemin de fer en régie ou d'utiliser les techniciens de l'armée coloniale ? Toujours pour la même raison, pour obliger la métropole à aller de l'avant : un marché passé avec une entreprise

« offrant de la surface et de puissants moyens [...] ne peut plus être remis en discussion. Il faut qu'il s'exécute pour ne pas exposer l'Administration au paiement de dommages-intérêts en rapport avec l'importance des travaux à exécuter » [81].

Admettons cette explication, sans doute en partie exacte. Elle n'absout pas le Gouvernement général d'une erreur initiale : avoir cru que le recrutement « sur place » procurerait assez de travailleurs. Il y a eu, certes, une erreur d'appréciation. Mais là encore nous retrouvons l'A.E.F. gênée par sa dépendance financière. En 1921, les premiers chantiers avaient été ouverts « presque malgré le Département et en tout cas sans ordre, avec des crédits dérisoires, sans personnel et sans matériel » [101]². Comment, dans ces conditions, aurait-on songé à mettre sur pied l'organisation voyante et coûteuse d'un recrutement au loin ?

Perpétuellement à court d'argent, vivant dans la hantise des dépassements de crédits, les autorités locales durent lésiner sur les dépenses les plus nécessaires. C'est bien ce qui semble être arrivé pour la voie de service. Sans doute le Gouverneur général n'avait-il pas réalisé,

1. Comme devait le faire observer quelques années plus tard un haut fonctionnaire en mission, « pour dire la vérité sans ambages, si la colonie ne s'était pas résolument lancée dans la construction du Congo-Océan, pour mettre l'opinion et les pouvoirs publics en France en présence du fait accompli, où en serait encore ce grand ouvrage ? Peut-être toujours dans la période de l'examen de son utilité et de la discussion des avantages qu'il procurerait en compensation des charges qu'il occasionnerait » [81].

2. « M. Augagneur, poursuivait A. Antonetti, auteur de la citation, devait peu après quitter la colonie pour n'y plus revenir. Pendant 18 mois les travaux se continuèrent par la force acquise sans grand espoir, le Département ayant donné l'ordre en 1923 d'arrêter les travaux puisqu'il n'y avait pas de crédits. »

d'emblée, à quel point celle-ci était indispensable ; ou peut-être pensait-il alors être en mesure de pousser jusqu'au terminus du rail la route venant du Niari. Mais il est probable aussi que si l'Administration renonça à faire figurer dans la convention de 1925 la clause relative à la voie de desserte des chantiers, c'est pour faire accepter à la S.C.B. un mode de calcul moins avantageux pour elle (mais moins onéreux pour les finances de l'A.E.F.) de ses bénéficiaires et de ses frais généraux. Plus tard, ce sont encore des raisons d'argent qui empêchèrent de placer le rail en temps voulu sur la plate-forme du « sentier de fer ». La voie de soixante centimètres prévue à cet effet garnissait le tronçon terminal de la plate-forme du Congo-Océan. Il fallait attendre, pour la déposer, l'arrivée du rail lourd. Or, faute de crédits, la commande de ce dernier avait été longtemps différée, et il arriva avec beaucoup de retard. Pendant ce temps le portage continuait à faire des victimes.

Si les Gouverneurs généraux s'étaient sentis financièrement au large, si la métropole leur avait laissé carte blanche, il est certain que, faute d'expérience, bien des erreurs auraient été malgré tout commises. Mais le recrutement des travailleurs n'aurait pas abouti à une catastrophe d'une telle ampleur.

2. *Le rétablissement.*

Une « amélioration très sensible » de la situation sanitaire commença « à se faire sentir à partir du milieu de 1928 ». Dans le courant de 1929, revenant dans le Mayombe dix-huit mois après une première mission, le médecin-général Lasnet reçut « une excellente opinion [...] sur l'état de santé et de vigueur des travailleurs ». Les hommes qu'il examina, « donnaient nettement l'impression de prospérité et de force ». A Mvouti il ne vit « plus aucun de ces bouffis à l'aspect béribérique ni de ces amaigris à la peau cendrée sans résistance devant n'importe quelle infection... » [98]. A ces impressions subjectives correspondait, nous le savons, une diminution très sensible du coefficient de mortalité et même des pertes en valeur absolue. Cette amélioration devait se poursuivre jusqu'à la fin. Quelles pouvaient en être les raisons ?

a) *Les causes de l'amélioration de l'état sanitaire.*

Sans doute un élément purement géographique a-t-il joué son rôle : la progression des chantiers au-delà de « cette zone très malsaine » [94] qu'était la vallée de la Loémé, où la plate-forme avait été construite « en remblai au milieu du poto-poto dans des conditions exceptionnelles d'insalubrité » [98]. Remarquons que le travail au tunnel de Bamba, les pieds dans l'eau, le nez dans la poussière, aurait

dû se montrer tout aussi meurtrier. Un médecin l'avait prophétisé : « le tunnel engloutira autant d'hommes [...] qu'on voudra ou qu'on sera obligé de lui fournir » [69]. Les faits donnèrent tort à cet augure. C'est qu'entre les deux époques, celle de la Loémé et celle du Bamba, de grands changements avaient été apportés à la condition des travailleurs¹. Dans l'ensemble, il paraît difficile d'expliquer la diminution des pertes autrement que par une foule de mesures prises en faveur de la main-d'œuvre. L'amélioration se fit sentir dans les domaines les plus divers.

Petit à petit, le transport des recrues avait été organisé de façon rationnelle. Des gîtes d'étapes virent le jour le long des principales routes aboutissant à Bangui. Un service automobile prit en charge les travailleurs à destination du Mayombe. Des abris, construits aux gués des principaux affluents du Niari, permirent aux convois d'attendre au sec l'écoulement des crues. Aux termes d'un contrat conclu en juin 1927 avec la Société Afrique et Congo, des chalands furent spécialement équipés pour le transport des travailleurs par voie fluviale ; les voyages cessèrent alors de tuer du monde. Un séjour de repos et d'entraînement d'un mois à Brazzaville fut imposé à tous les travailleurs transitant par le chef-lieu.

