Département d'histoire
Faculté des lettres et sciences humaines
Université de Sherbrooke

LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER CONGO-OCÉAN
Impératifs impériaux, travail forcé et quotidienneté (1921-1934)

par
David Bouchard
Mémoire présenté pour obtenir
La maitrise ès arts (Histoire)

Université de Sherbrooke
2023

« Nous leur demandons un travail pénible et désagréable, nous le savons, mais nous devons faire le chemin de fer dans l'intérêt de tout le monde. »
R. Antonetti, Gouverneur général de l'AEF

« Ce fut au bord du grand fleuve qu'il prit la résolution de violenter aussi souvent qu'il le pourrait les maîtres de ce monde. »
Emmanuel Dongala, Le feu des origines

Résumé

Ce mémoire a pour objectif d'explorer la construction du chemin de fer Congo-Océan, une voie ferrée de quelque 500 km construite entre 1921 et 1934 en Afrique-Équatoriale française. Il vise notamment à analyser le discours colonial entourant la « mise en valeur » et la « mission civilisatrice » ainsi que les réactions des nombreux acteurs impliqués dans ce projet de grande envergure.

L'analyse menée dans le cadre de cette recherche touche surtout les dynamiques spatiales de contrôle, de résistance et de négociation au cœur du domaine colonial français dans le cadre d'un projet de « mise en valeur ». En cherchant à construire une voie ferrée sans se doter des infrastructures minimales pour assurer la sécurité des travailleurs, l'administration coloniale s'est retrouvée face à une crise généralisée. D'une part, la surmortalité sur les chantiers a occasionné une fuite massive des habitants et d'autre part, le manque de personnel administratif et de moyen financier l'a obligé à constamment improviser des solutions rarement suffisantes. Face à ces nombreux ratés, les travailleurs, conscients de l'incapacité de l'État colonial à mener son projet selon ses propres desseins, ont su mobiliser différentes stratégies dans l'objectif de modifier les conditions de leur subjugation. Dans ce contexte, nous suggérons qu'un nouvel espace est apparu au cœur de l'espace colonial, celui de la négociation, alors que les administrateurs coloniaux ont été contraints de modifier les modalités de la relation coloniale dans l'espoir de mener à terme leur projet de construction.

En somme, ce mémoire vise à mieux comprendre la relation spatiale entre les travailleurs forcés, l'espace colonial et l'administration aefienne dont les objectifs étaient de contrôler, policer et punir les travailleurs, mais aussi la réponse de ces derniers qui refusèrent le contrôle à outrance.

Mots-clés : Résistance, Congo-Océan, Histoire du travail, Colonialisme, Afrique-Équatoriale française, Commandement, Mise en valeur, Négociation, Histoire spatiale, Histoire numérique, Travail forcé.

Remerciements

La réalisation d'un mémoire de maitrise représente un objectif que je n'aurais jamais cru atteindre. Près du décrochage scolaire il y a quelques années, je n'aurais jamais soupçonné me lancer dans un parcours universitaire, encore moins poursuivre aux cycles supérieurs. Pourtant, me voici en train de rédiger des remerciements au terme de la rédaction de mon mémoire.

Je tiens tout d'abord à remercier mes parents Hector et Sylvie ainsi que mon grand-père Claude sans qui je serais présentement enseveli de dettes beaucoup plus importantes que celle que j'ai déjà contractée auprès de l'AFE. Je les remercie aussi d'avoir cru en moi et de m'avoir encouragé à poursuivre mes études, peu importe mes choix de programme. Je remercie aussi mes sœurs Rose et Annabelle qui m'ont encouragé tout au long de mon cheminement.

Une section importante doit être rédigée pour mes amis qui m'ont accompagné et qui m'ont écouté pendant des heures à jaser de Congo-Océan ou simplement d'historiographie (peut-être de manière parfois trop intense). Je pense entre autres à Eli et Erik mes premiers colocs à Sherbrooke avec qui j'ai passé la totalité de mon baccalauréat. Je remercie Claudia, ma douce moitié, qui a toujours su trouver les mots justes pour m'encourager à persévérer, même lorsque j'avais des doutes. Je remercie la « gang » de DnD (Charles, Thom, JC, Claudia, Fred, Fred, Louis, Malek et Alex) avec qui j'ai passé de très beaux moments les samedis soir et les dimanches après-midi. Je remercie mes amis du bac que je ne pourrai nommer en totalité ici (JC, Joanie, Thom, Fred, Jimmy pour n'en nommer que quelques-uns), mes collègues de classe et les amis d'association avec qui nous avons passé des heures à déblatérer dans le local de l'AGEFLSH, dans le salon au sous-sol, dans une salle de classe ou sur Teams. Je remercie aussi toutes les personnes qui m'ont suivi dans les 5@8 même si on était en fin de session, c'était « bin l'fun ». Je remercie enfin mes amis de la Rive-Sud de Montréal avec qui, malgré la distance, j'ai pu garder contact tout au long de mon séjour à Sherbrooke. Savoir qu'il me restait toujours une place auprès de vous m'a certainement encouragé à finir mes études et à revenir dans le « hood » des diplômes dans les poches. Je remercie enfin Claudia, ma douce moitié, qui m'a toujours encouragé et soutenu tout au long de ce projet. Ton éternel sourire à toujours su me redonner la motivation d'affronter les prochaines étapes.

Une section doit être consacrée à la collecte des archives qui a été grandement impactée par la pandémie. Au début de ma maitrise, j'étais face à une fâcheuse situation alors que les archives que je comptais consulter se trouvaient en France et que les frontières étaient fermées. Je dois donc remercier, tout d'abord, Anne Micoud, étudiante en histoire à l'université de Aix-Marseille, sans qui je n'aurais pu consulter des archives dès 2021. Son incroyable travail de dépouillement me fut d'une grande aide. Je remercie aussi Patrick Dramé qui, malgré la réticence de certains concernant l'utilisation de corpus d'archives à l'étranger en pleine pandémie, a accepté de m'encourager et m'aura finalement permis de faire un saut aux ANOM en mai 2022.

Enfin, une section tout aussi importante doit s'adresser aux professeurs marquants que j'ai pu côtoyer tout au long de mon parcours. Tout d'abord, je souligne le soutien inconditionnel que m'a accordé le professeur Patrick Dramé. Dès mes premières années au baccalauréat il a sur allumer une passion et un intérêt en moi pour l'histoire coloniale. Je le remercie aussi pour sa confiance. En effet, nous avons été appelés à collaborer sur de nombreux projets et il n'a jamais remis en doute mes compétences en plus de m'accorder une confiance presque aveugle. Je remercie aussi le professeur Léon Robichaud qui a accepté de lire et évaluer mon mémoire et dont les commentaires ont été éclairants sur bien des points. Je remercie aussi le professeur Jean-Pierre LeGlaunec qui a accepté d'évaluer mon mémoire.

Je tiens enfin à souligner l'apport marquant d'autres professeurs du département d'histoire dont la professeure Sophie Abdela, avec qui j'ai eu la chance de travailler dans le cadre d'un stage d'été en 2019, le professeur Tristan Landry qui m'a transmis son intérêt pour la cartographie et l'informatique, le professeur Jean-Pierre LeGlaunec pour ses cours engagés dans l'antiracisme, la chargée de cours à forfait Stéphanie Lanthier pour sa joie de vivre et ses encouragements et le professeur Harold Bérubé pour sa précieuse aide dans le séminaire d'historiographie.

Sans toutes ces personnes, je ne crois pas que je serais où je suis aujourd'hui.

Pour cela, je vous remercie.

TABLE DES MATIÈRES

Résumé ii
Remerciements iii
Table des figures vii
Introduction générale 1
Présentation de l'objet d'étude 5
Problématique et hypothèses 6
Cadre conceptuel et analytique 10
Sources et méthodologie 14
Bilan historiographique 21
1. « Une histoire spatiale du fait colonial » 22
1.1 Un discours spatial 22
1.2. Un espace d'échange et de coproduction 24
2. Le chemin de fer au service de l'impérialisme colonial 26
2.1. Un outil de mise en valeur économique et de domination politique 26
2.2. La construction des voies ferrées coloniales : espace et économie 29
3. Travail forcé, migration de travail et résistances 31
3.1. Le travail, la contrainte et le salariat 31
3.2. Les résistances « indigènes » aux demandes impériales 34
Chapitre 1. Les impératifs impériaux et le Congo-Océan 38
1. Le chemin de fer Congo-Océan, un outil de « mise en valeur » et de désenclavement indispensable à la colonie 39
1.1. Le désenclavement au service de la mise en valeur 39
1.2. Le tracé de la voie ferrée 49
1.3. Le financement du Congo-Océan et la politique économique de l'Empire français 55
2. La prestation de travail, matrice de la « mise en valeur » coloniale 59
2.1. La loi des finances du 13 avril 1900, la « mise en valeur » des colonies et la construction du Congo-Océan 60
2.2. Les modalités du recrutement pour les chantiers du Congo-Océan 65
Chapitre 2. Le commandant, le travailleur et la route 73
1. Les politiques de recrutement et de contrôle de la main-d'œuvre 73
1.1 Les conséquences de la gouvernance d'Augagneur et la convention de 1922 (1921-1924) 73
1.2. Les tentatives de redressement du nouveau gouverneur général 78

2. Les travailleurs mobilisés et les mécanismes du recrutement 84
2.1. Le recrutement des travailleurs Kongo, Téké et M'Bochi du Moyen-Congo ... 85
2.2. La mobilisation des travailleurs Saras, Bayas et Bantus..... 87
2.3. Étendre le recrutement à l'Indochine afin de sauver le Congo-Océan 90
3. La route suivie par les travailleurs recrutés pour les chantiers du Congo-Océan..... 93
3.1. La route de Fort-Archambault à Bangui 95
3.2. Le long des rivières et des fleuves 97
3.3. L'arrivée à Brazzaville et la répartition sur les chantiers 101
Chapitre 3. Les lieux de coercition, de résistances et de négociations 107
1. La contrainte et le recrutement à outrance 108
1.1. Les lieux de la coercition en AEF 109
1.2. Les moyens employés pour contraindre les « indigènes » 114
1.3. La violence au service du Congo-Océan 118
2. Les résistances 122
2.1. La résistance dans les villages 122
2.2. L'exil, la fuite et le sabotage, trois formes de résistance propre à la migration de travail 126
2.3. La résistance sur les chantiers et dans les camps 130
3. Négociation et amélioration des conditions de vie des « indigènes » 134
3.1. La négociation comme réalisme administratif 135
3.2 La protection des « indigènes » comme forme de négociation 139
3.3. La négociation comme finalité de la révolte 141
Conclusion générale 145
Bibliographie 154
I-Sources 154
a) Documents manuscrits 154
i) Archives nationales d'outre-mer 154
ii) Archives nationales de Brazzaville 162
iii) Centre d'histoire et d'études des troupes d'outre-mer 163
b) Journaux 163
c) Livres 164
d) Cartes 164
II-Études 164

TABLE DES FIGURES

Figure 1. Carte générale des colonies en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale.....4

Figure 2. Carte de Gousset, Richesses minérales de l'Afrique-Équatoriale française.....45

Figure 3. Carte générale du tracé du chemin de fer 50

Figure 4. Carte générale des circonscriptions visées par le recrutement 84

Figure 5. Carte générale des routes suivies par les travailleurs 94

INTRODUCTION GÉNÉRALE

En 2014, le Conseil représentatif des associations noires de France (CRAN) entame une poursuite judiciaire à l'encontre de l'État français et de l'entreprise Spie-Batignolles, qui est héritière de la société de construction des Batignolles[1] (SCB). La *Spie-Batignolles* et le gouvernement français sont en effet considérés, par les auteurs de la poursuite judiciaire, comme responsable des crimes commis par la SCB durant la construction de la voie ferrée de 510 kilomètres, nommée Congo-Océan, reliant la capitale de l'Afrique-Équatoriale français (AEF)[2], Brazzaville, à la ville portuaire de Pointe-Noire[3].

L'histoire du chemin de fer Congo-Océan (CFCO) que nous proposons d'analyser débute pour sa part en 1880 lorsque le roi Makoko de la communauté des Batéké signe avec l'explorateur Pierre Savorgnan de Brazza, un traité qui confirme la cession des territoires situés à la droite du fleuve Congo à la France[4]. Dès le début de la colonisation, le chemin de fer apparait comme une nécessité, alors qu'il est décrit comme un outil de contrôle de l'espace, de domination des populations et d'exploitation des ressources[5]. Or, en dépit des grandes attentes économiques soulevées par la « découverte » de ce fleuve et l'obtention de ces territoires, tout demeurait à faire en 1899 lorsque l'État français décide de confier des baux d'exploitation des territoires de la colonie du Moyen-Congo et à des

---

[1] Rang Ri Park, « La société de construction des Batignolles : des origines à la Première Guerre mondiale (1846-1914) : premiers résultats », *Histoire, économie et société*, vol. 19, n° 3, 2000, p. 361-386.

[2] L'Afrique-Équatoriale française est une fédération de quatre colonies françaises (le Moyen-Congo, le Gabon, l'Oubangui-Chari et le Tchad). Fondé en 1910, cette fédération avait pour objectif de joindre le travail des différents administrateurs coloniaux sous l'égide d'un seul gouverneur général.

[3] On estime qu'environ 20 000 personnes ont perdu la vie lors de la construction de cette infrastructure ferroviaire.

[4] Blandine Sibille et Tuan Tran-Minh, *Congo-Océan de Brazzaville à Pointe-Noire 1873-1934*, Paris, Éditions Frison-Roche, 2010, p. 29.

[5] Robert Lee, « Railways, space and imperialism », *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, n° 7, janvier 2004, p. 93.

compagnies concessionnaires[6]. Malgré leur tentative de développement économique durant les premières années, au début de la Première Guerre mondiale, le projet ferroviaire demeure embryonnaire alors que les différents acteurs, à savoir le gouvernement français, le gouvernement de l'Afrique-Équatoriale française et les entreprises privées, ne s'entendent pas sur le tracé et les coûts engendrés par un tel projet d'infrastructure[7].

Ce n'est qu'au début des années 1920, que le gouvernement français et la SCB entament les travaux de construction. Nous sommes alors dans une période « d'âge d'or » de la colonisation française en Afrique[8]. Les Français procèdent notamment à la mise en place d'une administration « permanente » dans leurs colonies, au développement du chantier pour la « mise en valeur » de leurs territoires coloniaux africains[9] et à l'institutionnalisation de la violence d'État sous la forme du maintien de l'ordre[10]. Afin d'assurer sa domination et sa permanence, l'État colonial développe un système coercitif, qui dans les mentalités européennes, devait permettre l'implantation de la « civilisation »[11].

Du point de vue des populations « indigènes » du Moyen-Congo, l'affirmation de la domination coloniale et la construction d'une voie ferrée signifient l'avènement

---

[6] Catherine Coquery-Vidrovitch, *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930*, vol. 1, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1972, p. 25.
[7] Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *Cahier d'Études africaines*, vol. 7, n° 26, 1967, p. 219-299 ; Blandine Sibille et Tuan Tran-Minh, *Congo-Océan de Brazzaville à Pointe-Noire 1873-1934*, *op. cit.*
[8] Élikia Mbokolo, *Afrique noire, histoire et civilisation*, volume 2, Paris, Hatier, 2005.
[9] Albert Sarraut, *La mise en valeur des colonies françaises : avec onze cartes en noir et en couleurs*, Paris, Payot, 1923, 663 p.
[10] Emmanuel Blanchard, « Le maintien de l'ordre colonial dans l'empire français : une historiographie émergente », dans *Le maintien de l'ordre colonial. Afrique et Madagascar*, Rennes, Presses de l'Université de Rennes, 2012, p. 11-41 ; Achille M'Bembe, *De la postcolonie : essai sur l'imaginaire politique dans l'Afrique contemporaine*, Paris, Karthala, 2000, 293 p.
[11] Alice L. Conklin, *A mission to civilize : the republican idea of empire in France and West Africa, 1895-1930*, Stanford, Calif, Stanford Univ. Press, 2001, 367 p.

d'importants changements dans leur quotidien et leurs dynamiques sociales. L'État colonial, dans l'objectif de générer des revenus suffisants pour couvrir ses dépenses de souveraineté[12], lève un impôt de capitation annuel. De plus, étant incapable de recruter suffisamment de travailleurs afin de procéder à la « mise en valeur » économique des territoires et cherchant à « obtenir le plus possible sur la moindre étendue possible avec le minimum de dépenses et d'efforts[13] », le gouvernement français met progressivement en place le régime du travail forcé afin de l'aider à mener des projets d'infrastructures tels que celui de la construction du chemin de fer Congo-Océan entre 1921 et 1934[14].

[12] L'article 33 de la loi des finances du 13 avril 1900 fixe la règle de l'autonomie pour les colonies françaises : « Sauf les dépenses militaires, tous les frais de l'administration [sont] à la charge des colonies » dans Kimba A. Idrissa, « L'impôt de capitation : Les abus du régime de surtaxation et la résistance des populations », *African Economic History*, n° 21, 1993, p. 97.

[13] ANB, GG125, Ingénieur principal, chef du service de la construction, « Rapport du chef de service de la construction du CFCO sur l'avancement des travaux au 1er juin 1931 », 1931, p.20.

[14] Les impératifs qui ont motivé les administrateurs du Moyen-Congo sont le décloisonnement du Moyen-Congo et des autres colonies de l'Afrique-Équatoriale française (AEF), drainer les ressources naturelles de l'arrière-pays et ne plus être tributaire de la voie ferrée belge. Voir Roland Pourtier, « Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines », *Belgeo*, n° 2, 2007, p. 189-202.

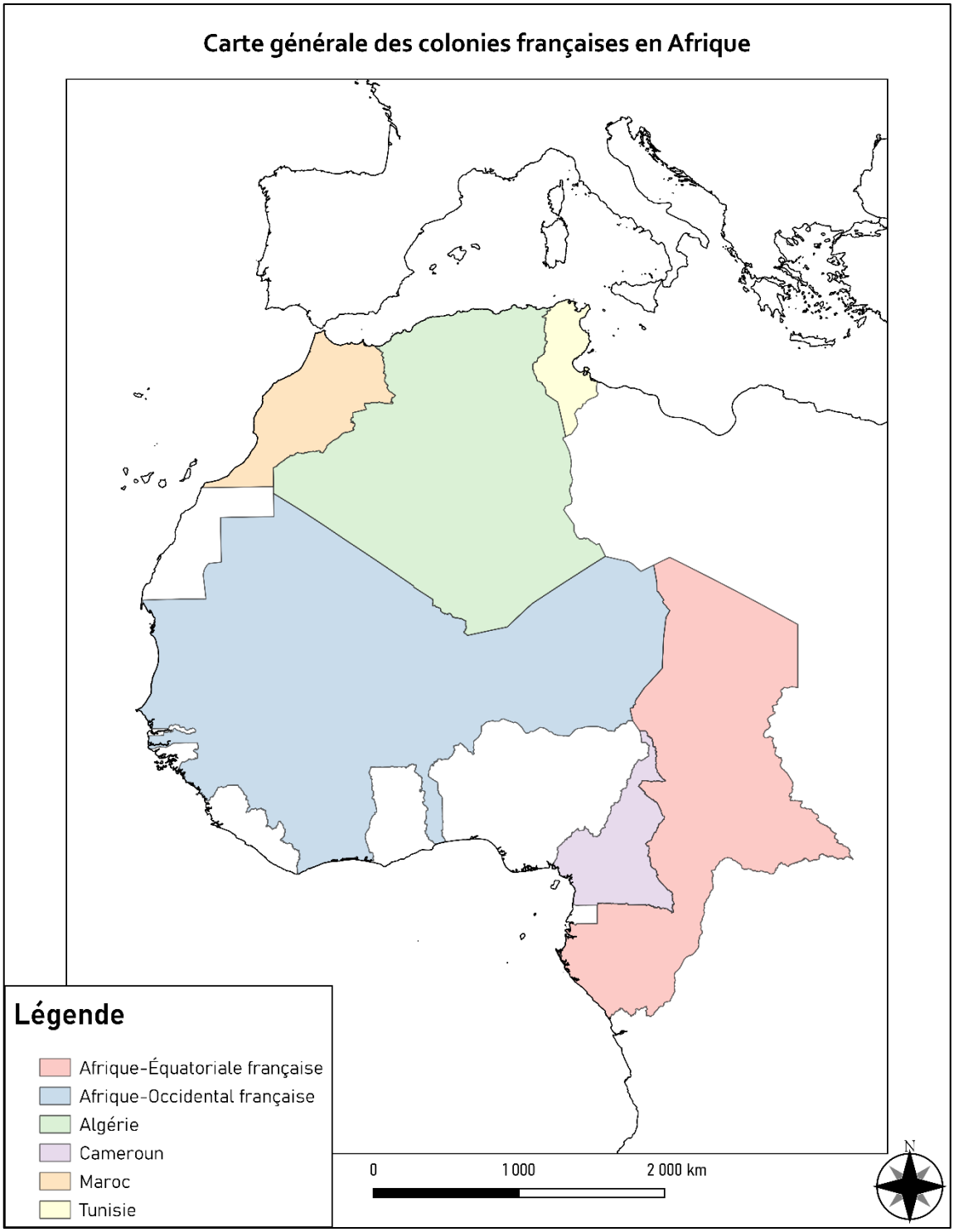

Figure 1. Carte générale des colonies en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale

Présentation de l'objet d'étude

Dans le cadre de ce mémoire, nous entendons étudier dans une perspective spatiale la construction du chemin de fer Congo-Océan entre 1921 et 1934. Nous prévoyons, à l'aide d'une lecture géohistorique des sources et d'un système d'information géographique historique et interactif (SIGHI), explorer les interactions entre le choix du tracé, les impératifs impériaux[15], les dynamiques de coercition en lien avec la mobilisation de la main-d'œuvre, la quotidienneté des travailleurs et les formes de leurs résistances. Plus précisément, il conviendra de voir les impératifs impériaux en lien avec ce projet et plus spécifiquement les enjeux de « mise en valeur » économiques et de désenclavement du territoire et la problématique financière.

Il s'agira donc d'étudier, dans un premier temps, l'adoption définitive du tracé du chemin de fer, les raisons pour lesquelles les Européens ont cherché à établir cette voie ferrée ainsi que les difficultés politiques et financières auxquelles se sont heurtées, dès le début des travaux, la société de construction des Batignolles et les autorités coloniales de l'Afrique-Équatoriale française et du Moyen-Congo[16]. Dans un deuxième temps, l'étude portera sur la manière dont les travaux ont été organisés et sur les acteurs qui y ont pris part : identifier les lieux d'origine des travailleurs (appartenance ethnique et origine géographique) ainsi que les stratégies utilisées en vue de leur recrutement et leur convoiement vers les chantiers. Enfin, l'accent sera mis sur l'étude des « lieux de

[15] Nous entendons par *Impératifs impériaux :* Des demandes pressantes faites dans l'objectif de servir l'Empire colonial français. Il s'agit notamment de demandes entourant la nécessité d'exploiter les ressources, la levée de l'impôt de capitation ou le désir de rompre la dépendance vis-à-vis du chemin de fer belge. Les nombreuses « demandes pressantes » de l'administration coloniale entourant les besoins financiers ou la productivité englobe cette notion d'impératifs impériaux. Il s'agit, en d'autres mots, des besoins les plus pressants aux yeux de l'administration.

[16] Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.*, p. 235.

négociation[17] » où il s'agira d'identifier des endroits de dialogues entre un espace coercitif pensé par le colonisateur (dicté par des mentalités impérialistes/capitalistes, des intérêts de « mise en valeur » économiques et par l'édification d'un système de commandement) et un espace plus subtil, celui du colonisé, qui se dessine dans la quotidienneté des travailleurs. Considérant l'acte de domination spatiale dans lequel le colonisateur tente de s'approprier l'espace du dominé en le rationalisant selon ses propres desseins et en encadrant les populations[18], nous chercherons à étudier puis cartographier des lieux où les travailleurs ont vraisemblablement réussi à affirmer leur existence et à négocier, ou du moins, atténuer, la domination vécue dans un espace coercitif. Le tout en adoptant et en développant, comme l'a décrit Romain Tiquet, « un ensemble d'attitudes protéiformes pour subir le système avec le moins de contraintes possibles[19] ».

Problématique et hypothèses

Le problème à la base de cette étude est la dialectique ou du moins l'interaction entre le choix du tracé, les impératifs impériaux, les dynamiques de coercition, la quotidienneté des travailleurs et l'espace colonial lors de la construction du chemin de fer entre Brazzaville et Pointe-Noire. Nous chercherons donc à comprendre quelles ont été les motivations économiques qui ont incité l'État colonial à construire cette infrastructure,

---

[17] Nous entendons, par « lieux de négociation » : un espace où le dominé transgresse les frontières et les cadres imposés par le dominant en adoptant des postures parfois purement « provocatrices » d'autres fois plus subtiles qui lui permettent d'affirmer son existence en marge du code de l'indigénat et du système répressif colonial dans lequel le travailleur « indigène » est obligé et contraint de répondre aux injonctions du colonisateur. Les « lieux de négociation » peuvent aussi être des endroits où le colonisateur tente de préserver sa main mise sur le territoire colonial en adoptant des lois ou en réprimant le colonisé. La troisième et dernière forme que prennent les « lieux de négociations » est celle d'un endroit où, d'un commun accord, le colonisateur et le colonisé collaborent dans le cadre d'un projet commun dans l'optique d'atteindre un consensus professionnel.

[18] Les colonisateurs européens essaient de dénaturer l'espace traditionnel du colonisé en y établissant des routes automobilisables, des voies ferrées ou des routes navigables.

[19] Romain Tiquet, *Travail forcé et mobilisation de la main-d'oeuvre au Sénégal*, Rennes, Presse Universitaire de Rennes, 2019, p. 144.

comment et pour quelles raisons le tracé du chemin de fer a été adopté comme tel, comment les administrateurs coloniaux ont procédé afin de recruter, acheminer et contrôler les milliers de travailleurs « indigènes » nécessaires à la construction et comment ces derniers ont su développer, dans le cadre de la quotidienneté du recrutement, des stratégies leur permettant de négocier, de contourner ou encore de résister dans un espace figé et coercitif.

À la lumière de ce questionnement, nous pouvons avancer plusieurs hypothèses. Tout d'abord, le tracé, qui passe certes au travers de régions vallonnées facilement franchissables, traverse aussi l'obstacle du Mayombe, un massif forestier et montagneux[20]. De plus, la faible mécanisation des chantiers décuple le quotient de difficulté des travaux dans le Mayombe. Ces choix de nature économique ont eu une incidence négative sur les conditions de vie des « indigènes ». En effet, dès le début des travaux, la relation entre les travailleurs et les administrateurs coloniaux est marquée par la violence de certains contremaitres et la négligence de l'administration quant à la sécurité des travailleurs[21]. Cela a eu pour effet d'occasionner une surmortalité à la fois sur la route et sur les chantiers[22].

Pour sa part, la méthode de financement du projet, qui se compose de prêts réguliers, mais insuffisants de la part de l'Assemblée nationale à Paris et d'investissement provenant d'un gouvernement, celui de Brazzaville, qui cherche à investir le moins de

---

[20] Gérard Mottet, « Le Mayombe (Congo) : contraintes et aménagements d'une moyenne montagne tropicale », *Bulletin de l'Association de géographes français*, vol. 74, n° 3, 1997, p. 329-335.
[21] J. P. Daughton, *In the forest of no joy : the Congo-Océan railroad and the tragedy of French colonialism*, New York, W. W. Norton & Company.
[22] D'autres raisons évoquées sont aussi l'absence d'un outillage mécanisé ainsi que la difficulté du terrain à traverser par les porteurs et les nouvelles recrues. Voir Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.* ; Blandine Sibille et Tuan Tran-Minh, *Congo-Océan de Brazzaville à Pointe-Noire 1873-1934*, *op. cit.*

ressources possible avec un budget extrêmement limité, amène les fonctionnaires français à lésiner sur la construction et la mise en place d'infrastructures sanitaires suffisantes[23]. De plus, dans l'espoir d'atteindre les objectifs fixés par les gouvernements généraux successifs, à savoir la construction d'une voie ferrée reliant Brazzaville à l'Atlantique en réduisant les frais encourus par l'État, et de répondre aux impératifs impériaux, les administrateurs coloniaux français sont obligés de poursuivre une politique de recrutement insoutenable pour les populations des colonies d'AEF. On parle parfois d'une réelle chasse à l'homme alors que des villages entiers disparaissent en brousse dans l'espoir d'éviter le recrutement. Afin d'économiser et de réduire les dépenses, les administrateurs français promeuvent l'emploi du travail forcé à outrance. Conséquemment, le phénomène des prestations, du fait de son intensité et de la violence des techniques de recrutement, a provoqué un exode et une résistance des travailleurs potentiels[24].

Bien que nous pourrions être tentés d'imputer la totalité des difficultés rencontrées lors de la construction aux finances publiques insuffisantes, il faut plutôt, selon nous, rediriger la focale en direction des motivations et de l'empressement des administrateurs coloniaux. À la lumière des archives et de la littérature coloniale et anticoloniale existante[25], nous constaterons que les travaux ont été réalisés sans tenir compte de la réalité démographique et sociale du territoire. Les plaines du Niari et de Pointe-Noire, tout comme la région du Mayombe, n'ont pas une concentration démographique suffisante leur

---

[23] Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.*, p. 267.
[24] Pierre Mollion, « Le portage en Oubangui-Chari, 1890-1930 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 33, n° 4, 1986, p. 542-568.
[25] Voir notamment la sous-série ANOM GGAEF 3H, la série CHETOM 15H54 dossier 5; Albert Londres, *Terre d'ébène*, Paris, Albin Michel, 1929, 268 p.; André Gide, *Voyage au Congo*, Paris, Gallimard, 1927, 554 p.

permettant de répondre aux demandes de la « machine ». En outre, le réseau de routes peu développé ne permet pas non plus d'étendre le recrutement de manière efficace au-delà des circonscriptions traversées par la voie ferrée. Or, malgré cette prérogative, l'administration coloniale entreprend très vite d'étendre le recrutement aux circonscriptions lointaines. Sans accorder la moindre considération à l'avis des populations « indigènes », les administrateurs ont procédé à la construction du chemin de fer. Ils étaient, pour ainsi dire, guidés par des impératifs liés à la « mise en valeur » économique et ont procédé à une « rationalisation » du territoire tout en mettant l'accent sur la coercition des habitants des colonies.

Le système de violence et de coercition qui a permis aux administrateurs coloniaux de recruter la main-d'œuvre nécessaire aux travaux publics a entrainé l'apparition de pratiques sociales que nous qualifions de « lieux de négociation » mettant en scène le colonisateur et le colonisé. Nous estimons que nous avons été en mesure de cartographier ces lieux après avoir superposé l'espace colonial d'encadrement[26] et l'espace de résistance des populations « indigènes » (Sara, Téké, Batéké, Djoué et Baya). Nous démontrerons alors que tout au long de la construction s'est opérée, entre ces deux groupes, une « négociation spatiale ».

Au terme de ce mémoire, nous espérons ainsi être en mesure de prouver le caractère transfrontalier et pluriel de cette entreprise coloniale, qui allie économie, maintien de l'ordre et quotidienneté. Selon nous, cette étude permettra aussi d'identifier les dynamiques relationnelles entre les colonisateurs et les colonisés : identifier un rapport

[26] Marie-Albane De Suremain, « Cartographie coloniale et encadrement des populations en Afrique coloniale française, dans la première moitié du XXe siècle », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, vol. 86, n° 324, 1999, p. 30.

de force dicté à la fois par des intérêts financiers et impériaux chez le colonisateur et un désir d'affirmation de soi, voire d'affirmation de sa dignité chez le colonisé. Il cherche ainsi soit à se soustraire, soit à améliorer les conditions de sa subjugation.

Cadre conceptuel et analytique

À la lumière de notre objet d'étude et de notre problématique, nous estimons que nos thèmes de recherche se fédèrent autour des concepts de « mise en valeur », de « commandement » et « d'espace colonial ». Nous prévoyons aussi préconiser le cadre d'analyse proposé par l'histoire du quotidien et la quotidienneté.

La colonisation de l'Afrique par la France s'est faite en suivant une rhétorique qui met l'accent sur la « mission civilisatrice » et l'exploitation et la « mise en valeur » d'un territoire perçu comme étant riche en matières premières. Cela implique, dans l'idéologie coloniale, d'apprendre aux « indigènes » à travailler, acquérir, dépenser et échanger dans un monde capitaliste[27]. La « mise en valeur » sert, dans cette optique, strictement l'idéologie impériale dans un objectif de spolier les ressources des colonies afin d'en faire profiter à « l'ensemble de l'humanité » : de rendre accessibles au marché capitaliste mondial les immenses richesses qui se trouvent sur des « territoires auparavant en friche »[28].

Dans le cadre de cette recherche, la « mise en valeur » doit donc être perçue comme la motivation qui pousse les administrateurs coloniaux à construire impérativement une voie ferrée. Elle agit comme un moyen de justifier la construction d'une infrastructure ferroviaire avec comme corollaire la collecte « d'hommes, d'argent [et] de richesses,

---

[27] Alain Ruscio, *Le credo de l'homme blanc*, Paris, Éditions Complexe, 2002, p. 82.
[28] *Ibid.*, p. 83.

jusqu'à l'extrême limite de leurs forces[29] ». Afin de réussir à « mettre en valeur » le territoire colonial, le colonisateur doit être en mesure de contraindre « l'indigène » afin qu'il fournisse la « force vive » nécessaire aux différents projets de développement économique. Dans cette optique, le « commandement » apparait comme une logique de contrôle et de répression afin d'amener les « indigènes » à respecter et à accomplir les directives de l'autorité coloniale.

Pour le politologue Achille M'Bembe, le « commandement » se décline en trois formes de violence dont la troisième, celle qui nous intéresse le plus, est une violence de maintien. « Se situant nettement en deçà de la guerre proprement dite, elle se [répète] constamment, dans les situations les plus banales et les plus ordinaires[30] ». De cette violence coloniale ressort alors la subordination du colonisé, qui devient, dans les mentalités européennes, un « corps-chose » que l'on peut contrôler, exploiter et modifier à son gré afin de servir les intérêts économiques de la métropole[31].

Le « commandement » s'affirme aussi, dans le quotidien des colonisés. Il forme une nouvelle réalité où le seul rapport que peuvent entretenir le colonisateur et le colonisé en est un de domination, de coercition et de servitude[32]. Il se traduit en système répressif qui légalise la contrainte et qui permet l'approvisionnement en main-d'œuvre et le contrôle de celle-ci[33]. Nous appliquerons donc ce concept à la vie quotidienne sur les chantiers et dans les zones de recrutement afin de faire ressortir le rapport de force qui

---

[29] Albert Sarraut, *La mise en valeur des colonies françaises : avec onze cartes en noir et en couleurs*, *op. cit.* p.63
[30] Achille Mbembe, *De la postcolonie, Essai sur l'imagination politique dans l'Afrique contemporaine*, Paris, Karthala, 1999, p.43
[31] *Ibid.*, p. 45.
[32] *Ibid.*, p. 44.
[33] Romain Tiquet, *Travail forcé et mobilisation de la main-d'œuvre au Sénégal*, Rennes, Presse Universitaire de Rennes, 2019, p. 26.

dicte à la fois la manière dont seront organisés les travaux, mais aussi les relations entre les administrateurs et les travailleurs.