Sur les chantiers, la ration alimentaire devint plus abondante, fut distribuée plus régulièrement, comprit davantage d'éléments protecteurs et de vivres frais. Les travailleurs reçurent deux collections de vêtements par an au lieu d'une. Il fut décidé que, dès le point de rassemblement, l'Administration les munirait de couvertures, complets et matériel de cuisine collectif. Au début de 1929, un rapport médical constatait déjà « l'amélioration notable apportée au logement des travailleurs » [79]. Les paillotes avaient fait place à des cases de pisé plus petites, où les hommes étaient moins exposés à la contagion. Un médecin se préoccupa de les faire chauffer en fin de journée.

1. Un rapprochement s'impose entre la vallée de la Loémé, où furent enregistrées les pertes de loin les plus sévères durant la construction du Congo-Océan, et une autre vallée, qui s'était acquise la même épouvantable réputation, à l'époque où l'on travaillait au premier Matadi-Kinshasa : celle de la M'Pozo, qui faisait figure alors de « vallée du désespoir », « vallée maléfique », « endroit maudit » et « objet d'épouvante » [15, pp. 132, 137, 209]. Cette vallée était devenue pour les travailleurs « une vaste tombe », où se succédaient des camps baptisés par les Européens des chantiers, « camp de la mort », « camp de la fièvre », « camp de la misère », « camp de la désespérance » [15, p. 207]. Ici, la moiteur de la grande forêt, l'impression d'étouffement et de clausturation ressentie par les travailleurs enfermés dans les arbres, l'insalubrité du marais ne pouvaient, certes, être mis en cause. Mais on accusait la réverbération des parois rocheuses, qui rendait la chaleur « effroyable » et le « labeur épuisant » [15, p. 209]. En réalité, dans les deux cas, il est probable que le milieu naturel, en soi, ne peut être tenu pour responsable. Il y a eu simplement coïncidence entre une phase de stationnement des travaux sur un tronçon difficile, source aussi de fatigue et d'inconfort pour les hommes, et la période critique d'inorganisation des chantiers, succédant au gros afflux de main-d'œuvre.

Dans le même temps, les conditions de travail s'améliorèrent. A partir de 1928, classées « malingres », les recrues les moins solides bénéficièrent d'un traitement particulier. Deux mesures profitèrent à un grand nombre d'autres travailleurs : la mécanisation de différentes tâches pénibles, après entente entre l'Administration et la S.C.B. ; la suppression du portage, quand fut mis en service le « sentier de fer ». Dès 1926, la journée de travail avait été réduite d'une heure, au grand soulagement d'une main-d'œuvre à la limite de ses forces. Plus tard, les autorités décidèrent d'allonger le temps de service ; cette mesure eut pour résultat d'accroître après 1928 la proportion des hommes résistants et entraînés.

Progressivement étoffé, le Service de la Main-d'Œuvre put venir à bout du désordre. Du personnel militaire, détaché de l'armée coloniale, servit à renforcer l'encadrement des travailleurs. Des spécialistes de l'intendance prirent en main les questions de ravitaillement. Au total, en 1932, l'effectif du Service s'élevait à 53 personnes, non compris les médecins et leurs aides. Il s'agissait, pour une bonne part, d'officiers et sous-officiers de métier, dont l'expérience et la compétence eurent les meilleurs effets.

Longtemps débordé, le service médical finit par se rendre maître de la situation. En 1932, vingt-deux infirmeries étaient installées dans les camps, deux autres fonctionnaient au bénéfice du personnel européen. Deux ambulances pourvues « de tout le matériel chirurgical et de tous les médicaments requis » [103] hospitalisaient les blessés et malades graves. Une fois par mois au moins, les hommes passaient devant un médecin européen. Les soins purement médicaux furent médiocrement efficaces. Les manifestations dysentériques résistèrent brillamment à toute une série de vaccins et d'anatoxines. Piqués préventivement « à trois reprises à quinze jours d'intervalle » [101], les travailleurs s'obstinaient à tomber malades. La vaccination anti-pneumonique même, pratiquée systématiquement au moment de l'incorporation, prêta à bien des discussions. Mais si la prophylaxie et même la thérapeutique restèrent souvent en échec, du moins la surveillance rigoureuse des travailleurs, mis au repos à la première défaillance, contribuèrent à arrêter les hécatombes.

Le chemin de fer se fit désormais « dans l'ordre et la clarté de méthodes nouvelles » [29]. De tous les changements résultait une « atmosphère morale très améliorée sur les chantiers » [93]. Mieux traités, plus vite et mieux soignés, ne voyant plus mourir leurs camarades autour d'eux, les travailleurs reprenaient goût à l'existence. Petit à petit, une vie s'était créée le long de la voie en construction, des villages avaient grandi aux abords des chantiers ; coupé de larges déboisements, le Mayombe « autrefois considéré comme un lieu de terreur » [94] avait perdu son visage rébarbatif, était devenu « une

manière de colonie ayant son existence propre » [101]. Les soldes plus élevées, « la présence de femmes en grand nombre » [94] contribuèrent à détendre l'atmosphère. En 1932, c'était « une foule robuste et joyeuse qui se pressait » au passage d'un haut fonctionnaire [107]. Et le Gouvernement général de constater « la satisfaction des travailleurs qui connaissent une abondance, des salaires, une prospérité qu'ils ne pouvaient soupçonner » [101]. A son tour, ce moral retrouvé aida les hommes à « tenir le coup ». La situation était totalement renversée.

Parmi les améliorations réalisées, certaines figuraient en puissance dans les arrêtés et les instructions de la première heure. Mais beaucoup d'autres, notamment celles qui se rattachaient à l'organisation sanitaire, furent imposées par « le Département » à la suite des missions d'inspection, et le Gouvernement général ne les prit qu'à son corps défendant. L'Inspecteur général du service de la santé, délégué du ministre, envoyé en mission, avait reçu pouvoir de décision, en matière médicale, même vis-à-vis du Gouverneur général. Celui-ci prit ombrage de cette « manière de dictature médicale » [101]. « On a fait, disait-il, pour l'organisation sanitaire un effort extraordinaire et auquel, sauf Panama, rien ne peut être comparé. » Mais « on oubliait que le but était de faire un chemin de fer ». Les médecins, ne voyant « que leur responsabilité », ne tenaient compte « ni de la dépense, ni des besoins des chantiers » [101]. Alors qu'en 1932 encore, il devait batailler pour combler un trou en caisse de plusieurs centaines de millions, le Gouverneur général Antonetti voyait évidemment sans plaisir s'ouvrir de nouveaux chapitres de dépenses. Ceci conduisit à se poser une dernière question : quel a été le coût des mesures prises en faveur de la main-d'œuvre ?