En somme, le « commandement » est, dans le cadre de cette recherche, bien plus qu'un système de violence. Il est aussi une matrice dans laquelle se constitue un ensemble complexe de mentalités qui modulent à la fois les relations entre le colonisateur et le colonisé ainsi que la manière dont se déroule la vie quotidienne des travailleurs.

Le « commandement » permet de tenir en place l'espace colonial que les Européens tentent d'apposer à l'espace traditionnel africain, qui était, avant la conquête, ouvert et flexible. L'espace colonial, pensé notamment par Thimothy Mitchell[34] et Paul Carter[35], ne doit pas être perçu comme un espace vide, mais bien comme un territoire dont les formes et inventions sont des vecteurs d'affirmation culturelle[36]. La construction de voies ferrées peut donc être perçue comme un moyen de s'approprier l'espace, de le rendre intelligible aux Européens et étrangers aux peuples autochtones[37]. Cette « main mise » européenne sur l'espace colonial se fait de pair avec le commandement et l'encadrement (*enframing*) des populations « indigènes ». Dans l'objectif d'administrer et de « mettre en valeur » le territoire conquis : « de rendre le pays aussi lisible qu'un livre »[38], le colonisateur appose une conception géométrique du territoire, « une représentation construite sur des points fixes et des lignes précises qui rejettent les dégradés, les

---

[34] Timothy Mitchell, *Colonising Egypt*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, 240 p.
[35] Paul Carter, *The Road to Botany Bay : An Exploration of Landscape and History*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1987, 384 p.
[36] Hélène Blais, « Coloniser l'espace : Territoires, identités, spatialité », Genèse, vol. 1, n° 74, 2019, p. 147.
[37] *Ibid.*, p. 148.
[38] Timothy Mitchell, *Colonising Egypt*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, 240 p. dans *Ibid.*; Marie-Albane De Suremain, « Cartographie coloniale et encadrement des populations en Afrique coloniale française, dans la première moitié du XXe siècle », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, vol. 86, n° 324, 1999, p. 33

confins »[39]. Puis il planifie les routes (automobile ou ferroviaire) afin de s'assurer du « bon fonctionnement » du territoire colonial[40].

L'histoire du quotidien ou la quotidienneté nous permet enfin de mettre en lumière l'attitude des individus confrontés à l'intrusion des impératifs coloniaux dans leur vie quotidienne. Puisque la quotidienneté pousse le chercheur à étudier d'autres éléments qu'une simple aliénation vide d'agentivité et à éviter la stricte étude des structures de domination vue par le haut, elle nous permettra de voir comment les dominés se sont approprié leur espace et comment ils l'ont ainsi transformé[41]. Le spécialiste du quotidien est en mesure de découvrir que « [l] a culture populaire, composée de jeux, de contes et de légendes exprime, à travers la narration, une originalité, une richesse vitale (un art de faire) difficilement limitable par le discours aseptique et technocratique imposée par la modernité »[42] ou, dans le cadre de cette étude, par l'État colonial.

Les travailleurs « indigènes » ont donc vraisemblablement la faculté de métamorphoser et de dévier de sens (grâce aux tactiques) une soi-disant idéologie dominante dans un espace contrôlé par le dominant[43]. Ils cherchent ainsi à sortir des limites de l'espace colonial, qui est imposé grâce au commandement dans l'objectif de « mettre en valeur » le territoire colonial.

---

[39] Roland Pourtier, *Le Gabon*, vol. 1, Paris, L'Harmattan, 1989, 250 p. dans Marie-Albane De Suremain, « Cartographie coloniale et encadrement des populations en Afrique coloniale française, dans la première moitié du XXe siècle », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, vol. 86, n° 324, 1999, p. 29-64

[40] Hélène Blais, « Coloniser l'espace : Territoires, identités, spatialité », *art. cit.*, p. 149.

[41] Alf Lüdtke, « Introduction Qu'est-ce que l'histoire du quotidien et qui la pratique », dans *Histoire du quotidien*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1994, 2e édition, p. 6.

[42] Angel Enrique Carretero Pasin, « La quotidienneté comme objet : Henri Lefebvre et Michel Maffesoli », *Sociétés*, vol. 4, n° 78, 2002, p. 8.

[43] Michel de Certeau, *L'invention du quotidien*, Paris, Gallimard, 1990, p. 61.

Sources et méthodologie

Les sources mobilisées dans le cadre de cette recherche proviennent de plusieurs fonds d'archives coloniaux français. La plupart de ces documents sont des correspondances ou des rapports dactylographiés ou manuscrits rédigés par des administrateurs coloniaux (gouverneur général, lieutenant-gouverneur, inspecteurs généraux ou militaires). Ils sont notamment disponibles aux Archives nationales de Brazzaville (ANB) à Brazzaville, au Centre d'histoire d'étude des troupes d'outre-mer (CHETOM) à Fréjus et aux Archives nationales d'outre-mer (ANOM) à Aix-en-Provence. Nous avons aussi eu recours à des sources issues de la littérature coloniale et anticoloniale, à des cartes anciennes disponibles dans la banque de données Gallica de la Bibliothèque nationale de France (BnF) ainsi qu'à des documents iconographiques disponibles sur les banques de données Gallica[44] et IREL des ANOM[45].

Il faut tout d'abord mentionner que le dossier 5 de la sous-série 15H54 du CHETOM et la sous-série GGAEF 3H des ANOM[46] forment la grande majorité de notre corpus. Les documents qui le composent regroupent de riches renseignements sur les travaux préalables à la construction du chemin de fer ainsi que des renseignements sur les motifs entourant le choix du tracé de la future voie ferrée. Les séries GG 125 et GG 137

[44] Voir notamment les numéros spéciaux portant sur le Congo-Océan de la presse coloniale illustrée.
[45] ANOM, IREL site de recherche en ligne [en ligne], http ://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/
[46] ANOM, GGAEF 3H, dossier 5, « Financement, situation de l'emprunt levé pour la construction du CFCO : textes législatifs et réglementaires, correspondance », 1934.; ANOM, GGAEF 3H, dossier 16, Romano, « Tracé de la ligne : cartes d'ensemble », 1931.; ANOM, GGAEF 3H, dossier 17, « Tracé de la ligne, étude d'un chemin de fer Tchad-Cameroun : rapport, correspondance », 1930.; ANOM, GGAEF 3H, dossier 21, « Avenant à la convention avec la Société de construction des Batignolles, élaboration et application : rapports, correspondance », 1930.

des ANB[47], le dossier 5 de la série 15H54 du CHETOM[48] ainsi que certains dossiers de la sous-série GGAEF 3H des ANOM[49] nous permettent de comprendre, dans une dynamique spatiale, la manière dont se sont déroulés les travaux. Ces archives nous aident à saisir la manière dont les travailleurs africains : Sara, Baya, Batéké et autres ont été recrutés, les modalités de leur « convoiement » vers les chantiers et enfin leurs conditions de vie. Afin de compléter cette dimension de notre recherche, nous avons consulté certains dossiers de la sous-série GGAEF 3H des ANOM[50] et les séries GG 444 et GG 337 des ANB[51]. Ces précieuses sources d'archives nous ont assisté dans l'appréciation des éléments qui composent la quotidienneté des travailleurs à savoir les formes de leurs résistances et l'apparition des « lieux de négociation ». Pour leur part, les ouvrages issus de la littérature coloniale[52] et anticoloniale[53] nous ont aidés à la fois à cerner et à saisir les motifs

---

[47] ANB, GG137, Saint-Martin, « Production du territoire en tonne », juillet 1940 ; ANB, GG125, Ingénieur principal, chef du service de la construction, « Rapport du chef de service de la construction du CFCO sur l'avancement des travaux au 1er juin 1931 ».

[48] CHETOM, 15H54 Dossier 5, Allut, « Le service de la main-d'œuvre indigène du chemin de fer Congo-Océan », p.18, 9 juillet 1930 ; CHETOM, 15H54, dossier 5, L'Hermite, « Étude du Général L'hermite qui a opéré au sein du service de la main d'œuvre entre 1930 et 1932 ».

[49] ANOM, GG AEF 3H, dossier 9, « Rapports sur l'organisation générale du service de la Main-d'oeuvre, le régime réglementaire du travail, les chantiers de Pointe-Noire et du Mayombé (M'Vouti), le dépôt de Brazzaville, le recrutement, l'acheminement des convois de travailleurs, l'habillement et l'équipement des travailleurs, le ravitaillement des chantiers, l'hygiène des camps, l'état sanitaire des chantiers, les accidents du travail, le maintien du moral », 1928 ; Archives nationales d'outre-mer, ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, « Mission d'inspection Pégourier : textes législatifs, notes, rapports et correspondance (1924/1926) ; rapport final, extraits des rapports particuliers et réponses du gouverneur général », 1926 ; Archives nationales d'outre-mer, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, « Documentation remise à l'inspecteur : textes législatifs, notes, rapports et correspondance ; réponses aux questions de l'inspection », 1928 1926.

[50] ANOM, GGAEF 3H, dossier 13, « Rapports de l'inspecteur Kair, chef de la mission », 1929 ; ANOMr, GGAEF 3H, dossier 13, « Rapports de l'inspecteur Jochaud Du Plessix, réponses du gouverneur général », 1929 ; ANOM GGAEF 3H, dossier 37, « Mauvais traitements infligés aux travailleurs par l'encadrement : correspondance », 1933 1924 ; Archives nationales d'outre-mer, ANOM, GGAEF 3H, dossier 48, « Indiscipline des travailleurs : rapports, correspondance », 1930 1929.

[51] Archives nationales de Brazzaville, GG, dossier 444, Guirriec, « Tableaux au sujet des malades de la main-d'œuvre chinoise pendant le mois de mai 1930 », 1930 ; ANB, GG 444, Guirriec, « Rapport de l'ambulance de Pointe-Noire au sujet des malades de la main-d'œuvre », p.5, aout 1930 ; ANB, GG337, Georges Thomann, « Lettre de l'administrateur de troisième classe Bideaux au Lieutenant-Gouverneur du Moyen-Congo », p.1, 16 septembre 1920.

[52] G, « Les chemins de fer africains », *Annales de géographie*, vol. 13, n° 72, 1904, p. 427-454 ; Albert Sarraut, *La mise en valeur des colonies françaises : avec onze cartes en noir et en couleurs*, *op. cit.*

[53] André Gide, *Voyage au Congo*, *op. cit.* ; Albert Londres, *Terre d'ébène*, *op. cit.*

impériaux qui encouragèrent la construction de la voie ferrée, mais aussi de nuancer, critiquer et contrebalancer le point de vue de l'administration coloniale. Enfin, à partir de cartes[54] et du dossier 17 de la série GG AEF 3H des ANOM[55], nous chercherons à reproduire l'espace du colonisateur et le système « d'encadrement » des populations « indigènes » qu'il a construits. Nous prévoyons ainsi mettre en lumière les moyens et les stratégies mis en place par l'administration coloniale qui cherchait à atteindre ses buts. Cette lecture critique des sources nous permettra, par ailleurs, de mettre en lien la longue durée de la construction (1921-1934), la lenteur des travaux dans le massif du Mayombe, les conditions de vie difficiles des travailleurs (plus de 20 000 morts) et le manque de moyen financier ainsi que la faiblesse de la mécanisation.

Bien que ce corpus soit riche et qu'il nous ait permis de répondre à de nombreuses interrogations, le caractère partiel de celui-ci doit être mentionné. Tout d'abord, la série GGAEF3H n'est composée que d'écrits d'administrateurs coloniaux et les nombreux silences concernant les travailleurs doivent être mentionnés. Les renseignements à leur sujet se limitent généralement qu'à des statistiques ou à des mentions paternalistes ou racistes à leur endroit. Cette réalité expose une limite de notre corpus. En effet, il aurait été pertinent de consulter des témoignages oraux d'anciens travailleurs ou de descendants de travailleurs. Or, un voyage d'enquête sur le terrain, notamment en raison des délais, mais aussi du contexte pandémique, était irréaliste. Par conséquent, afin de combler les

---

[54] V Babet, *Afrique-Équatoriale française. Carte géologique : zone du chemin de fer « Congo-Océan », région minière du Niari et du Djoué*, 1 :500000, Paris, Barrère, 1929 ; Afrique-Équatoriale française, « Carte du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan », 1 :500000, 1925, Bibliothèque nationale de France, GE C-18506 ; Michel Gousset, « Richesses minérales de l'Afrique Équatoriale Française », 1 :4000000, 1930, Bibliothèque nationale de France, GE C-5730.

[55] Archives nationales d'outre-mer, GG AEF 3H, dossier 17, « Tracé de la ligne, étude d'un chemin de fer Tchad-Cameroun : rapport, correspondance », 1930 ; Archives nationales d'outre-mer.

silences laissés par les auteurs de nos sources, il a fallu être en mesure de lire entre les lignes. C'est dans ce contexte que les rapports d'administrateurs locaux dans lesquels ils se plaignent du mauvais rendement des travailleurs ou les rapports de situation politique se sont avérés fort éclairants. Ils nous permirent de voir au-delà du paternalisme européen et de saisir le caractère actif des travailleurs. Bien que la décision de limiter notre corpus aux écrits d'Européens était déchirante, nous avons tout de même été en mesure de faire ressortir de nombreux témoignages de la résistance des travailleurs.

En outre, il n'existe évidemment pas de document clair dans lequel toutes les réponses à nos questions ont été répondues. Nous avons donc eu à comparer et déchiffrer des documents aux renseignements incomplets. Heureusement, les nombreux rapports, notes ou correspondances nous ont permis de regrouper des renseignements à première vue éclectiques dans un tout cohérent et logique. Malgré tout, certaines questions sont demeurées sans réponses. Par exemple, il aurait fallu dépouiller un corpus encore plus volumineux afin de couvrir, plus en détail, le phénomène de négociation spatiale sur l'ensemble du territoire de l'AEF. En effet, les renseignements du GGAEF étaient peu loquaces sur le gouvernement général de l'Oubangui-Chari et ne rapportaient que quelques échos lointains de la colonie du Tchad. De plus, nous n'avons eu accès qu'à un nombre limité de témoignages régionaux. La situation sur le terrain, dans les villages et les circonscriptions, demeure ainsi teintée d'une lecture centrale, vue de haut, faite par le gouvernement général. Afin de réduire les effets délétères de cette situation, nous avons eu à constamment comparer les rapports officiels du gouvernement général avec les rapports locaux rédigés par les inspecteurs ou les chefs. Cette approche nous a permis de brosser un portrait qui laisse place non seulement aux administrateurs locaux, mais aussi

aux travailleurs recrutés dans les villages. Malgré tout, nous avons tout de même été obligés d'interpoler certains renseignements afin d'être en mesure de composer un portrait global du travail et de la construction du chemin de fer Congo-Océan.

Afin d'atteindre nos objectifs, nous avons évidemment eu à traiter notre imposant volume d'archives. Pour ce faire, nous avons travaillé avec les logiciels Excel et Zotero. Ces deux logiciels m'ont permis de classer et de noter mes observations au fur et à mesure que j'avançais dans ma lecture. Cela m'a permis de colliger une grande quantité d'information que j'ai pu consulter rapidement et aisément lors de la rédaction du présent mémoire. Grâce à un système de tags et un classement par catégorie (convoiement, résistance, recrutement, négociation, violence, coercition, prophylaxie, avancement des travaux et femmes) l'ensemble du corpus s'est rapidement retrouvé organisé. Ce traitement a permis une consultation beaucoup plus efficace des sources trouvées aux ANOM et m'a permis de consulter des citations pertinentes beaucoup plus rapidement. En ce qui concerne les sources issues de la presse coloniale, j'ai réalisé un document de citations afin de pouvoir réutiliser ces passages dans mon analyse, principalement dans le premier chapitre où ce type de sources a été essentiel à l'analyse. Grâce à ces quelques manipulations, mon corpus épars et volumineux s'est retrouvé classifié et décortiqué sous forme de citations et d'analyses. Ce classement m'a enfin aidé à réaliser les banques de données essentielles à la réalisation du SIG. Puisque les informations étaient déjà classées à l'intérieur de tables sur Excel, je n'ai eu qu'à sélectionner les éléments en lien avec mon cadre d'analyse puis à les exporter dans de nouvelles tables. Cette dernière manipulation

m'a permis d'importer l'ensemble des témoignages dans un SIG[56] dont les détails sont exposés dans la section suivante.

Dans l'objectif de procéder à la mise en carte des dynamiques sociales entourant la construction du chemin de fer Congo-Océan, nous avons réalisé un SIGH puis une carte interactive codée à l'aide de l'API cartographique Leaflet. Afin de construire notre SIG, nous avons géoréférencé des cartes de l'époque[57] puis nous avons vectorisé les renseignements présents sur celles-ci. Enfin, nous avons créé des couches vectorielles qui nous ont permis de représenter les circonscriptions, les limites administratives, les ressources naturelles, les zones de recrutement, la topographie, la dispersion des travailleurs dans l'espace colonial, le tracé du chemin de fer, la progression des travaux, la manière dont les travailleurs ont été recrutés puis acheminés et trois couches spécifiques en lien avec les « lieux de négociation » (coercition, négociation et résistance).

Nous avons aussi exploité le corpus d'archives de manière à réaliser une banque de données avec le logiciel Excel dans laquelle nous avons regroupé l'ensemble des éléments qui correspondent à notre définition de « lieux de négociation ». Pour y arriver, nous avons identifié des actions telles que des migrations en signe de protestation ou des pratiques quotidiennes de résistance comme la paresse feinte et l'accident volontaire[58]. En plus des formes de résistances, nous avons aussi cherché des politiques publiques dont

---

[56] Pour consulter le projet, vous pouvez utiliser cette adresse : https ://histoireetmemoires-afrique.usherbrooke.ca/pages/app_congo_ocean/accueil_congo_ocean.html

[57] V Babet, *Afrique-Équatoriale française. Carte géologique : zone du chemin de fer « Congo-Océan », région minière du Niari et du Djoué*, 1 :500000, Paris, Barrère, 1929 ; Afrique-Équatoriale française, « Carte du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan », 1 :500000, 1925, Bibliothèque nationale de France, GE C-18506 ; Michel Gousset, « Richesses minérales de l'Afrique Équatoriale Française », 1 :4000000, 1930, Bibliothèque nationale de France, GE C-5730.

[58] Robin Cohen, « Resistance and Hidden Forms of Consciousness Amongst African Workers », *Review of African Political Economy*, n° 19, décembre 1980, p. 8-22.

l'objectif était de légiférer le travail « indigène » ainsi que des pratiques coercitives dont l'objectif était de commander et de punir le travailleur[59]. Dans le tableau Excel, ces lieux de négociations sont divisés en différents champs[60] et nous avons attribué un *id* à chaque nouvelle entrée. Cela nous a permis d'intégrer, grâce à une jointure, lesdits renseignements aux tables d'attributs associées aux différents points que nous avions ajoutés précédemment grâce aux coordonnées de latitude et de longitude. Cette deuxième étape nous a permis de produire une couche des « lieux de négociations » et d'illustrer, par le fait même, la manière dont s'est « négocié » l'espace colonial autour du chemin de fer. Sur notre carte se côtoient donc différentes couches dont l'objectif est d'illustrer la résistance, la coercition et la négociation au sein même de l'espace colonial.

Pour conclure, nous considérons qu'il est important de légitimer nos choix méthodologiques afin de nous prémunir des critiques quant à la reproduction de cartes coloniales et à l'exploitation des documents d'archives coloniales. Nous sommes conscients des dangers qu'implique un tel projet de cartographie, notamment en ce qui concerne la reproduction des rapports de domination[61]. Puisqu'elle conféra aux conquérants les outils nécessairement à l'atteinte de leurs objectifs ainsi que la « justification intellectuelle de la colonisation », la géographie fut bel et bien un outil colonial[62].

---

[59] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, « Mauvais traitements infligés aux travailleurs par l'encadrement : correspondance », 1933.

[60] 1- Id 2 -titre 3 - description 4 - années 5 - lieu 6 – référence 7 – titre de la référence 8 -auteurs de la référence 9 – page de la référence 10- latitude 11- longitude.

[61] Pierre Singaravélou, *L'empire des géographes. Géographie, exploration et colonisation, 19e et 20e siècle*, Paris, Belin, 2008, 288 p.

[62] Pierre Singaravélou, « Géographie et colonisation : approches historiographiques », dans *L'empire des géographes. Géographie, exploration et colonisation*, Paris, Belin, 2008, p. 47.

Or, pour notre part, bien que nous utilisions la cartographie dans un contexte colonial, nous ne cherchons pas à reproduire de telles pratiques, mais plutôt à utiliser la carte afin de mettre en lumière les « tactiques » et un espace plus subtil dans lequel les personnes dominées se sont approprié le territoire. Nous ne chercherons pas à produire un espace imaginé (*an imaginative geography*), mais bien à interpréter l'espace comme un lieu d'exploitation économique, de négociations et de pratiques d'affirmation de soi. Notre carte n'agira pas comme un outil de violence épistémique « à l'encontre du colonisé, le contraignant à percevoir son propre territoire comme un espace étranger »[63]. Au contraire, nous prévoyons illustrer la conscience géographique de certains individus ainsi que l'affirmation de leur existence dans un espace que les géographes coloniaux ont essayé de leur retirer. Grâce à notre carte, nous prévoyons donner voix à un espace laissé muet par la cartographie coloniale.

BILAN HISTORIOGRAPHIQUE

L'objectif de ce bilan est d'explorer la production historiographique entourant la construction du chemin de fer Congo-Océan. Dans la mesure où nous chercherons à comprendre les ramifications du territoire où se joue la domination coloniale et à « mettre en carte » la « négociation spatiale » ayant eu cours pendant la construction d'un chemin de fer en Afrique coloniale, il sera essentiel d'explorer l'historiographie entourant l'invention et le fonctionnement de l'espace colonial. C'est en évaluant l'état des études s'étant penchées sur la rationalisation et la transformation des territoires traditionnels africains que nous serons en mesure de situer notre mémoire en aval de cette production

[63] Gaytri Chakravorty Spivak, « Three Women's Texts and a Critique of Imperialism », vol. 12, n° 1, 1985, p. 245 dans Pierre Singaravélou, « Géographie et colonisation : approches historiographiques », *art. cit.*, p. 51.

scientifique. Évidemment, la thématique de « l'impérialisme ferroviaire[64] » demeure essentielle et centrale puisqu'elle nous permettra, d'entrée de jeu, de comprendre le rôle et la fonction du chemin de fer en situation coloniale ainsi que de comprendre les approches préconisées par les historiens s'étant intéressés à la thématique de l'impérialisme ferroviaire, et ce, dans l'espoir d'inscrire notre approche au sein de l'historiographie existante. Enfin, étant donné que la question du travail occupe une place centrale dans notre recherche et que celle-ci constitue une dimension importante de l'histoire de la construction des chemins de fer, surtout en contexte colonial, il est tout autant essentiel de nous situer parmi cette littérature riche et complexe. Il s'agira donc de rendre compte des études portant sur le travail et sur les résistances au travail forcé afin d'illustrer notre filiation directe avec l'ouvrage dorénavant « classique » qu'est celui de Babacar Fall[65].

1. « Une histoire spatiale du fait colonial »

1.1 Un discours spatial

L'espace colonial a été défini de multiple façon dans l'historiographie. Au tournant des années 1980 et 1990, des chercheurs, à la suite de Paul Carter[66], ont tenté l'expérience d'écrire une histoire spatiale de la colonisation. Partant du postulat que les discours jouent un rôle de premier plan dans le processus de colonisation, ces historiens et géographes ont avancé l'idée selon laquelle l'histoire impériale classique ne permet pas de percevoir

---

[64] L'impérialisme ferroviaire fait référence aux chemins de fer comme des outils des empires non seulement pour intégrer des espaces à l'Empire. En d'autres mots, l'impérialisme ferroviaire appliqué au contexte de colonisation en Afrique est la construction de voie ferrée dans le but de connecter des hinterlands à la côte afin d'exploiter des territoires coloniaux au potentiel « illimité ». À ce sujet voir : Clarence B. Davis, Keneth E. Wilburn et Ronald Robinson, *Railway imperialism*, Westport, Greenwood press, 1991, 225 p.
[65] Babacar Fall, *Le travail forcé en Afrique-Occidentale française, 1900-1946*, Paris, Karthala, 1993, 346 p.
[66] Paul Carter, *The road to Botany Bay*, *op. cit.*

l'espace colonial au-delà d'une simple scène où se joue la colonisation[67]. Carter propose donc d'étudier l'exploration de l'Australie par le navigateur James Cook afin de comprendre l'acte de dénomination de l'espace comme étant une action violente à l'encontre des autochtones. Cette idée, déjà explorée par Gayatri Spivak, icône des *subaltern studies*, évoque une violence épistémique à l'encontre du colonisé, le contraignant à voir son propre territoire comme un espace étranger[68].

Dans la même veine, Timothy Mitchell[69] explore la nouvelle spatialité imposée par le gouvernement anglais dans son protectorat égyptien établi depuis la fin du 19e siècle. À ses yeux, il s'agissait d'un discours colonial dont l'objectif était d'imposer une hiérarchie apparente dans l'espace colonial ainsi qu'une manière de vivre ou de penser[70]. Des chercheurs se sont aussi interrogés sur l'espace colonial d'un point de vue féministe. S'intéressant au phénomène de l'exploration et de la découverte, des chercheurs comme Blunt et Rose soutiennent que l'espace colonial est défini par un discours qui est propre à la colonisation. Selon ces dernières, il s'agit d'un discours empreint d'une masculinité traduite notamment « par une érotisation des paysages coloniaux »[71]. Enfin, plus près de notre objet d'étude, J. Noyes, suggère d'aller au-delà des discours stratégiques afin de rechercher, dans les textes, des traces de résistances[72].

En somme, l'étude des discours spatiaux de la colonisation permet de comprendre, d'une part, son rôle essentiel dans la prise de possession des futurs territoires coloniaux,

---

[67] Hélène Blais, « Coloniser l'espace : Territoires, identités, spatialité », *art. cit.*, p. 147.
[68] Gaytri Chakravorty Spivak, « Three Women's Texts and a Critique of Imperialism », *art. cit.*
[69] Timothy Mitchell, *Colonising Egypt*, *op. cit.*
[70] *Ibid.*
[71] Alison Blunt et Gillian Rose, dir., *Writing women and space : colonial and postcolonial geographies*, New York, Guilford Press, 1994, 256 p.
[72] J. K Noyes, *Colonial space : spatiality in the discourse of german south west africa 1884-1915.*, Londres, Routledge, 2016.

et d'autre part, ses capacités à organiser l'espace selon les impératifs européens[73]. Selon les chercheurs[74] qui ont bâti ce champ, la création de l'espace colonial passe donc par une définition littéraire, par le langage. Or, d'autres chercheurs, à l'instar de Marie-Albane de Suremain[75], ont tenté d'aller au-delà de cette conception, et ce, en proposant de prendre en « compte les conséquences physiques du colonialisme, ses conséquences locales et leurs effets sur la matérialité de l'espace[76] ». Dans ces études, l'espace colonial devient un espace d'encadrement ou « d'enfermement des réalités coloniales africaines, spatiales et humaines, dans des catégories identitaires étroites[77] ». Elles exposent ainsi une critique selon laquelle une telle lecture nie l'existence d'un espace en mouvement et en changement perpétuel et non figé comme le voudrait les cartes[78].

1.2. Un espace d'échange et de coproduction

La nouvelle historiographie dont il est question ici s'intéresse à l'espace colonial en tant qu'espace réel et dont l'étude « devient un outil de compréhension du fait colonial et du ressort de la domination impériale[79] ». Comme l'écrit Hélène Blais, il s'agit davantage d'une analyse des pratiques et de la mobilité des acteurs qui interagissent dans l'espace que celle d'un discours ou d'une invention européenne. Selon elle, si on espère comprendre, d'une part, la complexité de l'échange entre le colonisateur et le colonisé et

---

[73] Hélène Blais, « Coloniser l'espace : Territoires, identités, spatialité », *art. cit.*, p. 148.
[74] Edward W Said et Catherine Malamoud, *L'orientalisme : l'Orient créé par l'Occident*, Paris, Le grand livre du mois, 2005 ; Derek Gregory, « Imginative geography », *Progress in Human Geography*, vol. 19, n° 4, 1995, p. 447-485 ; Paul Carter, *The road to Botany Bay*, *op. cit.*
[75] Marie-Albane De Suremain, « Cartographie coloniale et encadrement des populations en Afrique coloniale française, dans la première moitié du XXe siècle », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, vol. 86, n° 324, 1999, p. 29-64.
[76] Hélène Blais, « Coloniser l'espace : Territoires, identités, spatialité », *art. cit.*, p. 150.
[77] Marie-Albane De Suremain, « Cartographie coloniale et encadrement des populations en Afrique coloniale française, dans la première moitié du XXe siècle », *art. cit.*, p. 30.
[78] *Ibid.*, p. 55.
[79] Hélène Blais, *Territoires impériaux, Une histoire spatiale du fait colonial*, Paris, Publication de la Sorbonne, 2011, p. 8.

d'autre part, remettre en question l'homogénéité de l'espace colonial voulu, rêvé ou pensé par le colonisateur[80], il est important d'aller au-delà de l'historiographie des discours spatiaux. Il s'agit donc d'étudier un phénomène de coproduction de l'espace, qui abandonne une vision binaire d'un territoire qui tente de séparer l'espace entre autochtone et européen. C'est aussi un champ d'études marqué par des historiens, qui comme Daniel Clayton[81], cherchent à mettre en lumière une construction spatiale coloniale s'étant opérée en tenant relativement compte des traditions locales. Il ne s'agit pas d'un appel à la remise en question de la violence épistémique, mais bien d'une invitation à se questionner sur le processus de création de l'espace colonial, un phénomène qui implique la participation des colonisateurs et des colonisés. Il s'agit donc de voir au-delà du monolithe spatial créé par l'Empire et de chercher à analyser les identités multiples qui composent l'espace colonial.

Les champs d'études associés à cette historiographie sont multiples. L'espace urbain, par exemple, exploré par de nombreux chercheurs, permet de comprendre les formes de « l'ordre » et du « désordre » urbain, la construction des identités sociales[82] et la différenciation puis la hiérarchisation des espaces urbains[83]. Il s'agit donc de chercher à identifier, un peu comme nous le ferons, les lieux de contrôle, ou de coercition, mais aussi les lieux de négociation spatiale qui permettent à une « autre ville » d'exister en marge de l'ordre établi[84]. Du point de vue des résistances spatiales, Brenda Yeoh explore

---

[80] *Ibid.*
[81] Daniel W Clayton, *Islands of Truth : The Imperial Fashioning of Vancouver Island.*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2000, 256 p.
[82] Abidin Kusno, *Behind the postcolonial : architecture, urban space, and political cultures in Indonesia*, London; New York, Routledge, 2000, 250 p.
[83] Garth Andrew Myers, *Verandahs of power : colonialism and space in urban Africa*, Syracuse, N.Y, Syracuse University Press, 2003, 1st ed, 199 p.
[84] *Ibid.*

justement, en contexte urbain, un espace perçu comme un terrain où se joue une confrontation, une résistance et une négociation vis-à-vis des requêtes coloniales[85]. Elle propose d'explorer les conflits et les compromis entre les autorités européennes de Shanghai et les représentants des communautés chinoises au sujet de la législation. La proximité de notre approche avec celle de Yeoh est majeure. Or, plutôt que de consacrer notre étude à l'espace urbain et aux politiques sanitaires, il s'agira principalement d'étendre la focale au-delà des limites de la ville et d'explorer le phénomène du travail forcé pendant la construction du Congo-Océan sur l'ensemble du territoire de l'AEF.

2. Le chemin de fer au service de l'impérialisme colonial

2.1. Un outil de mise en valeur économique et de domination politique

Les premières études dédiées à la thématique des voies ferrées ont surtout cherché à les appréhender comme des outils économiques des colonies et à évaluer les coûts des projets. Un des pionniers, Gilles Sautter, ayant à l'époque, au contraire d'auteurs comme Maurice Zimmerman[86], le recul nécessaire pour analyser le « sujet chaud » de l'histoire qu'est la colonisation, tente, dans le cadre d'un article publié en 1967, de montrer qu'une des causes principales des difficultés rencontrées par les administrateurs coloniaux fut la faiblesse démographique de la région et les conditions sanitaires des chantiers.[87] Son étude n'accorde cependant que bien peu d'attention à l'interaction entre les colonisés et le colonisateur. De même, son utilisation de cartes figées, non commentées de surcroît, rend pertinente la réactualisation que nous proposons dans le cadre de ce mémoire, à savoir,

---

[85] Brenda S. A. Yeoh, *Contesting space in Colonial Singapore : power relations and the urban environment*, Singapore, Singapore University Press, 2003, 351 p.
[86] Maurice Zimmermann, « Les chemins de fer l'Afrique orientale allemande », *Annales de géographie*, n° 118, 1912, p. 377-379.
[87] Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.*, p. 220.

l'utilisation d'un SIG[88]. À la même époque, Jacques Mangolte effectue un travail similaire, cette fois-ci sur l'Afrique-Occidentale française, alors qu'il cherche à décrire le système économique de la Guinée française et le rôle joué par la voie ferrée dans le développement et l'évolution de la colonie[89]. Selon lui, la construction de la voie ferrée n'entraine pas les retombées économiques prévues par les défenseurs de ce projet. Bien qu'extrêmement riche et pertinente, cette étude est peu critique à l'endroit de la colonisation et, comme d'autres chercheurs de l'époque[90], Sautter et Mangolte s'inscrivent dans une période historiographique transitoire alors que certains historiens sont parfois d'anciens acteurs de la domination impériale et n'ont pas nécessairement un recul suffisant pour jeter un regard critique sur la colonisation[91].

Au contraire, les nombreux historiens qui viendront à la suite de Sautter posent un regard beaucoup plus critique sur le rôle des chemins de fer en situation coloniale. Bien plus que de simple vecteur de la modernisation du continent, ils sont décrits comme des outils de conquête et de domination politico-économique. Selon l'historien du travail Michael Mason[92], le chemin de fer colonial est un outil économique servant les intérêts coloniaux et assurant la domination politique sur les vastes territoires, souvent cloisonnés. Ils soulignent aussi qu'il nécessite une participation active de la part d'une main-d'œuvre

---

[88] Depuis la parution de l'article de Sautter, les auteurs utilisent les mêmes cartes, certes pertinentes, ce qui témoigne, selon nous, du besoin d'un renouveau sur ce plan.

[89] Jacques Mangolte, « Le chemin de fer de Konakry au Niger », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, vol. 55, n° 198, 1968, p. 37.

[90] Nous pensons notamment à Henri Brunschwig, *Mythes et réalités de l'impérialisme colonial français, 1871-1914*, Paris, Armand Colin, 1960, 204 p. ; Hubert Deschamps, *Les méthodes et les doctrines coloniales de la France : du XVIe siècle à nos jours*, Paris, Armand Colin, 1953, 222 p. ; Raymond Mauny, « L'Afrique Tropicale de la période pharaonique à l'arrivée des Arabes », *Présence Africaine*, vol. 52, n° 4, 1964, p. 68-93.

[91] Voir Sophie Dulucq, *Ecrire l'histoire de l'Afrique à l'époque coloniale : XIXe-XXe siècles*, Paris, Karthala, 2009, 330 p.

[92] Michael Mason, « Working on the railway : Forced Labor in Northern Nigeria, 1907-1912 », dans *African labor history*, vol. 2, Londres, Sage publications, 1978, p. 56-79.