b) *Le prix payé.*

Un document estimait, en 1932, à « plus de 100 millions de francs » le coût des « soins particuliers » donnés à la main-d'œuvre du Mayombe [101]. La même année, le Gouverneur général, calculant le « dépassement sur les dépenses d'administration, d'entretien, de logement, d'encadrement, d'habillement, soins médicaux, soldes, camps, voyages » par rapport au devis établi en 1929, aboutissait au chiffre de 76 500 000 francs (compte tenu de la période restant à courir) [101]¹. Ces dépenses étaient inévitables : toute considération humanitaire mise de côté, laisser mourir les recrues après les avoir

1. Voir également la réplique du Gouverneur général à un inspecteur de la mission Kaïr (1928-1929) qui lui reprochait les médiocres conditions de vie des travailleurs de la Division de Brazzaville : « Toutes les dépenses de la main-d'œuvre sont imputées sur fonds d'emprunt ; celles du Mayombe constituent un sacrifice considérable qui a été imposé par le caractère exceptionnel des travaux de la division côtière du Congo-Océan et du climat de la forêt montagneuse

acheminées à grands frais revenait aussi cher que d'assurer leur survie et leur permettre de travailler.

Déjà, amener les travailleurs à pied d'œuvre représentait une lourde charge. L'Administration ne finançait pas seulement le voyage, elle devait encore nourrir les hommes des mois durant à ne rien faire. On calculait, en 1927, qu'un travailleur sara passait 737 jours loin de son village, entretenu par le budget du chemin de fer, pour un séjour utile au Mayombe de 517 jours seulement. Le transport des travailleurs d'une part, les dépenses faites pour redresser la situation sanitaire d'autre part, rendirent la main-d'œuvre du Mayombe infiniment plus coûteuse que celle que se procurait sur place la Division de Brazzaville. En 1932, la journée de travail d'un ouvrier mis à la disposition de la Société des Batignolles revenait à une trentaine de francs. Sur les chantiers en régie du tronçon est, la même journée de travail « effectif » [101] ne coûtait à l'Administration que 10,50 francs.

Les sujétions propres à la Division Côtière se sont donc bien traduites par d'importants débours, s'ajoutant au coût de base de la main-d'œuvre dans le pays. Mais ce supplément de frais n'a représenté, en définitive, qu'une part modeste du prix d'ensemble payé pour le Congo-Océan. Sur une dépense globale évaluée à 1 200 millions à la fin de 1932, un an et demi avant l'achèvement des travaux, les frais de main-d'œuvre, Division de Brazzaville comprise, ne s'élevaient pas à beaucoup plus de 25 %. Mais c'était le seul chapitre d'un budget extraordinairement serré, qui avait paru se prêter à des compressions. C'est pourquoi il fallut la pression des faits, et l'épouvantable scandale déclenché en France par la mortalité catastrophique des années 1925 à 1928, pour amener les responsables locaux à prendre les mesures qui s'imposaient, et le Parlement à leur en donner les moyens.

CONCLUSION

L'épisode historique de la construction du Congo-Océan est riche d'enseignements. L'intérêt se noue autour de la crise des années 1925 à 1928, à propos de laquelle on se trouve tenté, par une démarche toute naturelle, de fixer les responsabilités. Que le chemin de fer dût servir avant tout l'intérêt général et fût par là même justifié dans son principe, nul ne peut plus le nier¹. A l'époque, déjà, ses détracteurs les plus notoires avaient trop ouvertement partie liée avec une forme

ainsi que par le dépaysement des travailleurs et les épidémies qui sévissent parmi eux ; rien de tout cela n'existe à Mindouli ; aucun crédit n'a été voté par le Parlement pour étendre à la division de Brazzaville du chemin de fer les dépenses faites dans le Mayombe » [87].

1. Comme le faisait à l'époque le député R. Susset : « Le Congo-Océan n'est que l'aboutissement d'une monstrueuse erreur » [36, p. 141].

de colonisation dépassée pour mériter un réel crédit¹. On ne peut exclure *a priori* l'idée que les tractations financières entre les pouvoirs publics et les sociétés chargées des travaux aient eu des dessous ignorés². Rien de tel ne transparait dans les documents que nous avons eus sous les yeux, c'est tout ce que nous pouvons dire. Les dossiers administratifs montrent, en revanche, dans le Gouverneur général Antonetti, principal artisan du chemin de fer, dont il suivit la réalisation sur place presque de bout en bout, un homme totalement engagé dans une œuvre à laquelle il liait son sort, acharné à la défendre et à la faire aboutir³. Aussi bien les critiques réellement pertinentes ne concernèrent-elles pas l'œuvre en elle-même, ni la volonté des autorités locales de la mener à bien, mais les méthodes employées à cette fin⁴.

1. Parlant de « la campagne tenace, ardente, souvent violente et prenant toutes les formes, qui fut, dans certains milieux étrangers et français, dirigée contre M. Antonetti, peu après qu'il eut pris ses fonctions à Brazzaville », G. BOUSSENOT affirmait, dans la sérieuse *Revue Politique et Parlementaire*, que sous un habillage humanitaire elle « eut des mobiles infiniment moins nobles. Elle était destinée à faire relever de son emploi un Gouverneur général dont certaines des décisions bousculaient ou contrariaient quelques gros intérêts locaux » [8].

2. On sent dans certains écrits de journalistes comme un relent de vagues accusations. L'allusion est plus nette dans la bouche d'un député, Georges Nouvelle, intervenant à la séance parlementaire du 14 juin 1929 : « 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 » [45].

3. Voir à cet égard le témoignage de R. O. MANOT sur cet « homme infatigable pour lequel on pouvait avoir une admiration sans bornes », qui « était au courant des moindres faits qui se passaient sur la ligne », ne reculait pas devant une « marche extrêmement pénible » à travers la forêt pour voir de plus près comment se passaient les choses, et fut, après son retour en France, « l'homme le plus regretté des anciens » [25, pp. 70-72, 127].