« indigène » contrainte. Depuis, cette idée a été reprise sans être remise en question entre autres par Mario Azevedo dans son article au sujet du recrutement d'habitants du Tchad, les Saras, pour la construction du Congo-Océan. Selon lui, le cas des Saras permet d'illustrer un phénomène plus large, celui des travailleurs forcés recrutés pour les chemins de fer à l'époque coloniale, et rappeler l'impact néfaste sur l'économie et la démographie des régions « victimes » des ponctions[93]. Mamadou Diouf enrichit cette réflexion lorsqu'il développe la thèse selon laquelle le projet ferroviaire Dakar-Saint-Louis a contribué à manipuler la situation politique du royaume traditionnel du Kajoor et à diviser sa classe dirigeante[94]. Comme il le souligne, la construction de cette voie ferrée a bouleversé l'équilibre du pouvoir, a joué en faveur de la France et a agi comme le facteur principal de la soumission économique des régions périphériques de l'Empire au Sénégal. Poursuivie en 2004 dans le collectif *Le chemin de fer en Afrique*[95], cette réflexion sur le rôle du chemin de fer colonial est centrale à notre projet. Comme l'a écrit Jean-Louis Chaléard, nous proposons de voir la construction des chemins de fer comme étant « intrinsèquement relié au projet colonial » et le rail comme une entité ayant une vocation militaire au sens de la conquête[96] et une vocation financière au sens de la soumission économique des régions enclavées.

---

[93] Mario Azevedo, « The Human Price of Development : The Brazzaville Railroad and the Sara of Chad », *African Studies Review*, vol. 24, n° 1, 1981, p. 14.
[94] Mamadou Diouf, « Le chemin de fer et le démantèlement du Kajoor », dans *Le Kajour au XIXe siècle Pouvoir et conquête coloniale*, Paris, Karthala, 1990, p. 263.
[95] Jean-Louis Chaléard, Chantal Chanson-Jambeur et Chantal Béranger, *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, 2006, 401 p.
[96] *Ibid.*, p. 11.

2.2. La construction des voies ferrées coloniales : espace et économie

Depuis les années 1980-1990, de nombreux chercheurs ont renouvelé le champ d'études relatif aux conséquences spatiales et économiques de la construction de voies ferrées à l'époque coloniale. Dans sa thèse de doctorat, Monique Lakroum propose d'explorer les transformations économiques et l'impérialisme français en analysant les réseaux d'échange au Sénégal et au Mali[97]. Selon elle, le développement du chemin de fer Dakar-Niger avait pour objectif « d'ouvrir » le territoire traversé au marché international, ce qui vint déstabiliser les pratiques traditionnelles des négociants qui furent obligés de se retourner vers les nouveaux moyens de transport. Joseph Gamandzori, lui aussi dans le cadre d'une thèse de doctorat, défend une idée similaire, alors qu'il démontre que la construction du chemin de fer Congo-Océan a eu une incidence majeure sur le développement des villes, des réseaux professionnels et de l'économie en République du Congo[98]. Depuis, Bernard Moitt a réaffirmé ces thèses en démontrant que les changements instigués par la domination coloniale (notamment la croissance de la production arachidière) ont eu une incidence majeure sur la manière de commercer (en raison de la diversification des moyens de transport)[99]. Alors que Jean-Louis Chaléard a effectué une étude similaire dans laquelle il défend la thèse selon laquelle le développement économique de la Côte d'Ivoire est étroitement lié aux chemins de fer alors qu'il estime

[97] Monique Lakroum, « Chemin de fer et réseaux d'affaires en Afrique occidentale : le Dakar-Niger, 1883-1960 », Thèse de doctorat en histoire, Paris, Paris 7, 1987, 930 p.
[98] Joseph Gamandzori, « *Chemin de fer, villes et travail au Congo (1921-1953)* », Thèse de doctorat en histoire, Paris, Paris 7, 1987, 597 p.
[99] Bernard Moitt, « From Pack Animals to Railways : Transport and the Expansion of Peanut Production and Trade in Senegal, 1840-1940 », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, vol. 88, n° 330-331, 2001, p. 241-267.

que la richesse de sa capitale, Abidjan, s'est faite grâce à sa position sur la ligne ferroviaire[100].

Avec la publication du collectif *Railway imperialism*[101] dans les années 1990¸ un nouveau paradigme historiographique se met en place alors que les historiens se retournent davantage du côté de l'espace colonial et relègue l'économie au deuxième rang. Selon ces auteurs, les chemins de fer modifient l'espace et entrainent un changement dans la façon dont on perçoit le territoire. Par exemple, Ronald E. Robinson soutient que la construction des chemins de fer permet un basculement de régions entières dans l'économie mondiale[102] alors que Travis Haynes soutient que les chemins de fer permettent de consolider l'espace colonial, de maintenir les nouvelles frontières coloniales et d'étendre la sphère d'influence des empires[103].

Enfin, depuis le début des années 2000, de nombreux chercheurs et historiens se penchent sur la question des transports, notamment des voies ferrées coloniales. Pour ces derniers, les chemins de fer en Afrique sont situés « entre passé révolu et recomposition incertaine ». Dans cette optique, Roland Pourtier propose d'ausculter l'incidence de la colonisation sur les réseaux ferroviaires qui composent les États postcoloniaux. Selon lui, la plupart du temps, ils sont mal intégrés aux réalités continentales et ne sont pas outillés pour compétitionner avec les transports routiers en plein essor[104]. Dans un même ordre d'idée, Rémi Jedwab, Edwar Kerby et Alexander Moradi explorent les réseaux

---

[100] Jean-Louis Chaléard, Chantal Chanson-Jambeur et Chantal Béranger, *Le chemin de fer en Afrique*, *op. cit.*
[101] Clarence B. Davis, Keneth E. Wilburn et Ronald Robinson, *Railway imperialism*, *op. cit.*
[102] *Ibid.*
[103] *Ibid.*
[104] Roland Pourtier, « Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines », *art. cit.*

économiques postcoloniaux et l'incidence des chemins de fer sur ces derniers[105]. Selon ces auteurs, l'apparition des chemins de fer aurait vraisemblablement encouragé la construction de nouveaux centres urbains et la direction des flux de capitaux, voire le développement d'un salariat lié aux activités commerciales et économiques liées au développement du rail.

Enfin, dans un ouvrage récent, James P. Daughton propose une recherche dans laquelle il vise à explorer la violence, le racisme et la négligence qui ont eu pour conséquence la mort de milliers de personnes pendant la construction du chemin de fer Congo-Océan[106]. Il n'y explore pas la relation qui s'est construit entre ces derniers et l'administration. La narration quant à elle présente les travailleurs « indigènes » comme des victimes du racisme colonial ou de la violence coloniale et non comme des agents actifs. Pour notre part, nous chercherons à voir, dans les témoignages européens, des traces de la résistance. Plutôt que de chercher à prouver la violence et le racisme inhérents à ce projet de construction, nous tenterons d'analyser les subtilités de la relation quotidienne marquée à la fois par le commandement, la résistance et la négociation.

3. Travail forcé, migration de travail et résistances

3.1. Le travail, la contrainte et le salariat

À la lumière de nos lectures, nous constatons que ce champ thématique prend ses racines dans les années 1960-70. À l'époque, Catherine Coquery-Vidrovitch estime qu'il importe surtout d'analyser l'évolution économique d'une région, le Moyen-Congo, afin

---

[105] Rémi Jedwab, Edward Kerby et Alexander Moradi, « How Colonial Railroads Defined Africa's Economic Geography », dans *The Long Economic and Political Shadow of History*, vol. 2, London, CEPR Press, 2017, p. 87-97.
[106] J. P. Daughton, *In the forest of no joy*, *op. cit.*

de démontrer que la période 1900-1930 est marquée par un immobilisme causé par les régimes concessionnaires et le travail forcé[107]. Reprenant cette idée, Hilaire Babassana soutient que la création du salariat africain a été retardée, entre 1875 et 1934, par « le mode d'action du capital commercial à travers les sociétés concessionnaires, qui recouraient au travail forcé[108] ». Selon lui, ce n'est qu'après 1934, à la fin du processus de création d'une force de travail libre (1920-1934), notamment en lien avec la construction du Congo-Océan, que le travail salarié prend une réelle extension en AEF. Dans un même ordre d'idée, le collectif dirigé par Jean Copans, Robin Cohen et Peter Gutkin, estime qu'il est essentiel d'aborder la transition qui s'est opérée entre le travail en Afrique précoloniale, le travail en situation coloniale et le développement d'une conscience de classe illustrée par des « *hidden forms of consciousness among african workers* »[109]. Or, jugées parfois trop eurocentristes et marxistes, ces idées ne sont pas suivies par tous. Depuis, plusieurs auteurs[110], dont Babacar Fall, ont repris la thématique du « retard » ou de la stagnation économique sans s'arrimer aux thèses marxistes. Par exemple, dans son livre *Le travail forcé en Afrique-Occidentale française*, Fall aborde l'évolution du travail, de la coercition à la libération des travailleurs[111]. Selon lui, le travail forcé a été utilisé comme une porte d'entrée vers le salariat après avoir drainé la main-d'œuvre vers les pôles de « mise en valeur ». Il soutient aussi que la « mise au travail[112] » a nécessité une migration de

---

[107] Catherine Coquery-Vidrovitch, *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930*, vol. 2, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1972, 598 p.
[108] Hilaire Babassana, *Travail forcé, expropriation et formation du salariat en Afrique noire*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 1978, p. 14.
[109] Peter Claus Wolfgang Gutkind, Robin Cohen et Jean Copans, dir., *African labor history*, Londres, Sage Publications, 1978, 280 p.
[110] Léon Kaptue, *Travail et main-d'œuvre au Cameroun sous régime français, 1916-1952*, Paris, L'Harmattan, 1986, 282 p. ; David Northrup, *Indentured labor in the age of imperialism, 1834-1922*, Cambridge ; New York, Cambridge University Press, 1995, 186 p.
[111] Babacar Fall, « Le travail forcé en Afrique occidentale française (1900-1946) », *Civilisations. Revue internationale d'anthropologie et de sciences humaines*, n° 41, 1993, p. 329-336.
[112] Vocable employé par les administrateurs coloniaux

travailleurs et qu'elle a eu une incidence sur le développement du travail libre et des structures sociales post-coloniales. À ses yeux, l'étude du travail forcé « permet [par conséquent], d'éclairer certains aspects de la politique de main-d'œuvre de la France en AOF[113] », principalement « la transition de l'esclavage au travail salarié et les mécanismes de contrôle de la force de travail que le système colonial instaure en Afrique[114] ».

Depuis la publication du livre de Babacar Fall, les études portant sur le travail ont accordé une attention particulière à la légitimation derrière le processus de « mise au travail ». Il s'agit, par exemple, de mettre en lumière les arguments avancés par les Européens, notamment en explorant le discours portant sur la « mise au travail » des « indigènes ». Kimba A. Idrissa occupe ici une place centrale. Dans son article[115], il décrit l'infrastructure gouvernementale européenne derrière le principe de travail forcé, et ce, afin d'illustrer le rôle central de l'impôt de capitation dans le processus de prise de contrôle des personnes aptes au travail. Il y démontre aussi que l'impôt avait pour objectif de « donner le goût du travail » en plus d'être un moyen légal de légitimer le travail forcé des « indigènes » sur les chantiers des travaux publics.

D'autres études portant davantage sur la question de l'importance de la contrainte viennent ensuite contribuer à l'historiographie. Sous l'égide du concept de maintien de l'ordre, des études qui allient prison coloniale, violence physique et travail décortiquent le lien qui unit, dans une matrice punitive, le rôle de la coercition dans le processus de travail forcé[116]. Ces travaux récents mettent la table pour l'approche de Romain Tiquet

---

[113] Babacar Fall, « Le travail forcé en Afrique occidentale française (1900-1946) », *art. cit.*, p. 15.
[114] *Ibid.*, p. 22.
[115] Kimba A. Idrissa, « L'impôt de Capitation », *art. cit.*
[116] Martin Thomas, *Violence and colonial order : police, workers and protest in the European colonial empires, 1918-1940*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012, p. xii, 527 p. ;

qui propose d'étudier le travail colonial à travers les réactions de ses victimes plutôt que du point de vue du fonctionnement de ce système, et ce, en soutenant que la migration fut une des formes principales de résistance au travail forcé[117]. Il offre ainsi un renouvellement historiographique se détachant du postulat selon lequel l'étude du travail forcé permet strictement l'analyse de la transition depuis l'esclavage vers le travail salarié et met les bases d'un nouveau paradigme pour les recherches portant sur le travail. Pour notre part, nous nous positionnerons en amont de la littérature récente à laquelle nous emprunterons de nombreux concepts dont ceux de maintien de l'ordre, de résistance quotidienne et de commandement.

3.2. Les résistances « indigènes » aux demandes impériales

Fortement influencés par les *subaltern studies* et/ou les *post colonial studies*, des historiens ont cherché à donner voix aux formes de résistances. Dès 1967, Terrence O. Ranger met de l'avant une thèse selon laquelle des résistances « primaires » ont pris racine en réponse à l'arrivée de colonisateurs sur le territoire africain[118]. Fort de cette idée, de nombreux chercheurs ont repris ce concept et ont tenté de trouver les racines historiques de différents mouvements de résistance[119]. Sans pour autant rejeter ces idées, des historiens, à la suite d'Athony Assiwaju, redirige la focale depuis les études des mouvements populaires vers les actions individuelles et subversives. Dans son article de 1976[120], il explore la migration entre les colonies françaises de Haute-Volta et de Côte

---

[117] Romain Tiquet, « Migrations protestataires et résistance au travail forcé en AOF, 1900-1946 », *L'Afrique qualifiée dans la mondialisation*, n° 1307, 2014, p. 166-169.
[118] Terrence O. Ranger, *Revolt in Southern Rhodesia, 1896-97 : a study in African resistance*, London, Heinemann, 1967, 403 p.
[119] Voir notamment : Catherine Coquery-Vidrovitch, « Revolt and Resistance in Black Africa : A Tradition of Peasant Resistance to Colonization », *Labour Capital and Society*, vol. 16, n° 1, avril 1983, p. 34-63.
[120] A. I. Asiwaju, « Migrations as Revolt : The Example of the Ivory Coast and the Upper Volta before 1945 », *The Journal of African History*, vol. 17, n° 4, 1976, p. 577-594.

d'Ivoire en direction de la colonie anglaise de Gold Coast. Dans celui-ci, il avance l'idée selon laquelle la migration constitue une dimension importante de l'expression du ressentiment des Africains vis-à-vis de la présence coloniale européenne. Il cherche ainsi à se distancer de la littérature qui préfère explorer les mouvements de résistance violents et leurs origines historiques.

Au-delà de la migration, l'historiographie comporte des études récentes mettant de l'avant d'autres types de résistances individuelles au travail forcé. Reprenant le concept phare de « *everyday resistance*[121] », des historiens du travail en Afrique suggèrent d'étudier l'ensemble des tactiques développées par les colonisés qui cherchent à se soustraire, ou du moins à se mettre aux marges de la domination coloniale. Nous pensons notamment à Alexander Keese[122], Julia Martinez[123] et Romain Tiquet[124]. Pour Keese, il est important d'analyser les résistances au travail forcé dans la longue durée. Selon lui, cette prise de parole publique témoigne d'une capacité d'adaptabilité et de conscience territoriale. De plus, il soutient que les « indigènes » confrontés à des paradigmes changeants modifient leur tactique et adoptent différentes stratégies pour se soustraire à la domination coloniale. Poursuivant la réflexion, Martinez soutient que les travailleurs indochinois recrutés pendant la construction du chemin de fer Congo-Océan ont réussi à négocier leur condition de travail en organisant des manifestations passives et violentes à l'encontre des administrateurs français. Ils tentaient, pour ainsi dire, de contre-attaquer la

---

[121] James C. Scott, *Weapons of the weak : everyday forms of peasant resistance*, New Haven, Yale University Press, 1985, 389 p.
[122] Alexander Keese, « Hunting wrongdoers and vagrants », *African Economic History,* vol. 44, 2016, p. 152-180.
[123] Julia Martinez, « "Unwanted Scraps" or "An Alert, Resolute, Resentful People"? Chinese Railroad Workers in French Congo », *International Labor and Working-Class History*, n° 91, 2017, p. 79-98.
[124] Romain Tiquet, *Travail forcé et mobilisation de la main-d'oeuvre au Sénégal*, *op. cit.*

violence qui était faite à leur endroit. Enfin, en 2019, Romain Tiquet défend, dans une édition de sa thèse de doctorat, que la relation entre les travailleurs forcés et l'administration est marquée par des « ruses et des bricolages à force créative et transformatrice », qui ont, à terme, déstabilisé davantage le pouvoir colonial, et l'ont forcé « à constamment s'adapter et à se reformuler ». Conséquemment, il ne s'agit plus de voir cette relation comme une constante opposition, mais bien comme la construction d'un rapport de force dans lequel le dominé est « conscient de sa position et tente de négocier l'allure de sa subjugation[125] ». Face à cette historiographie, nous prendrons une position tournée vers les études récentes des résistances alors qu'il sera question d'analyser les petits gestes, à première vue anodin qui ont permis aux travailleurs de déstabiliser l'ordre colonial.