4. Ce fut le cas, d'une façon générale, lors des débats parlementaires de 1927 et 1929, où les attaques véritablement incisives vinrent de la gauche et s'adressèrent simultanément aux autorités coloniales, responsables du gâchis sur les chantiers, et aux sociétés privilégiées. Voir le titre de la demande d'interpellation de Georges Nouvelle et Antonelli (séance parlementaire du 7 juillet 1927), sur « le recrutement de la main-d'œuvre indigène nécessaire à la construction du chemin de fer Brazzaville-Océan, sur l'effroyable mortalité sévissant sur les chantiers de ce chemin de fer, ainsi que sur l'exploitation éhontée dont sont victimes les indigènes de l'Afrique équatoriale de la part des compagnies concessionnaires » [43]. Aux applaudissements de l'extrême gauche, le « drame » du chemin de fer était mis au compte de l'« aveuglement du grand capitalisme colonial » ; et si l'on en venait à s'interroger sur l'intérêt propre de la voie ferrée, c'est en raison « du dépeuplement de l'Afrique noire française », consécutif à la mortalité chez les travailleurs du Congo-Océan, aux exactions des sociétés d'exploitation et à la répression sanglante s'exerçant sur les populations révoltées : « Quelle sera, dès lors, l'utilité d'un chemin de fer reliant la côte à un territoire renfermant peut-être de nombreuses richesses naturelles, mais absolument vide d'hommes ? » [43].

A différentes reprises, au cours des débats, des références furent faites au témoignage d'André GIDE. Le texte des célèbres carnets de route, publié sous le titre « Voyage au Congo », avait d'abord paru, en plusieurs livraisons successives, dans *La Nouvelle Revue Française* de 1926 et 1927. On y trouve peu de chose, en fait, sur le Congo-Océan, dont l'écrivain n'avait pas vu les chantiers, en dehors de cette constatation : « Le chemin de fer Brazzaville-Océan est un

A la Chambre des députés, les débats tournèrent, pour l'essentiel, autour du problème de la rareté de la main-d'œuvre et des conditions de vie inhumaines qui lui étaient imposées.

On a vu, dans ce texte, que les responsables de Brazzaville avaient des justifications à faire valoir. Ils ne manquaient pas, en particulier, d'arguments pour renvoyer la balle aux instances parisiennes, coupables de tant d'atermoiements. De fil en aiguille, au-delà des controverses sur les personnalités ou le jeu des institutions, on en vient vite à mettre en cause le système colonial lui-même, tel qu'il fonctionnait alors. Comment ne pas discerner, rétrospectivement, dans l'attitude des pouvoirs métropolitains, détenteurs d'une autorité jalouse et tatillonne, mais par ailleurs très chiches dans l'octroi des moyens, l'une des raisons essentielles de la catastrophe qui s'abattit sur les chantiers du Mayombe ? Faute d'une marge de manœuvre suffisante, le Gouvernement général se trouva acculé à cette politique au jour le jour et de fait accompli dont nous savons les résultats.

Les contemporains furent, il est vrai, plus sensibles à un autre reproche. A la tribune du Parlement et dans la presse, les difficultés du chemin de fer furent l'occasion d'une attaque en règle contre le régime d'autorité que subissaient les populations de l'A.E.F. La crise du Congo-Océan faisait effectivement toucher du doigt une autre faiblesse fondamentale du système — une faiblesse commune à tous les régimes qui investissent un homme ou un petit groupe d'un pouvoir discrétionnaire sur les habitants d'un pays. En pareil cas, la faculté de disposer de ses semblables entraîne trop facilement l'illusion de pouvoir aussi forcer la nature des choses. C'est bien ce qui s'est passé au Mayombe où, parce que les recrues s'étaient laissé contraindre, on fit bon marché de leur misère et de leurs angoisses, on négligea le signal d'alarme de leurs protestations, pour se réveiller un beau jour en plein drame.

Rien ne serait arrivé cependant sans la conjonction précise de deux facteurs géographiques : l'existence d'une chaîne de montagnes — au relief chaotique et aux boisements épais, placée en travers du tracé obligé de toute voie ferrée devant aboutir à la mer — et la très faible densité de population de la région où allait s'ouvrir le chantier. Le premier facteur aboutissait à concentrer d'importants besoins de main-

effroyable consommateur de vies humaines » ; et de considérations sur le recrutement et l'acheminement des travailleurs. Mais, tiré du même ouvrage, il est intéressant de rappeler ce jugement relatif à la voie belge, qui avait coûté elle aussi tant de vies humaines : les descriptions de Joseph CONRAD (dans *Au cœur des Ténèbres*), écrivait Gide, « sont cruellement exactes ; mais ce qui les désassombrit, c'est la réussite de ce projet qui, dans son livre, paraît si vain. Si coûteux qu'ait pu être, en argent et en vies humaines, l'établissement de cette voie ferrée, à présent elle existe pour l'immense profit de la colonie belge — et de la nôtre » [19, note, p. 17].

d'œuvre sur un petit nombre de kilomètres de voie, et dans des conditions aussi malcommodes que possibles pour nourrir, loger, déplacer et ravitailler les travailleurs. Quant au caractère très ténu du peuplement, dans le domaine compris entre la plaine côtière et la vallée du Niari, il n'aurait sans doute pas gravement tiré à conséquence, si la rareté des hommes avait été un fait bien localisé. Après tout, ce fut le lot de presque tous les chemins de fer construits dans la nature tropicale que d'avoir à franchir des secteurs plus ou moins déserts. Mais, dans le cas du Congo-Océan, plusieurs circonstances vinrent aggraver la situation et faire du recrutement de l'indispensable main-d'œuvre un casse-tête pour les responsables de l'époque. Des frontières politiques, tout d'abord, coupaient l'accès au noyau de population plus dense du Bas-Congo belge et de l'Angola septentrional¹. Dans les limites du Moyen-Congo français, les ressources de la vallée du Niari et des contrées adjacentes devaient tout juste suffire aux besoins de la section orientale de la ligne, et lui furent à juste titre réservées. Il ne restait guère, comme autre région pouvant être mise à contribution, que les plaines de l'Alima et de la Likouala-Mossaka, en pleine Cuvette congolaise déjà, et avec des disponibilités de main-d'œuvre aussi modestes que leur densité de population (celle-ci bien supérieure à la moyenne du pays, mais néanmoins partout inférieure à dix habitants au kilomètre carré). C'est ainsi que s'imposa l'impérieuse nécessité d'étendre le recrutement d'abord à l'ensemble du Territoire, puis à l'Oubangui-Chari et aux régions adjacentes, et que les meilleurs ouvriers du chemin de fer provinrent en définitive d'un pays situé à 2 000 kilomètres du Mayombe, de l'autre côté de la grande forêt. Qu'une telle opération ait soulevé des difficultés, en un temps où les communications restaient assez précaires, c'est le contraire qui eût étonné.

Compte tenu du ravitaillement des chantiers et du temps que durent consacrer les administrateurs de brousse aux problèmes de recrutement, il n'est pas exagéré de dire que, dans toute l'A.E.F., Gabon et Tchad pastoral exceptés, une bonne part de l'activité et des énergies se trouvèrent mobilisées au service du chemin de fer. Les conséquences s'en firent sentir dans une multitude de domaines : divorce entre l'Administration et une population qui, par tous les moyens, cherchait à échapper aux recrutements ; recul même, dans certaines régions, de la pacification ; détérioration des recensements ; déficit de production, même sur le plan strictement vivrier, dû à

1. Dont les ressources en hommes étaient d'ailleurs en grande partie mobilisées pour la construction du nouveau Matadi-Kinshasa, selon un tracé fortement rectifié. En 1928, 8 400 travailleurs étaient employés à cette tâche, et pour les rassembler il avait fallu, là aussi, recruter « à une grande distance des chantiers » [2].

l'éloignement de beaucoup d'hommes. Il n'est pas de poste administratif au Congo où nous n'ayons trouvé, dans les archives locales, le témoignage des perturbations de toute sorte engendrées par les travaux du Congo-Océan. Le « temps de la machine » demeure fortement marqué, un peu partout, dans la mémoire collective des villageois. En plein pays Sara du Tchad méridional, l'enquête récente d'un jeune géographe a pu mettre au jour certaines transformations du système agricole local, consécutives au départ pour les chantiers d'un assez grand nombre de jeunes hommes. Toute une étude reste à faire où l'on ne considérerait plus, comme nous venons de le tenter, la construction du chemin de fer en fonction des conditions géographiques du pays, mais le retentissement des travaux sur la vie des populations et des régions.

Assurément, en la quasi-absence de main-d'œuvre sur place, et à défaut de moyens mécaniques adaptés au terrain et au climat, les recrutements au loin, et certaines de leurs conséquences, étaient inévitables. Mais pour les hommes, les choses auraient tourné moins mal, si ceux qui eurent la charge de construire le chemin de fer avaient pu et su méditer le précédent du Matadi-Kinshasa. A trente ans d'intervalle et deux cents kilomètres de distance, dans un contexte historique et un environnement géographique très comparables, les deux entreprises ont suivi un cours étrangement similaire. Entre elles, soit dans le texte, soit en note, nous avons enregistré déjà, à différentes reprises, d'étroites analogies. Des deux côtés, après un temps d'incubation, la même crise brutale, affectant à la fois la santé, les effectifs et le recrutement des travailleurs, vint compromettre l'avancement des travaux et menacer le chemin de fer dans son existence même. En Belgique comme en France, l'affaire fut portée devant le Parlement et l'opinion publique. Les mêmes attaques, la même ironie s'étaient donné libre cours au sujet de la voie léopoldienne, traitée à la Chambre de « tout petit tramway » et de « chemin de fer d'opéra-comique », et du Congo-Océan [15].

A l'arrière-plan des difficultés, nous trouvons dans les deux cas un peuplement insuffisant et de sérieuses complications techniques — Mayombe boisé d'un côté, massif de Palaballa et vallée de la M'Pozo de l'autre — à l'endroit même où il y avait le moins d'hommes pour en venir à bout. Sans doute, à cet égard, le Congo-Océan fut-il défavorisé par une densité de population nettement plus basse (aux abords de la voie, comme dans le reste du pays). Mais il a bénéficié, pour une partie de ses approvisionnements, de la voie belge antérieurement établie, et sans laquelle il eût été impossible d'attaquer la ligne aux deux bouts ; celle-ci, par ailleurs, acheminait le trafic commercial, qui aurait réclamé sans cela des milliers de porteurs. L'un compense, en gros, l'autre.

Quant à leur origine immédiate, les deux crises relèvent d'une conjoncture politique et financière très semblable. Il est vrai que le Matadi-Kinshasa fut construit par une société privée. Mais, sans entrer dans les détails longuement évoqués par J. Cornet, l'historiographe de la voie belge, les souscriptions ne purent être obtenues qu'avec peine. Quand les premiers travaux eurent dévoré un capital bien insuffisant et que la situation de la Compagnie fut devenue « tragique » [15, p. 275], le Gouvernement, puis le Parlement de Bruxelles la laissèrent des années durant vivre d'expédients. Le vote qui devait la tirer d'affaire ne fut acquis, en mai 1896, que par six voix de majorité. Entre-temps, une Commission d'enquête avait été envoyée au Congo pour vérifier sur place la bonne marche des travaux.

N'y eut-il pas, derrière les déboires des années 1891 à 1893, la même improvisation qui, une génération plus tard, allait rendre si meurtriers les premiers chantiers du Mayombe ? Et, sous cette improvisation, le même état d'esprit chez les responsables de la construction, obligés de faire le maximum avec le minimum d'argent, et contraints d'avancer coûte que coûte, pour que leur chemin de fer ne pût être remis en discussion ? On déplorerait alors d'autant plus qu'aux prises avec un problème si voisin, ceux qui eurent la charge du Congo-Océan n'aient tiré nulle leçon, apparemment, de l'exemple de leurs devanciers. On le ferait avec davantage de conviction si mille épisodes burlesques, tragiques ou ruineux n'étaient là pour convaincre qu'en matière de mise en valeur coloniale ou de développement post-colonial, les enseignements du passé et l'expérience des voisins sont bien rarement mis à contribution.

BIBLIOGRAPHIE

(Nous ne donnons ici que les références des textes signalés dans le corps de l'article.)

I. — IMPRIMÉS (OUVRAGES, ARTICLES, TEXTES PUBLIÉS DANS LES JOURNAUX OFFICIELS)

- [1] AUGOUARD, M^{sr}, *Vingt-huit ans au Congo*, 1905, 2 vol., 533 et 648 p.
- [2] AURIC, Henri, *L'avenir du Congo et du Congo-Océan*, Paris, 1928, 1 vol., 136 p.
- [3] BARATIER, Capitaine, *Au Congo. Souvenirs de la Mission Marchand. De Loango à Brazzaville*, Paris, 1 vol., 284 p.
- [4] BEL, J.-M., « Gisements miniers et projets de chemin de fer au Congo », *Bulletin de la Société Française des Ingénieurs Coloniaux*, 2^e trim. 1908 (tiré à part, 49 p.).