À la lumière de ce bilan, nous sommes à même de situer notre projet de mémoire. À cheval entre trois historiographies, il contribuera aux études consacrées au Congo-Océan en mettant à profit les thèmes et idées avancées par les historiens marquants de ces différents champs d'études. D'une part, en intégrant les nouvelles approches explorées récemment par les spécialistes de l'histoire du travail[126], nous prévoyons enrichir cette historiographie en ce sens que nous dépasserons les ouvrages, dorénavant classiques, de Gilles Sautter et de Joseph Gamandzori. D'autre part, le renouvellement de l'historiographie du Congo-Océan passera aussi par l'utilisation des concepts d'espace coloniale urbaine et de quotidienneté ainsi que leur mise en carte par l'entremise d'un SIG. L'idée d'une double spatialité coloniale et d'une coproduction spatiale transcendera

---

[125] *Ibid.*, p. 146.
[126] Romain Tiquet, *Travail forcé et mobilisation de la main-d'oeuvre au Sénégal*, *op. cit.*

ainsi le projet de mémoire et nous permettra d'enrichir le champ d'études. De plus, nous estimons que notre mémoire a le potentiel, en raison de notre approche méthodologique, de nous accorder une place parmi les recherches portant sur les résistances au travail forcé et celle s'intéressant à l'espace colonial. En ce qui a trait à l'espace géographique étudié, un auteur attentif constatera qu'une part importante des études qui composent notre bilan ne se consacre pas à l'Afrique-Équatoriale française, mais davantage à l'Afrique de l'Ouest et aux colonies britanniques. Selon nous, la raison est relativement simple : l'AEF est en quelque sorte le parent pauvre de l'historiographie. Bien que quelques études marquantes se soient intéressées à la région, il n'en demeure pas moins que la part la plus importante des études est consacrée à d'autres territoires impériaux dont l'AOF. Il s'agit d'une lacune à laquelle nous tenterons de remédier partiellement en contribuant, au même titre que d'autres auteurs, à l'historiographie de cette région d'Afrique centrale.

CHAPITRE 1. LES IMPÉRATIFS IMPÉRIAUX ET LE CONGO-OCÉAN

Étudier la construction d'un chemin de fer colonial peut paraitre, à première vue, dépassé, obsolète. Une recherche tout droit sortie des publications dont les thèses tentaient de défendre l'épisode colonial français. Pourtant, en tentant de comprendre le phénomène, le chercheur constate rapidement qu'une étude de cas comme nous le proposons permet de saisir les motivations profondes et les enjeux cruciaux qui sous-tendent la « mise en valeur » coloniale.

Dans ce chapitre, nous avons comme objectif de mettre en lumière les motifs européens derrière la construction du chemin de fer Congo Océan entre 1921 et 1934. Nous tenterons, par conséquent, d'exposer le lien qui unit l'empressement avec lequel le chemin de fer a été construit, la négligence entourant le recrutement et les conditions de travail ainsi que la théorie du travail forcé en Afrique voulant que les Européens doivent « enseigner » le travail aux « indigènes » afin de les « civiliser ». Nous accorderons donc une attention particulière à l'importance supposée du chemin de fer pour l'avenir de la colonie, et ce, en mettant l'accent sur les choix auxquels ont été confrontés les administrateurs coloniaux ainsi que leur soi-disant incapacité à répondre à tous les problèmes. Cette citation de Raphaël Antonetti, gouverneur général de l'époque, illustre tout à fait cette situation :

> « Il faut choisir, car on ne peut pendant dix ans demander à la fois à la même population ; un fort pourcentage d'adultes pour travailler sur les chantiers, de faires des cultures étendues, du portage sur les grandes distances et leur imposer une campagne de prophylaxie sans avoir de moyens supplémentaires[1] ».

[1] ANOM, GGAEF3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Lettre du gouverneur général au sujet des fautes qui ont été commises en Afrique-Équatoriale française depuis un an », p.1 à 14, 28 octobre 1925.

On y retrouve, d'une part, l'empressement des autorités coloniales et d'autre part, les enjeux de personnels (européens comme Africains) et de financements inhérents aux travaux de construction. En somme, ce chapitre sera sous-tendu par deux questions, la première étant de savoir quel est le lien entre la construction du chemin de fer et les objectifs d'exploitation économique de l'Afrique-Équatoriale française ? Et la seconde étant de savoir pour quelles raisons le gouvernement général de l'AEF a préconisé le recours à des travailleurs forcés « indigènes » afin de réaliser le projet.

1. Le chemin de fer Congo-Océan, un outil de « mise en valeur » et de désenclavement indispensable à la colonie

1.1. Le désenclavement au service de la mise en valeur

Dans la littérature colonialiste de l'époque[2], la prospérité de la colonie d'Afrique-Équatoriale française est étroitement liée à son désenclavement. Dans la presse, chez les entrepreneurs et au sein du gouvernement le discours est sensiblement le même. Il faut à tout prix que les capitalistes français aient accès aux ressources à l'intérieur du continent. Prenons par exemple le discours soutenu par Julien Maigret, un géographe d'un certain renom, dans le cadre de l'exposition coloniale internationale de Paris en 1931. Dans son ouvrage, il rappelle les raisons qui ont motivé la construction du Congo-Océan. Il rappelle les richesses de cet « immense territoire merveilleusement arrosé par un puissant système hydraulique », « recouvert d'une richesse végétale » et dont les savanes au nord et au sud

[2] Voir entre autres le chapitre portant sur l'Afrique-Équatoriale française dans Albert Sarraut, *La mise en valeur des colonies françaises*, Paris, Payot, 1923, 721 p. De nombreux numéros spéciaux dont la thématique est l'Afrique-Équatoriale française ou le chemin de fer, cette assertion est elle aussi largement présente. Voir notamment : *L'Afrique française – Bulletin mensuel du comité de l'Afrique française, Bulletin économique de l'Afrique-Équatoriale française, Le monde colonial illustré ou La presse coloniale illustrée*.

« seront transformées en champs opulents lorsque les populations sauront utiliser les forces fertilisantes des pluies et des chaleurs tropicales »[3].

Julien Maigret dresse ainsi, sur de nombreuses pages, un portrait idyllique de l'AEF : une colonie qui attend passivement d'être exploitée par des capitalistes européens, et ce, grâce à la voie ferrée sur le point d'être terminée. À ses yeux, comme aux yeux de plusieurs, la position géographique du Moyen-Congo lui donne accès à la porte de l'Afrique centrale. Contrôlant une bonne partie du bassin du Congo, fleuve d'une « importance vitale » pour le commerce européen en Afrique, la colonie se doit de tirer bénéfice de cet emplacement privilégié. Or, pour Maigret et nombre de ses homologues, la porte de l'Afrique centrale est restée fermée trop longtemps. Depuis la signature du traité du 10 septembre 1880, il a été impossible de bénéficier du « magnifique réseau fluvial qui dessert tout l'intérieur [du continent] et qui aboutit au Stanley Pool »[4]. Pour les défenseurs de la voie ferrée Brazzaville-Océan (pensons seulement à Albert Sarraut par exemple), il est plus que temps de contourner, à l'instar de leurs voisins belges, le fleuve, innavigable après le Pool en raison des nombreuses chutes et rapide qui s'y trouvent. La construction d'une voie ferrée apparait dès lors comme la solution miracle, l'atout indispensable en vue d'assurer la « mise en valeur » de la colonie et de profiter des immenses richesses dont recèle le territoire. Au sein du parlement, un consensus s'instaure progressivement, le Congo-Océan devient, comme le prédisait Henri Lorin en 1901, une des pièces essentielles de l'outillage de la jeune colonie[5].

---

[3] Julien Maigret, *Afrique-Équatoriale française*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1931, 221 p.
[4] *Ibid.*
[5] Henri Lorin, *L'Afrique à l'entrée du XXe siècle : le pays et les indigènes, la pénétration européenne*, Paris, A. Challamel, 1901, p. 14.

Pour Albert Sarraut, ancien ministre des colonies de 1920 à 1924 et de 1932 à 1933, le constat est alarmant : « La situation difficile de l'Afrique équatoriale ne pourra s'améliorer que lorsqu'elle sera dotée de l'outillage économique qui lui fait pour le moment défaut[6] ». Bien entendu, « l'outillage économique » dont il est question est le chemin de fer. Pour Sarrault, certainement un ancrage idéologique de la classe politique, des lobbys, des entreprises privées et de certains particuliers de l'époque, « l'absence de moyens de communication avec l'extérieur s'oppose à l'évacuation des produits [ce qui cause] la stagnation économique d'une colonie qui possède de grandes richesses tant agricoles et forestières que minières[7] ». La voie ferrée devient alors « salutaire » pour la colonie et ses habitants. Elle seul pouvant acheminer vers la mer les minerais des gisements oubanguiens, les bois tropicaux, le caoutchouc, l'huile de palme.

Conséquemment, Albert Sarraut, ce ténor de la « mise en valeur » coloniale, accorde, lui aussi, une attention particulière au « magnifique réseau fluvial » dépeint par Maigret lors de l'exposition de 1931. À ses yeux, une ligne Pointe-Noire – Brazzaville est le catalyseur d'une utilisation efficace du réseau fluvial qui draine le Moyen-Congo et l'Oubangui, jusqu'à Brazzaville. Une simple voie ferrée de moins de 500 km devait ainsi permettre d'exploiter des centaines de milliers d'hectares de territoires occupés par une main-d'œuvre « abordable ». Pour Sarraut, il suffit donc de tabler sur « quelques rivières que sont la Léfini, l'Alima, la Likouala-Mossaka, la Sanga et ses affluents, la Likouala-Essouli, la Motaba, l'Ibenga, la Pama, l'Oubangui et ses affluents, toutes plus ou moins navigables, mais suffisamment utilisables pour qu'il ne soit point besoin de prévoir d'autres

---

[6] Albert Sarraut, *La mise en valeur des colonies françaises*, Paris, Payot, 1923, p. 419
[7] *Ibid.*, p. 418.

moyens de communication[8] ». Marcel Rouberol reprend cette opinion dans une lettre adressée au gouverneur général. Selon lui, « peu de ligne ont eu la perspective avant leur construction d'un trafic aussi important ». Il explique ce phénomène par la proximité de la ligne avec « un des plus beaux réseaux fluviaux navigables qui soient au monde » dont le Stanley Pool doit être « l'aboutissement logique et servir de transit à tout le commerce de l'Afrique centrale »[9]. Le chemin de fer de Brazzaville à l'océan offre donc, pour les contemporains à la construction, un débouché menant à la fois à la « mise en valeur » des territoires enclavés de la colonie, mais aussi un moyen d'assurer la main mise française sur son domaine colonial.

Un second argument qui motive la construction d'une voie ferrée en AEF est celui de la « souveraineté financière » des maisons de commerce français. Il est ici question de « souveraineté financière » puisqu'à l'époque, le chemin de fer belge est la voie d'exportation principalement utilisée par les Français[10]. Or, aux yeux des artisans de la colonisation, il est primordial d'utiliser le « réseau navigable qui offre des ressources notables à la pénétration sans sortir du territoire français[11] ». Ce chauvinisme économique, caractéristique propre à l'impérialisme européen, témoigne des tensions entourant l'utilisation de la voie ferrée belge.

Pour certains, l'utilisation de la ligne Matadi-Kinshasa, une voie ferrée construite dans la colonie belge, est non seulement nécrophage, mais aussi complètement illogique.

---

[8] *Ibid.*, p. 116.
[9] ANOM, GGAEF 3H, dossier 13, Marcel Rouberol, Lettre au sujet de l'avancement des travaux du Congo-Océan.
[10] Henri Lorin, *L'Afrique à l'entrée du XXe siècle : le pays et les indigènes, la pénétration européenne*, *op. cit.*, p. 67.
[11] Albert Sarraut, *La mise en valeur des colonies françaises*, *op. cit.*, p. 419.

Puisque la ligne s'est révélée bien rapidement incapable de répondre aux demandes des commerçants françaises[12], le retard encouru pour le transport des ressources devient un mal qui doit être défait. D'un côté comme de l'autre de la ligne, les délais sont décriés. D'une part, des retards importants touchent les commerçants de Brazzaville qui attendent parfois de 5 à 6 mois les marchandises débarquées à Matadi et d'autre part, des compagnies exploitantes voient leurs marchandises « entassées sur la berge, s'abîmer lentement »[13]. En plus des retards occasionnés par l'engorgement de la ligne, le gouvernement belge cherche à proportionner la capacité des transports ce qui fait en sorte que des produits français, moins importants que les biens belges, dorment dans des entrepôts et des hangars de Kinshasa.

Du point de vue de l'économie, les commerçants évaluent le transport par voie belge comme étant coûteuse puisqu'ils doivent traverser de l'autre côté du Pool leurs marchandises à un coût de 30 francs la tonne[14]. L'argument économique résonne aussi auprès du gouvernement métropolitain alors que l'on estime les dépenses annuelles du gouvernement général à 4 000 000 francs[15] pour l'utilisation de la voie ferrée belge et à 1 500 000 francs pour les dédommagements aux armateurs n'ayant pu ramasser leur chargement, mais s'étant rendu à Matadi[16]. De plus, certains « experts » estiment que le retard français laisse la porte ouverte à l'influence de l'économie belge à l'ensemble du bassin du Congo, et ce, aux dépens des capitalistes français. En réponse à ces nombreux problèmes, une mentalité s'impose progressivement au sein de l'élite coloniale. Bien que

---

[12] Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.*, p. 230.
[13] Sans auteur. « Le problème ferroviaire en Afrique-Équatoriale française », *Les annales coloniales*, février 1922, p. 1.
[14] *Ibid.*, p. 2.
[15] *Ibid.*
[16] Albert Sarraut, *La mise en valeur des colonies françaises*, *op. cit.*, p. 419.

l'on estime qu'il est facile de profiter des bons sentiments des voisins belges, « la nécessité s'impose à nous de réunir à la côte française, par voie indépendante, les biefs de notre domaine congolais[17] ».

En outre des éléments précédemment exposés, la géographie coloniale contribue également au présent discours. Par exemple, en 1930, Michel Gousset, cartographe et dessinateur, réalise une carte des richesses minérales de l'AEF[18]. Dans celle-ci, il représente « l'espace colonial » voulu ou pensé par l'administration de l'AEF. Dans l'objectif de créer « une mise en scène susceptible de frapper le spectateur ou de le convaincre de l'étendue de la puissance coloniale[19] », il dessine une carte qui délimite bien les frontières avec les voisins et qui est en réalité extrêmement sélective. On y retrouve des éléments abordés fréquemment dans la littérature colonialiste. Il représente le « magnifique réseau fluvial » du bassin du Congo, les infrastructures construites par l'administration coloniale (routes et chemins de fer) et les gites minéraux attendant patiemment d'être exploités par les compagnies concessionnaires. Il limite ainsi l'espace colonial à un territoire clairement délimité où un réseau d'infrastructure européen permet d'exploiter un domaine colonial surchargé de matière première diverse. Au même titre que le discours de Sarrault, celui d'un journal comme *La Presse coloniale illustrée* ou d'un géographe comme Maigret, celui de Gousset promeut la construction du chemin de fer et tente vraisemblablement de convaincre le lecteur des retombées économiques positives d'un tel projet. Il représente une colonie riche en cuivre, en étain, en or, en diamant et en fer,

---

[17] Henri Lorin, *L'Afrique à l'entrée du XXe siècle : le pays et les indigènes, la pénétration européenne*, *op. cit.*, p. 67.

[18] Michel Gousset, « Richesses minérales de l'Afrique-Équatoriale française », 1 :4000000, 1930, Bibliothèque nationale de France, GE C-5730.

[19] Marie-Albane De Suremain, « Cartographie coloniale et encadrement des populations en Afrique coloniale française, dans la première moitié du XXe siècle », *art. cit.*, p. 34.

traversé de nombreux cours d'eau ne pouvant mener ailleurs qu'au terminus de la voie ferrée. Pour lui, représentant d'une entreprise minière, l'Oubangui-Chari ne peut qu'être illustré comme un vaste territoire n'attendant qu'à être exploité par des compagnies privées comme la *Compagnie forestière Sangha Oubangui* (CFSO) ou la *Compagnie minière de Mindouli*. En somme, le discours colonialiste, qui s'articule autour des propos d'hommes plus ou moins éminents dont les relations avec le milieu des affaires sont à peine masquées, promeut la construction d'une voie ferrée dont les retombés économiques seront certainement positives à la fois pour les entreprises et la colonie.

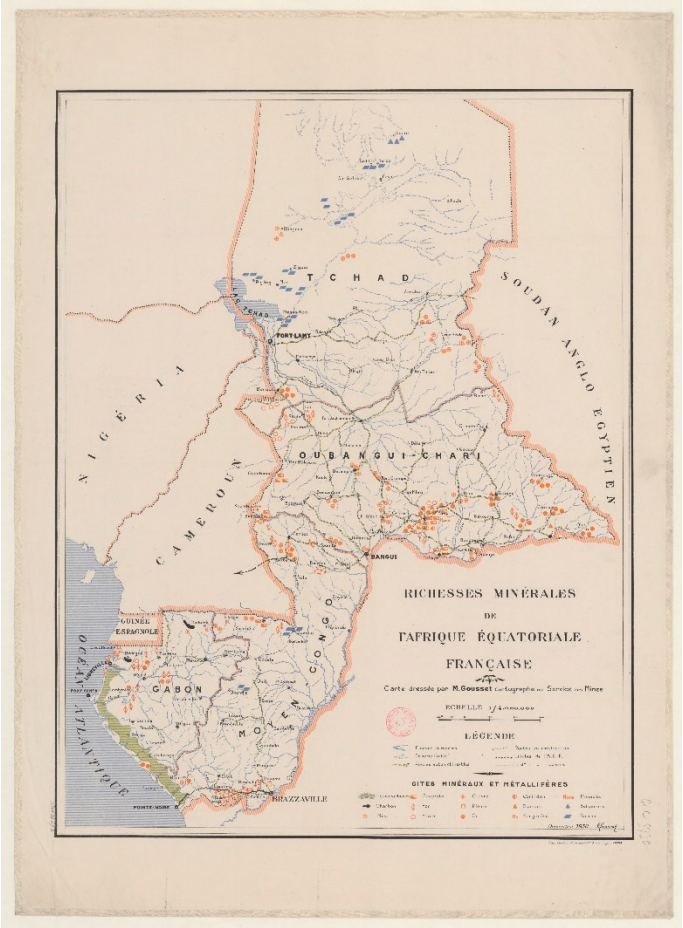

Figure 2. Carte de Gousset. BnF, Richesses minérales de l'Afrique-Équatoriale française.

Mis à part l'argumentaire capitaliste derrière ce projet de « mise en valeur » colonial, l'exploitation d'une voie ferrée au Moyen-Congo recèle aussi, dans les discours

européens, de la « mission civilisatrice », du fardeau de l'homme blanc. Comme l'écrit Alain Ruscio, « pour beaucoup d'Européens, l'état des sociétés du vieux continent représente l'apogée d'une évolution, un aboutissement logique, quasi obligé, de toute histoire humaine[20] ». Face à d'autres sociétés, non civilisées, en raison de l'infériorité de leur science ou de leur technique et pour le caractère irrationnel de leur organisation sociale[21] », les Européens s'estiment responsables de leur éducation. Ils doivent alors les aider à se débarrasser de l'insouciance, de la spontanéité et de la faculté de s'amuser de tout et de rien[22] propre aux « grands enfants » qui composent ces sociétés « barbares ». Ils doivent ainsi les aider à progresser du primitivisme vers la « plénitude de la civilité[23] », c'est-à-dire d'étendre, d'une part, les valeurs de l'universalisme français, et d'autre part, les technologies, comme le chemin de fer.

En ce qui concerne la construction d'une voie ferrée, elle devait répondre à un « retard » infrastructurel et économique. Puisque les fleuves et les rivières de la région étaient apparemment insuffisants pour assurer les déplacements au cœur de la colonie, il apparaissait comme impératif d'y suppléer par des voies créées de toute pièce, une combinaison ingénieuse de chemins de fer et de biefs navigables, afin de réduire les dépenses et de développer une colonie bloquée de la côte et condamnée à végéter[24]. La construction du Congo-Océan répond ainsi aux impératifs de la « mission civilisatrice » dans le sens où les Français sont convaincus d'assurer « un brillant avenir économique, une

---

[20] Alain Ruscio, *Le credo de l'homme blanc*, *op. cit.*, p. 79.
[21] Dino Constantini, *Mission civilisatrice, Le rôle de l'histoire coloniale dans la construction de l'identité politique française*, Paris, Éditions la découverte, 2008, p. 83.
[22] Alain Ruscio, *Le credo de l'homme blanc*, *op. cit.*, p. 60.
[23] Dino Constantini, *Mission civilisatrice, Le rôle de l'histoire coloniale dans la construction de l'identité politique française*, *op. cit.*, p. 86.
[24] Henri Lorin, *L'Afrique à l'entrée du XXe siècle : le pays et les indigènes, la pénétration européenne*, *op. cit.*, p. 14.

fois que seront terminés les travaux d'aménagement qui permettront la ''mise en valeur'' des richesses minérales et végétales qu'il contient[25] ».

Les contemporains à la construction du chemin de fer Congo-Océan témoignent de cette mentalité. En contribuant au développement économique de la colonie, le chemin de fer devait assister au redressement moral des colonisés. Par exemple, dans un numéro spécial de *La presse coloniale illustrée*, l'auteur salue la fin imminente des travaux de construction alors qu'il estime que les progrès commerciaux amenés par le chemin de fer encourageront les populations « indigènes » à travailler[26]. Ce travail amènera bien entendu une rémunération en numéraire en échange de la vente des produits extraits, rémunération qui leur permettra enfin de « gouter un bien être qu'elles n'ont jamais connu »[27]. Au même titre, l'accroissement tant attendu des finances de la colonie, entre autres grâce au produit des douanes et l'augmentation de la « capacité contributive des indigènes », entrainera certainement « une prospérité qui rendra possibles de nouveaux progrès » de l'ordre de l'hygiène, de l'éducation et de l'assistance sociale. Le chemin de fer devait ainsi permettre le redressement « d'une population barbare, paresseuse et corrompue »[28]. Les « indigènes » allaient « enfin perdre » de « vilaines habitudes » comme de « détruire sans aucun souci de reconstituer les richesses du sol » et d'être « d'incorrigibles ivrognes »[29].

---

[25] Louis Duparc, « Le bassin du Niari et le Congo français », *Le Globe. Revue genevoise de géographie*, vol. 69, 1930, p. 13.
[26] Sans auteur. « Le chemin de fer Congo-Océan », *La presse coloniale illustrée*, vol. 18, octobre 1925, p. 1-28.
[27] « En Afrique-Équatoriale française. Le chemin de fer Congo-Océan », *La Presse coloniale illustrée*, n° 10, octobre 1925, p. 21-22.
[28] Henri Lorin, *L'Afrique à l'entrée du XXe siècle : le pays et les indigènes, la pénétration européenne*, *op. cit.*, p. 60.
[29] *Ibid.*, p. 63.

Toutefois, cet aspect, certes importante du discours arguant en faveur de la construction d'une voie ferrée entre Pointe-Noire et Brazzaville, ne doit pas éclipser la dimension tangible, terre à terre, de la mission civilisatrice[30]. Même si pour les journalistes et autres « spécialistes » de la question coloniale civiliser c'est de pourfendre la « barbarie sauvagesse de ces grands enfants », la définition de Jules Isaac, président de la chambre de commerce de Lyon, est plus juste et correspond davantage à la réalité. Pour lui, civiliser « c'est apprendre aux peuples à travailler pour pouvoir acquérir, dépenser et échanger dans un monde capitaliste[31] ». Malgré tout l'effort qui a été fait pour adoucir la colonisation, il n'en demeure pas moins que les principaux bénéficiaires du Congo-Océan devaient être les entreprises dont le commerce « prendra un vigoureux essor ». Le témoignage d'Henri Cosiner, ancien député de l'Indre, à ce sujet va dans le même sens. Bien qu'il débute en disant que « ce chemin de fer est ardemment souhaité par les Congolais », il rajoute aussitôt :

> « Que l'on mette le premier coup de pioche à ce chemin de fer, et on verra aussitôt certains produits qui s'acheminaient péniblement vers la côte faute de moyens de transport se développer dans des proportions fructueuses pour la colonie et intéressantes pour la Métropole elle-même[32] ».

Dans son discours, la « mission civilisatrice » est rapidement éclipsée par les enjeux économiques et financiers de la « mise en valeur ». Bien que de nombreux observateurs de l'époque mettent de l'avant la « mission civilisatrice » pour argumenter en faveur de la colonisation, il s'agit vraisemblablement d'un moyen d'atténuer la violence qui est faite, sur une base quotidienne, en colonie.

---

[30] Alain Ruscio, *Le credo de l'homme blanc*, *op. cit.*
[31] Jules Isaac cité dans Alain Ruscio, *Le credo de l'homme blanc*, *op. cit.* p. 82.
[32] Henri Cosnier, « Chemin de fer Congo-Océan », *Les cahiers de l'Afrique-Équatoriale française*, juillet 1917, p. 1.

1.2. Le tracé de la voie ferrée

Dès les années 1880, Pierre Savorgnan de Brazza promeut l'idée d'un territoire, celui du bassin du Congo, riche en ivoire, en minerais et en caoutchouc. Visionnaire, il annonce déjà, à l'époque, la compétition imminente avec le roi des Belges, ce dernier qui planifie déjà la construction d'une voie ferrée reliant Léopoldville à la portion navigable du fleuve Congo. Aux yeux de de Brazza, il est alors primordial de percer les routes de l'Ogooué et du Kouilou-Niari afin d'assurer une voie d'exportation pour les commerçants français. En 1886, sous les pressions du célèbre explorateur, une première mission est donc lancée. La mission Jacob, du nom de l'ingénieur des chemins de fer qui mène cette dernière, doit traverser la vallée du Niari à la recherche d'une voie articulant rivières et rails. Au terme de l'expédition, le rapport conclut qu'il est plus que possible de rendre navigable la région des rapides de l'axe Kouilou-Niari[33]. Toutefois, malgré la réponse positive, de Brazza est rapidement confronté au refus catégorique de l'État français qui refuse d'investir des sommes importantes dans un projet de prospection ferroviaire. Le projet d'un axe ferroviaire Brazzaville - Océan se retrouve ainsi progressivement dans les mains de diverses compagnies concessionnaires.

[33] Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.*, p. 221.

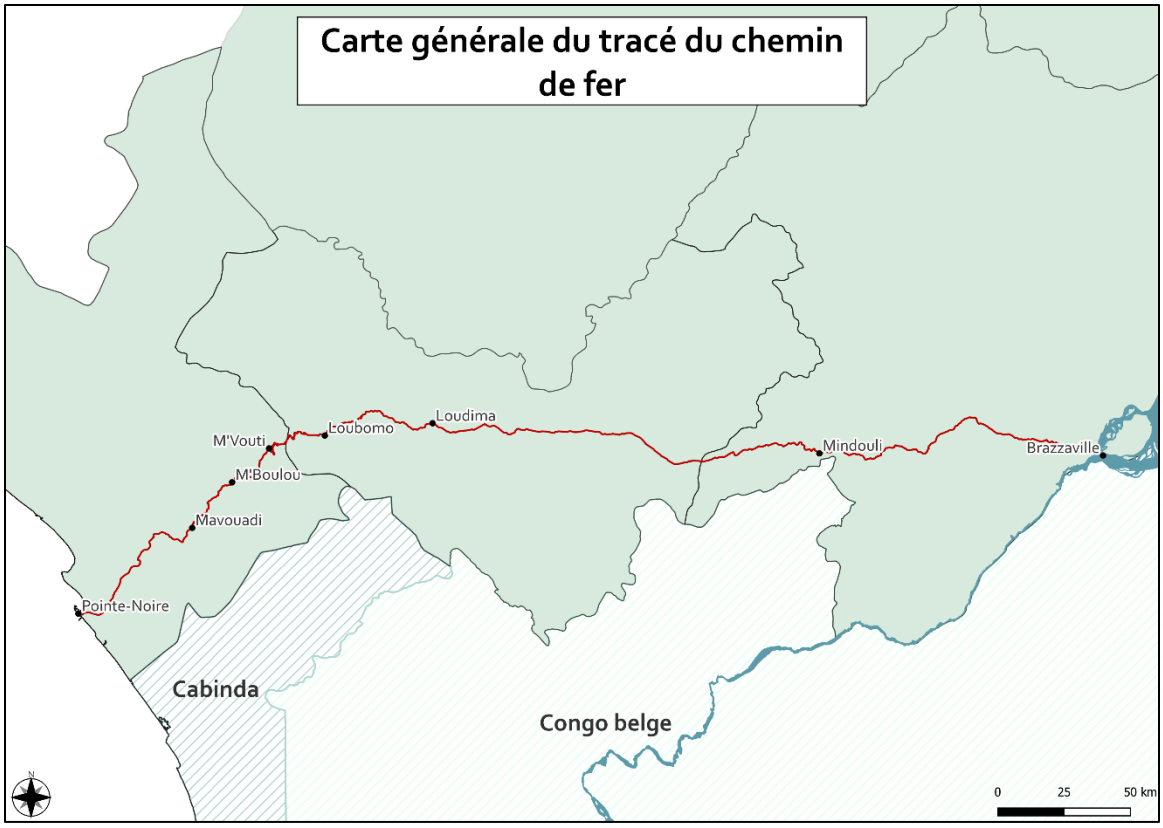

Figure 3. Carte générale du tracé du chemin de fer

C'est dans ce contexte que se met en place la seconde étude d'une voie reliant Brazzaville à la mer. Menée par un certain Christophle, à la tête de la *Compagnie commerciale et industrielle du Congo français*, cette entreprise devait trouver une voie de communication entre le Congo intérieur et l'Atlantique[34]. En échange, elle obtenait le droit de rechercher les mines et « tous les éléments que l'ensemble de la colonie pourrait offrir du point de vue commercial industriel et agricole[35] ». Elle recevait aussi 200 000 hectares et un « droit d'option » pour la concession des travaux et l'exploitation minière pendant 99 ans[36]. Elle recevait enfin une bande de terre de 200 m le long de la voie et 1500 hectares

[34] Catherine Coquery-Vidrovitch, *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930*, *op. cit.*
[35] Cité dans Catherine Coquery-Vidrovitch, *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930*, vol. 1.
[36] *Ibid.*

par km de voie ouverte et recevait un paiement de 20 % des recettes du budget local jusqu'à concurrence de 5 % du capital dépensé. Le gouvernement recevait en échange 40 % des bénéfices de l'exploitation de la voie. Pourtant, malgré la signature d'une convention en apparence extrêmement favorable pour la compagnie, elle est abandonnée quelques mois plus tard[37].

En 1893, de Brazza revient à la charge, cette fois ci par l'entremise de son collaborateur et ami Charles de Chavanes, à l'époque lieutenant-gouverneur du Gabon, et de son contact Alfred Le Châtelier représentant la nouvelle Société d'études et d'exploitation du Congo française. Comme ce fut le cas lors de la signature de la convention Christophle, elle devait créer « une voie de communication entre la côte et le Congo, sur le territoire français, prendre possession, exploiter les propriétés et mener des enquêtes visant la mise en valeur des dites propriétés[38]. En contrepartie, elle recevait des concessions qu'elle pouvait exploiter le long du Kouilou. La mission chercha donc un tracé utilisant le cours du Niari et une voie ferrée de la côte au Pool. Au terme des nombreuses missions de prospection, la navigation du Niari s'est avérée être une illusion et chaque mission ne fit que retarder « l'inévitable »[39]. La route empruntant le Niari ne pouvait être perçue comme rentable aux yeux des investisseurs de l'époque. L'alliage portage/bateau ne substituait en rien les problèmes évoqués par les contemporains. D'une part, le transport des marchandises si importantes aux yeux des acteurs de la colonisation ne se voyait guère

---

[37] *Ibid.*
[38] M. A. Le Châtelier, « Étude et création d'une voie de communication entre la côte et le Congo », *Bulletin de la société de géographie de Lyon*, n° 12, Aout 1893, p. 57.
[39] Voir Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.*, p. 222-225.

accéléré et d'autre part, l'alternative n'offrait qu'un faible sursis aux habitants affecté au portage[40].

En temps normal, l'administration aurait entrepris de trouver une alternative afin d'exporter le produit de l'exploitation des ressources du territoire. Or, dès 1898, le chemin de fer belge entre en fonction. Le projet d'une voie ferrée en territoire français est dès lors mis en veilleuse, car les deux lignes sont désormais jugées « trop voisines pour tenter une concurrence profitable ». Toutefois, comme en témoigne ce passage : « on peut regretter l'abandon de ce projet puisque les habitants des régions sont restreints au portage le long de la route Kouilou-Niari[41] », ou l'expédition de prospection de Bel et de Mornet entre Boko-Songho et Djoué qui permit la découverte de nombreux gisements métallifères, l'idée persiste et de nombreux investisseurs continuent de croire en sa réalisation[42]. Alors que l'on découvre ces nouveaux gisements et que l'on constate que le chemin de fer belge atteindra bientôt la limite de sa capacité[43], l'investissement public devient de plus en plus nécessaire au développement de la colonie. En effet, après une période de prospection d'un tracé entre Libreville et l'Alima-Léfini peu concluante[44], le chemin de fer connectant Brazzaville à l'Océan Atlantique retrouve des appuis. L'État français estime désormais que la part croissante du commerce français rentabilisera la voie ferrée. De plus, il juge que le

---

[40] Un excellent exemple de l'argumentaire qui stipule que les chemins de fer mettront fin au portage : Jean Célérier, « Les remèdes au portage en Afrique-Équatoriale française », *Annales de géographie*, vol. 37, n° 210, 1928, p. 566-568.
[41] Henri Lorin, *L'Afrique à l'entrée du XXe siècle : le pays et les indigènes, la pénétration européenne*, *op. cit.*, p. 69.
[42] « Les grands travaux de l'AEF. L'achèvement du Congo-Océan », *Agence économique de l'Afrique équatoriale française*, avril 1934, p. 12.
[43] Gabriel Angoulvant, « Exposé de la situation politique, économique et financière de l'Afrique-Équatoriale française », *Journal officiel de l'Afrique-Équatoriale française*, vol. 17, n° 3, février 1920, p. 49.
[44] Voir Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.*

trafic sur la voie belge ne cessera de croître et que, comme nous l'avons exposé plus haut, cet enjeu deviendra rapidement endémique.

Au lendemain de la mise en route des premières locomotives entre Kinshasa et Matadi, des prospecteurs commencent déjà à trouver une alternative au projet ferroviaire en territoire français. Pendant un peu plus de 10 ans, différentes propositions de trajet se côtoyèrent sans jamais être en mesure de s'imposer. En 1911, l'accord franco-allemand, qui marque la perte d'une partie importante des colonies du Moyen-Congo et de l'Oubangui-Chari, met toutefois fin à tout projet. La popularité d'un axe du « Sud » finit ainsi par revenir dans les discussions.

Le gouvernement général de l'AEF envoie donc, en 1910 et 1911, après que le gouvernement métropolitain ait voté une loi d'emprunt de 21 millions de francs, deux missions avec pour objectif de trouver un terminus de ligne et un tracé. Il y eut tout d'abord le lieutenant Audoin puis les Batignolles accompagnés des capitaines Lavit et Mornet. L'administration coloniale et les prospecteurs préconisèrent alors un tracé contournant le Mayombe et passant par la Zibati, la vallée de la Haute-Loakanéné, le col Tiétié, le bassin de la Loémé, celui du Niari, la vallée de la Kilemba puis les savanes de Yangala jusqu'à Loudima[45]. Le gouvernement métropolitain octroya les fonds jugés nécessaire (171 millions), puis vint la Guerre[46].