- [5] BOURDARIE, Paul, « Le Congo Français », *Bulletin du Comité de l'Afrique Française*, vol. XII, n° 5, 1902, pp. 207-214.
- [6] BOURDARIE, Paul, « Les chemins de fer du Congo et du Centre Africain », *Questions Diplomatiques et Coloniales*, 1898.
- [7] BOURDARIE, Paul, « La possession économique du bassin du Congo », *Revue Générale Internationale*, 1896.
- [8] BOUSSENOT, G., « La construction du Congo-Océan », *Revue Politique et Parlementaire*, 10 oct. 1929.
- [9] BRANDON, F., *Rapport à Monsieur le Ministre des Colonies sur la création au Congo Français d'une voie ferrée du Gabon au Congo*, Paris, 1903, 31 p.
- [10] BRAZZA, Pierre Savorgnan de, « Voyages d'exploration de M. Savorgnan de Brazza. Ogooué et Congo », *Revue Coloniale et Maritime*, 1883, t. LXXVI, pp. 509-564 ; t. LXXVIII, pp. 379-415, 1 carte au 1/2 000 000^e, et pp. 591-602 ; t. LXXIX, pp. 205-240, 264-304.
- [11] BRUEL, Georges, « L'inventaire scientifique et économique du Moyen-Niari », *Renseignements généraux et Documents publiés par le Comité de l'Afrique Française*, avr. 1925, pp. 101-119 ; mai 1925, pp. 149-161.
- [12] CAMBIER, Capitaine L., « Mission technique au Congo Français : le chemin de fer projeté », *La Géographie*, 2^e sem. 1906, pp. 403-410.
- [13] CHATELIER, A. LE, « Étude et création d'une voie de communication entre la côte et le Congo », *Bulletin de la Société de Géographie de Lyon*, t. XII, 1893, pp. 68-96.
- [14] CHAVANNES, Charles de, *Avec Brazza. Souvenirs de la Mission de l'Ouest Africain* (mars 1883-janv. 1886), Paris, 1935, 378 p.
- [15] CORNET, René J., *La bataille du rail. La construction du chemin de fer de Matadi au Stanley Pool*, Bruxelles, 3^e édit., 413 p.
- [16] CORNILLE, A. M., et GOUDARD, Capitaines, « La mission du Génie au Congo en 1893-1894 », *Revue du Génie Militaire*, t. VIII, 6^e livraison, nov-déc. 1894, pp. 453-474.
- [17] FOURNEAU, A., *Au vieux Congo. Notes de route 1884-1891*, Paris, 1932, 324 p.
- [18] FOURNEAU, A., « Rapport du chef de mission ; févr.-juin 1898 », *Revue Coloniale*, vol. V, n° 12, 1899, pp. 681 sq.
- [19] GIDE, André, « Voyage au Congo », *La Nouvelle Revue Française*, n° 4, 1926 ; n°s 1 et 2, 1927.
- [20] HOMET, M., *Congo, terre de souffrances*, Paris, 1934, 253 p.
- [21] HUYBRECHTS, A., « La formation des prix du chemin de fer de Matadi à Léopoldville », *Bulletin de l'Institut de Recherche Économique et Sociale de l'Université de Louvain*, vol. XXI, n° 5, 1955.
- [22] JACOB, Léon, « La vallée du Niari-Kouilou. Reconnaissance préliminaire pour l'étude des voies de communications », *Bulletin de la Société de Géographie*, 7^e série, t. XV, 1894, pp. 463-466.
- [23] JACOB, Léon, « Rapport sur le nivellement du Kouilou-Niari », *Comptes rendus des Séances de la Commission Centrale*, Société de Géographie, Paris, n° 14, séance du 2 nov. 1888, pp. 433-436.
- [24] LEFROU, Docteur G., « Contribution à l'étude de l'utilisation de la main-d'œuvre indigène. Considérations médicales sur le personnel des chantiers de construction du chemin de fer Congo-Océan », *Annales de Médecine et de Pharmacie Coloniales*, t. XXV, n° 1, 1927, pp. 5-51.
- [25] MANOT, Michel R. O., *L'aventure de l'or et du Congo-Océan*, Paris, 1950, 294 p.

- [26] MARAN, R., « L'A.E.F. ou la colonie rouge », *Journal du Peuple*, 24 avr. 1926.
- [27] MILLE, Pierre, *Au Congo belge. Avec des notes et documents récents relatifs au Congo français*, Paris, 1899, 308 p.
- [28] MORNET, Capitaine J., « Mission d'étude du chemin de fer de l'Océan à Brazzaville » (avr. 1910-févr. 1912), *La Géographie*, t. XXVI, n° 5, 1912, pp. 297-318.
- [29] MURAZ, Docteur G., *La vérité sur le chemin de fer Congo-Océan*, Paris, 1930, 94 p.
- [30] PÉRIQUET, Capitaine L., « La mission d'étude du chemin de fer du Nord du Gabon », *Comité de l'Afrique Française, Renseignements Coloniaux*, 1913, pp. 145-175, 6 cartes.
- [31] POULAIN, R., *Étapes africaines. Voyage autour du Congo*, Paris, 1930, 237 p.
- [32] ROUGET, Fernand, *L'expansion coloniale au Congo Français*, Paris, 1906, 942 p., 12 croquis, 1 carte au 1/5 000 000^e, 88 grav.
- [33] SAUTTER, Gilles, *De l'Atlantique au fleuve Congo. Une géographie du sous-peuplement*, thèse Lettres, Paris, 1966, 2 vol., 582 et 520 p.
- [34] SAUVAGE, Marcel, *Les secrets de l'Afrique noire*, Paris, 1947 (1^{re} édit. 1937), 337 p.
- [35] SULDEY, Docteur E. W., « Une épidémie de béri-béri au Gabon », *Annales de Médecine et de Pharmacie Coloniales*, t. XX, 1922, pp. 176-185.
- [36] SUSSET, Raymond, *La vérité sur le Cameroun et l'Afrique Équatoriale Française*, Paris, 1934, 218 p.
- [37] VAN DER LINDEN, Fritz, *Le Congo, les Noirs et nous*, Paris, 1910, 2^e édit., 391 p.
- [38] VOULGRE, Docteur, *Le Congo Français. Le Loango et la vallée du Kouilou*, Paris, 1897, 208 p.
- [39] « L'exploitation du Congo Français », *Revue de la Société de Géographie de Lyon*, t. XII, 1893, pp. 57-67.
- [40] « La Mission Hydrographique du Gabon », *Renseignements coloniaux. Supplément au Bulletin du Comité de l'Afrique Française*, 1913, pp. 177-238 et 246-288.
- [41] *Journal Officiel, A.E.F.*, n° 19, 1^{er} octobre 1921, pp. 478-479 ; instructions du Gouverneur général Augagneur relatives à l'organisation et au fonctionnement de l'Administration en Afrique Équatoriale Française. Brazzaville, le 28 septembre 1921.
- [42] *L'Afrique Équatoriale Française et le chemin de fer de Brazzaville à l'Océan*, Gouvernement Général de l'A.E.F., Agence Économique, févr. 1925, broch. 31 p., 3 cartes h.-t.
- [43] *Journal Officiel, Débats Parlementaires*, séance du 7 juil. 1927, n° 74 du 8 juil. 1927, point 14 du sommaire des débats, pp. 2394 et 2395 ; intervention de Nouelle et Antonelli.
- [44] *Journal Officiel, A.E.F.*, n° 28, pp. 1-9, Conseil de Gouvernement de l'Afrique Équatoriale Française, session ordinaire de déc. 1927, discours d'ouverture prononcé par M. Antonetti.
- [45] *Journal Officiel, Débats Parlementaires*, séance du 14 juin 1929, n° 54 du 15 juin 1929, points 5 et 7 du sommaire des débats, pp. 2054-2066 ; intervention de Georges Nouelle.
- [46] *Le chemin de fer Congo-Océan*, A.E.F., France-Affiches, 1934, 1 vol. non pag.
- [47] *Étude économique du chemin de fer Owendo-Belingha*, Paris, S.E.D.E.S., 1965-1966, 14 vol. ronéo.

II. — DOSSIERS INÉDITS ET DOCUMENTS D'ARCHIVES

(Les documents [61] à [111] ont été consultés aux archives de l'ancien Secrétariat général de l'A.E.F. à Brazzaville.)

- [48] Chef d'escadron d'artillerie de marine Klobb, cinq rapports au Ministre, numérotés 1 à 5, consacrés à l'examen des transports existants ou possibles entre Brazzaville et la côte ou l'embouchure du Congo, 1895, *Archives Nationales, Section Outre-Mer, Gabon-Congo*, III 17.
- [49] Rapport de l'Inspecteur des Affaires administratives Jamet sur la subdivision de Loudima, 1922, *Archives administratives, Dolisie*.
- [50] Rapport périodique Bouenza-Louessé, juil. 1923, *Archives de l'ancien Service des Affaires politiques de l'A.E.F., Brazzaville*.
- [51] Rapport périodique Bouenza-Louessé, août 1923, *Archives de l'ancien Service des Affaires politiques de l'A.E.F., Brazzaville*.
- [52] Rapport périodique Bouenza-Louessé, sept. 1923, *Archives de l'ancien Service des Affaires politiques de l'A.E.F., Brazzaville*.
- [53] Rapport périodique Bouenza-Louessé, oct. 1923, *Archives de l'ancien Service des Affaires politiques de l'A.E.F., Brazzaville*.
- [54] Rapport périodique Bouenza-Louessé, sept. 1925, *Archives de l'ancien Service des Affaires politiques de l'A.E.F., Brazzaville*.
- [55] Makoua, rapport politique, 2^e trim. 1929, *Archives locales*.
- [56] Lettre du Chef de la circonscription Likouala-Mossaka au Gouverneur général, 20 juin 1929, *Archives locales, Fort-Rousset*.
- [57] Zanaga, rapport de tournée, août 1929, *Archives locales*.
- [58] Rapport périodique Madingou — Boko-Songho, 1^{er} trim. 1930, *Archives locales*.
- [59] Subdivision d'Osselé, 15 juin 1931, *Archives locales, Abala*.
- [60] Rapport périodique Haut-Ogooué, 1^{er} trim. 1933, *Archives locales, Franceville*.
- [61] Rapport du Chef de circonscription par intérim du Kouilou à l'Inspecteur des Affaires administratives Jamet, 8 oct. 1922.
- [62] Lettre du Chef de la subdivision de Pointe-Noire à l'Inspecteur des Affaires administratives du Moyen-Congo, 13 oct. 1922.
- [63] Note du Chef de la subdivision de Pointe-Noire sur le recrutement de la main-d'œuvre du chemin de fer, 13 oct. 1922.
- [64] Résumé du rapport de l'Inspecteur des Affaires administratives Jamet sur « le recrutement et le ravitaillement de la main-d'œuvre employée à la subdivision côtière du chemin de fer », automne 1922.
- [65] Rapports et lettre de l'Administrateur en chef Aubin, Inspecteur de la main-d'œuvre du chemin de fer, 23 août 1923.
- [66] Gouverneur général Antonetti, *Circulaire au sujet du recrutement des travailleurs de la Main-d'Œuvre*, 13 juil. 1926, 6 pages imprimées.
- [67] Rapport médical annuel du Médecin-Inspecteur Boyé, oct. 1924-déc. 1925.
- [68] Tableau destiné à établir le « pourcentage des pertes subies par les contingents employés à la section côtière du chemin de fer Congo-Océan » (émanant du Directeur du Service de la Main-d'Œuvre de Pointe-Noire), 10 août 1926.

- [69] *Mission Pégourier*, rapport n° 22 (général) de l'Inspecteur principal Pégourier « au sujet du chemin de fer Brazzaville-Océan », 15 oct. 1926.
- [70] *Mission Pégourier*, rapport d'inspection du Médecin principal Houillon, 1926.
- [71] Service médical de la Main-d'Œuvre, rapport de déc. 1926.
- [72] Médecin-Inspecteur Condé, rapport de tournée sur les chantiers du Congo-Océan, 14 déc. 1926.
- [73] Secrétaire général par intérim Marchessou, rapport sur l'organisation de la main-d'œuvre du chemin de fer depuis 1921, 31 août 1927.
- [74] Tableaux du Service de la Main-d'Œuvre concernant le prix de revient des travailleurs du Congo-Océan, 1927.
- [75] Docteur Le Vilain, rapport (médical) annuel sur le Service de la Main-d'Œuvre, 1927.
- [76] *Mission Lasnet*, Inspecteur général du Service de Santé des Colonies Lasnet, rapport n° 2, inspection sanitaire des chantiers du chemin de fer Congo-Océan, janv.-mars 1928.
- [77] Administrateur Montchamp, Chef de la circonscription de Baguirmi, rapport au sujet du recrutement de travailleurs pour le chemin de fer Brazzaville-Océan, 1^{er} juil. 1928.
- [78] Prix de revient d'une journée de travailleur et d'une journée de travail en 1927 (renseignements fournis à M. le Gouverneur général), 26 oct. 1928.
- [79] Rapports médicaux mensuels 1928-1929, Mayombe.
- [80] Médecin-Commandant Sicé (Directeur par intérim), rapport sur l'activité de l'Institut Pasteur de Brazzaville, non daté mais antérieur à juin 1929, probablement celui de l'année 1928.
- [81] *Mission Kaïr*, Inspecteur général Kaïr, rapport n° 2 sur l'état d'avancement des travaux et la date probable d'achèvement du Congo-Océan, 1^{er} mai 1929.
- [82] *Mission Kaïr*, Inspecteur général Kaïr, rapport sur l'utilisation de la main-d'œuvre indochinoise dans le Mayombe, 27 mai 1929.
- [83] *Mission Kaïr*, Inspecteur Decieux, rapport sur l'acheminement des travailleurs du chemin de fer du Congo-Océan, 9 juil. 1929.
- [84] *Mission Kaïr*, Service de la Main-d'Œuvre, rapport de l'Inspecteur des Colonies Decieux sur le recrutement des travailleurs pour les travaux de construction du chemin de fer du Congo-Océan à l'époque du 10 juil. 1929.
- [85] *Mission Kaïr*, Inspecteur Decieux, rapport sur le groupement de Mindouli.
- [86] *Mission Kaïr*, rapport sur le sentier de fer.
- [87] *Mission Kaïr*, Inspecteur Decieux, rapport sur le service automobile Mindouli-M'Vouti.
- [88] *Mission Kaïr*, Inspecteur Decieux, rapport sur le ravitaillement de la Division de Brazzaville et des camps de la ligne d'étape.
- [89] *Mission Kaïr*, dossier relatif au recrutement établi par le Secrétariat général pour les membres de la mission.
- [90] *Mission Kaïr*, Médecin Lieutenant-Colonel Ferris, rapport sur les déchets, la morbidité et la mortalité.
- [91] *Mission Kaïr*, Inspecteur Jochaud du Plessix, rapport sur le Bureau des Effectifs de M'Boulou.
- [92] *Mission Kaïr*, réponse du Gouverneur général au rapport sur le sentier de fer.

- [93] *Mission Kair*, réponse du Gouverneur général au rapport Kair sur l'état d'avancement et la date probable d'achèvement du Congo-Océan.
- [94] *Mission Kair*, réponse du Gouverneur général au rapport Jochaud du Plessix sur le Bureau des Effectifs, 13 juil. 1929.
- [95] Explications du Directeur de la Main-d'Œuvre, 5 juin 1929.
- [96] Secrétariat général de l'A.E.F., note sur l'état d'esprit des populations dans lequel (*sic*) s'opère le recrutement (fin années 1927-1928-1929), 18 juin 1929.
- [97] Secrétariat général, note concernant la variation des médecins sur le diagnostic des maladies qui sont la principale cause de mortalité au Mayombe, juin 1929.
- [98] *Mission Lasnet*, 2^e mission de l'Inspecteur général du Service de Santé Lasnet, rapport d'inspection sur l'état sanitaire des chantiers du Congo-Océan, juil.-août 1929.
- [99] Tableau des effectifs et des pertes des travailleurs du chemin de fer du Congo-Océan de 1921 à 1929.
- [100] Rapports médicaux sur la main-d'œuvre employée sur les chantiers du Congo-Océan, par le Médecin-Général Bouffard, Inspecteur des Services Sanitaire et Médical de l'A.E.F., oct. 1931, janv. et fév. 1932.
- [101] Le Gouverneur général de l'A.E.F. à M. le Ministre des Colonies, rapport sur les crédits nécessaires pour achever le Congo-Océan, 20 déc. 1932.
- [102] *Mission Dimpault*, rapport de vérification de l'Inspecteur Huet sur la direction et l'administration de la main-d'œuvre du Congo-Océan, 17 déc. 1932.
- [103] *Mission Dimpault*, rapport de vérification de l'Inspecteur Huet concernant le Médecin-Commandant Bourgeon, chef du Service (médical ?) de la Main-d'Œuvre.
- [104] *Mission Dimpault*, rapport de l'Inspecteur Huet sur la direction des Services administratifs de la Main-d'Œuvre et du Contrôle, 14 janv. 1933.
- [105] *Mission Dimpault*, rapport de l'Inspecteur Bargues sur le contrôle de la main-d'œuvre du C.F.C.O., Division de Brazzaville, 14 janv. 1933.
- [106] *Mission Dimpault*, rapport de l'Inspecteur Huet sur l'emploi de la main-d'œuvre asiatique, 31 janv. 1933.
- [107] *Mission Dimpault*, rapport de l'Inspecteur Huet sur le secteur IX de la main-d'œuvre.
- [108] *Mission Dimpault*, politique économique suivie par le Gouvernement général de l'A.E.F. en vue d'assurer au chemin de fer Congo-Océan, dès le début de la mise en exploitation de la ligne, un fret suffisant pour obtenir un rendement normal, par l'Inspecteur Huet.
- [109] Gouvernement général de l'A.E.F., tableau et carte du recrutement des travailleurs du chemin de fer de 1921 à 1932.
- [110] Archives et documents de la Main-d'Œuvre, classés et analysés par le Gouverneur Alfassa, Secrétaire général de l'A.E.F. ; dossier I : La main-d'œuvre du chemin de fer avant l'arrivée du Gouverneur général Antonetti, non daté.
- [111] Archives et documents de la Main-d'Œuvre, classés et analysés par le Gouverneur Alfassa, Secrétaire général de l'A.E.F. ; dossier II : Organisation du Service de la Main-d'Œuvre par M. le Gouverneur Antonetti, non daté.