Pendant les années qui suivirent (1914 à 1918), autant l'État que les compagnies concessionnaires françaises n'eurent guère à l'idée de construire une voie ferrée dans cette

[45] « Le chemin de fer Congo-Océan », *art. cit.*, p. 9.
[46] Gabriel Angoulvant, « Exposé de la situation politique, économique et financière de l'Afrique-Équatoriale française », *art. cit.*, p. 47.

colonie sous-peuplée en raison du départ massif des ouvriers « indigènes » recrutés comme militaires[47]. Puis, après le conflit mondial, les gouvernements nationaux qui s'orientent davantage vers un protectionnisme économique estiment qu'il faut désormais se tourner vers les colonies afin d'aller y puiser « les matières premières nécessaires aux industries, et accroître ainsi leur capacité d'achat pour les produits manufacturés[48] ».

Comme en témoigne le discours du gouverneur général, l'importance du chemin de fer a été renouée et il importe maintenant que la colonie « possède au plus tôt une voie de pénétration capable d'un trafic important des bonnes et économiques conditions d'exploitation moyennant une dépense de premier établissement aussi faible que possible[49] ». Or, outre la priorité qui est à nouveau mise sur le chemin de fer, l'impératif économique persiste. Le gouvernement français est frileux à l'idée d'injecter les sommes nécessaires. Dans une tentative de répondre aux prérogatives d'ordre économique et démographique, il propose un nouveau tracé. Cherchant à réduire les coûts engendrés par la longueur et la difficulté du projet initial, les administrateurs repensent à la proposition de 1911. De 1918 à 1920, le gouvernement de Brazzaville envoie donc une mission afin de prospecter un nouveau tracé longeant le Kouilou entre l'embouchure de la Noumbi et de Loudima. Elle conclut alors que ce chemin est plus économique que celui entre Pointe-Noire et Loudima puisqu'il nécessite moins d'ouvrages importants et réduirait de 110 à 20 km la portion dans le Mayombe[50]. Malgré tout, l'administration de la colonie opte plutôt pour un chemin qui coupe en plein cœur du massif forestier, celui prospecté par les

---

[47] *Ibid.*, p. 52.
[48] « Le problème ferroviaire en Afrique-Équatoriale française », *Les annales coloniales*, février 1922, p.2.
[49] Gabriel Angoulvant, « Exposé de la situation politique, économique et financière de l'Afrique-Équatoriale française », *art. cit.*, p. 54.
[50] *Ibid.*

Batignolles en 1911. Malgré un constat alarmant de l'ancien gouverneur général[51], les travaux débutent en 1921.

1.3. Le financement du Congo-Océan et la politique économique de l'Empire français

Avant d'aborder la question des travaux, il est important de se poser sur la question du financement de l'impérialisme français. Partageant l'analyse qu'en fait Martin Thomas, à nos yeux, la politique coloniale française se caractérise par une réticence politique à l'idée de faire face aux coûts matériels qu'implique la « mise en valeur » coloniale.[52] En effet, comme il le souligne, l'élite coloniale possède, en métropole, une influence limitée auprès des partis politiques, des politiciens, des entrepreneurs et des banques[53]. Par conséquent, l'investissement public et privé à l'endroit des colonies est mineur et les travaux publics, comme celui de la construction du chemin de fer Congo-Océan, sont assez peu financés, voire aucunement, par la métropole. Aux yeux de groupes financiers influents au sein du Parlement métropolitain, le financement public doit principalement se diriger vers l'augmentation de la productivité de secteurs comme l'agriculture et les mines plutôt que de chercher à diversifier les secteurs industriels[54]. Un principe politique datant de la loi de 1900 sur l'autonomie des finances des colonies françaises stipule d'ailleurs que les colonies ne doivent rien coûter à l'État français. Au contraire, les colonies sont censées bénéficier à la France, non la drainer de ses ressources[55]. On comprend ici que les finances coloniales

---

[51] *Ibid.*, p. 52.
[52] Martin Thomas, « French Empire Elites and the Politics of Economic Obligation in the Interwar Years », *The historical journal*, vol. 52, n° 4, 2009, p. 989.
[53] *Ibid.*, p. 990.
[54] *Ibid.*, p. 997.
[55] *Ibid.*, p. 1000.

et l'impérialisme français sont influencés par une doctrine économique qui se veut réfractaire à l'idée de payer le prix de l'empire.

Paradoxalement, même si le gouvernement se veut austère, certains continuent de vanter les richesses de la colonie, d'encourager une « mise en valeur du globe » et tente de trouver des investisseurs. Or, les projets aefiens sont jugés trop ambitieux, risqués et/ou coûteux et ne peuvent être défendus en métropole. Au sein du gouvernement, on estimait en outre que la colonie exigeait trop d'investissements importants autant en ressources humaines que financières[56]. La solution s'avéra alors de mettre la confiance de l'État dans les entreprises privées. De cette manière, il était possible de la charger, à ses frais, de mettre les efforts nécessaires pour la « mise en valeur » du territoire[57]. En 1900, ce sont donc 40 compagnies qui se partagent à la fois le territoire et la tâche d'assurer le développement économique de la colonie. Le désir de diminuer les coûts du développement économique au minimum s'est ainsi traduit en conquête économique par l'entremise de compagnies privées.

Les compagnies concessionnaires, elles aussi influencées par les mentalités de l'époque s'empressent de requérir le travail des populations « indigènes » de la colonie en suivant un « principe » spécifiant que « tout nègre plié au travail, fût-ce au prix d'une contrainte initiale, représentant non seulement une valeur économique supérieure, mais

---

[56] Catherine Coquery-Vidrovitch, « L'échec d'une tentative économique : L'impôt de capitation au service des compagnies concessionnaires du «Congo français» (1900-1909) », *Cahiers d'études africaines*, vol. 8, n° 29, 1968, p. 98.
[57] Catherine Coquery-Vidrovitch, *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930*, *op. cit.*

encore un meilleur type d'humanité[58] ». La « contrainte effective[59] » devient rapidement la norme et la violence de l'exploitation des habitants par les compagnies concessionnaires se normalise dans la relation entre Européens et « indigènes ».

Des pressions importantes sont même faites par ces compagnies afin d'assurer la mise en travail des ouvriers « indigènes ». Afin d'économiser sur les dépenses, on lésine sur le matériel « moderne » et on opte pour la force humaine pour assurer les travaux. Le sous-effectif administratif et la normalisation d'une relation raciste entre l'entrepreneur européen et l'ouvrier « indigène » rendit caduque toute forme de réglementation, ou du moins de contrôle, entourant les conditions de travail. C'est ainsi que la relation de travail se développe et que s'entame la « mise en valeur » de l'AEF.

Rapidement, l'administration locale constate que malgré l'ensemble des privilèges consentis à ces entreprises, les investissements demandés n'arrivent pas et le développement économique de la fédération est maigre[60]. Le gouvernement se rend alors à l'évidence. S'il souhaite doter l'AEF d'une voie ferrée ou de voies de commerce efficaces, il est impossible de compter sur le laisser-faire du secteur privé. Bien que les mentalités n'aient guère changé, il doit vraisemblablement intervenir afin d'assurer la réalisation d'une route d'exportation, quel qu'en soit le prix[61]. Mais comment, d'une part, éviter tout investissement métropolitain, et d'autre part assurer la construction d'une voie ferrée de près de 500 kilomètres ?

---

[58] Henri Lorin, *L'Afrique à l'entrée du XXe siècle : le pays et les indigènes, la pénétration européenne*, *op. cit.*, p. 73.
[59] Voir Catherine Coquery-Vidrovitch, *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930*, *op. cit.*
[60] *Ibid.*
[61] Gabriel Angoulvant, « Exposé de la situation politique, économique et financière de l'Afrique-Équatoriale française », *art. cit.*, p. 49.

Afin de répondre à ces deux impératifs, la solution préconisée par le ministère des colonies est l'octroi de prêts. Afin d'assurer le financement, le Sénat autorise le gouvernement de la colonie à contracter des prêts divers. Par exemple, en 1926, il autorise la colonie à émettre un emprunt de 171 000 000 francs selon certaines modalités qui sont exposées par le gouverneur général Antonetti dans son discours au conseil de gouvernement de 1926 :

> « Ces avances portent un intérêt fixé à 1 % en dessous du taux d'intérêt de la banque de France à compter de la troisième année qui suivra l'ouverture du chemin de fer à exploitation. b) La colonie doit effectuer ce remboursement : 50 % de ses recettes budgétaires brutes au-delà de 20 millions et 50 % de ses excédents de recettes[62] ».

Entre le premier coup de pelle et la pose du dernier boulon, ce sont donc une série de prêts comme celui de 1926, qui financent la construction du chemin de fer. Le gouvernement colonial s'occupant alors d'administrer les travaux et de générer des bénéfices par l'entremise de l'impôt de capitation et des frais de douane.

Il est à noter que l'importance de ces prêts dans les finances du gouvernement et du projet de construction du Congo-Océan est considérable. À l'époque, le gouverneur général estime qu'environ 75 % des recettes passeront dans le remboursement de l'emprunt[63] alors que plus de 75 % des fonds d'emprunt de l'AEF sont dirigés vers le Congo-Océan[64]. Il va donc sans dire que pendant la décennie durant laquelle les travaux ont eu cours, l'économie de l'AEF tourne autour de ce projet ferroviaire.

En somme, le financement de la voie ferrée devant relier Brazzaville à la mer est progressif et répond à des impératifs d'ordre financiers. Lorsque l'administration aefienne

---

[62] Raphaël Antonetti, « Discours d'ouverture du conseil de gouvernement de l'Afrique-Équatoriale française », *Journal officiel de l'Afrique-Équatoriale française*, vol. 23, n° 24, décembre 1926, p. 788.
[63] *Ibid.*
[64] François Bobrie, « L'Investissement public en Afrique noire française entre 1924 et 1938. Contribution méthodologique », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, vol. 63, n° 232, 1976, p. 468.

est à court de fonds, le gouvernement métropolitain adopte, dans le cadre de la loi des finances de 1900, une allocation de frais. Par exemple, celle de 1925 (300 millions de francs), applicable à l'achèvement du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan ainsi qu'à l'exécution des installations nécessaires à l'embarquement et au débarquement à Brazzaville et à Pointe-Noire[65], puis celle de 1926, 1930 et 1932. À chaque fois, ce prêt est alloué afin de colmater des fuites dans l'imposante structure administrative qu'est celle des travaux publics et de tous ceux découlant de la construction du chemin de fer. Les emprunts progressifs témoignent de deux phénomènes : le gouvernement général de l'AEF était loin d'avoir les moyens de ses ambitions et la population « indigène » allait certainement, comme nous le verrons plus loin, devoir payer l'addition.

2. La prestation de travail, matrice de la « mise en valeur » coloniale

À partir des observations faites dans la section précédente, nous poursuivons la réflexion en étudiant le lien qui unit la « mise en valeur » et le recrutement de la main-d'œuvre pour le Congo-Océan. L'objectif de cette section sera de montrer le lien entre la rhétorique de la « mise en valeur », le sous-financement colonial, les conventions de 1921-1925 et les conditions de vie pendant une prestation de travail forcé. L'empressement avec lequel le gouvernement français a construit le chemin de fer a poussé l'administration coloniale à faire des choix. Supposément incapable de répondre à toutes les demandes, et pressé de mener à terme ses projets, il se tourne vers la prestation de travail, la coercition et les compagnies concessionnaires.

[65] « En Afrique-Équatoriale française. Le chemin de fer Congo-Océan », *art. cit.*, p. 5.

2.1. La loi des finances du 13 avril 1900, la « mise en valeur » des colonies et la construction du Congo-Océan

Comme nous l'avons vu, la « mise en valeur » des colonies doit se faire, aux yeux des Français en métropole, à moindres coûts. Une simple subvention métropolitaine de quelques centaines de milliers de francs devait permettre à la colonie de subvenir à ses besoins[66]. Afin d'alléger le fardeau fiscal de la colonie, il convient de trouver une main-d'œuvre bon marché et abordable. De plus, depuis le 13 avril 1900, la loi de l'autonomie financière, qui régit la relation économique entre la colonie et la métropole, encourage l'emploi du travail forcé. L'administration coloniale se retrouve ainsi dans un paradigme légal qui l'encourage à économiser le plus possible en ce qui a trait à l'ensemble de ses projets.

Afin d'assurer une occupation efficiente du territoire, les gouvernements recourent alors à deux « taxes » permettant la « mise en valeur ». Tout d'abord, il y a l'impôt de capitation, un montant fixe payé annuellement par les « indigènes ». On légitime cette demande en stipulant que les « indigènes » doivent payer les bénéfices importés par les Européens[67]. Extrêmement important pour la colonie, il représente, en 1919, 6 523 035 francs des recettes de gouvernements locaux (Gabon : 1 630 000 francs, Oubangui-Chari : 2 026 800 francs et Moyen-Congo : 2 860 235 francs)[68]. Au contraire, les revenus du gouvernement général sont, pour leur part, pourvus par les droits à l'importation

---

[66] Catherine Coquery-Vidrovitch, « L'échec d'une tentative économique : L'impôt de capitation au service des compagnies concessionnaires du « Congo français » (1900-1909) », *art. cit.*, p. 97.
[67] Voir entre autres le livre de Stanziani pour un portrait de l'argumentaire entourant la dette contractée par les « indigènes ». Alessandro Stanziani, *Les métamorphoses du travail contraint : une histoire globale (XVIIIe-XIXe siècles)*, Paris, SciencesPo les presses, 2020, 328 p.
[68] Gabriel Angoulvant, « Exposé de la situation politique, économique et financière de l'Afrique-Équatoriale française », *art. cit.*, p. 57.

(858 929 francs), les droits à l'exportation (1 927 135 francs), les taxes à la consommation (285 003 francs) et la taxe de récolte (419 322 francs) pour un total de 3 490 389 francs[69].

Le levé de tels montants a toutefois un coût social important. En effet, les populations ainsi « extorquées » par les administrateurs locaux se retrouvent plongées dans une pauvreté endémique et manifestent parfois « une indifférence inquiétante et un laisser-aller symptomatique[70] » dont met en garde le gouverneur général Angoulvant dans son discours de 1920. Face à une telle « menace », le gouvernement peut ajuster le montant de l'impôt comme ce fut le cas, au grand dam des finances publiques (perte d'environ 1 443 035 francs pour l'année 1919), en 1920. À l'époque, afin d'atténuer la fatigue des différentes subdivisions, l'impôt passe d'un taux fixe de 5 francs par personne à un taux variable par région allant de 4 francs (régions pauvres de l'intérieur) à 10 francs (régions riches comme celle de la côte gabonaise)[71]. L'impôt n'est donc pas une valeur fixe, mais bien au contraire, il dépend de la situation politique et des besoins financiers. Les revenus de la colonie sont donc loin d'être assurés.

C'est pour cette raison que le gouvernement général se tourne vers une autre « source de revenus », « l'impôt de la sueur » ou la prestation de travail. Puisque les revenus divers générés par le domaine colonial sont supposément insuffisants pour assurer la « mise en valeur » des colonies d'AEF et, par le fait même, la construction du Congo-Océan, l'administration mobilise des travailleurs prestataires et pénaux. En accord avec l'analyse de Romain Tiquet, notre étude part du principe que la mise en place du travail forcé répond à deux dynamiques. La première, recelant de la « mission civilisatrice » découle tout droit

---

[69] *Ibid.*, p. 58. Il est à noter que nous utilisons les chiffres de 1919 pour donner une idée de grandeur.
[70] *Ibid.*, p. 56.
[71] *Ibid.*

de la vision européenne du travail. Le travail forcé devient une manière d'inculquer l'éthos européen du travail[72], sortir les « indigènes » « de l'état d'infériorité où ils se trouvent », de la « nonchalance héréditaire qui leur est propre », et de leur faire don des « causes de la prospérité » des Européens, en faisant naître de l'effort et du travail obligatoire, l'intelligence[73]. Les ténors de la colonisation arguent ainsi que ce n'est qu'en obligeant au travail qu'ils pourront connaitre les joies du travail et qu'ils bénéficieront des biens faits de la civilisation. La seconde, plus pragmatique, serait tout simplement de permettre une « mise en valeur » à moindre coup et d'assurer un apport constant en travailleurs pour les différentes entreprises[74]. Le travail forcé devient alors une manière de répondre aux moyens limités de l'État colonial ainsi qu'à la loi de l'autonomie financière.

Le travail en situation coloniale est ainsi considéré comme une force motrice de la « mise en valeur » et devient, par conséquent, un outil incontournable pour assurer le développement économique des colonies. Continuellement à court de fonds et de main-d'œuvre, les gouvernements coloniaux successifs de l'AEF entreprennent donc, comme leurs homologues d'autres colonies, de « mettre au travail » les « indigènes » de la fédération[75]. À l'aide d'un arsenal juridique dont le fer de lance est le code de l'indigénat et la « mission civilisatrice », les habitants des colonies sont poussés vers le travail dit « libre ». Bien entendu, dans ce contexte, la violence et la coercition sont centrales, voire essentielles.

---

[72] Voir François Vatin, « Après l'abolition de l'esclavage : mise au travail, contrainte et salariat »
[73] Raymond Coltrat, « Conférence au cercle national et colonial », *La dépêche coloniale*, vol. 11, n° 2266, décembre 1908, p. 3.
[74] Romain Tiquet, « Enfermement ordinaire et éducation par le travail », *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, vol. 56, n° 140, décembre 2018, p. 22.
[75] Alessandro Stanziani, *Les métamorphoses du travail contraint*, *op. cit.*, p. 280.

À l'époque, trois formes de « travail libre » existent en AEF. Tout d'abord, il y a l'engagisme, une forme caractérisée par l'emploi de travailleurs immigrants contrôlés par l'entremise d'une dette acquise en échange de nourriture, de logement, de retard ou de pénalités diverses[76]. Il y a aussi le « louage de services » qui consiste en un échange entre l'employé qui donnera tout son temps et l'employeur qui utilisera l'employé à des tâches multiples. En contrepartie, l'employé doit recevoir certains services comme un logement, de la nourriture et un gage. Enfin, il y a le contrat de travail caractérisé par un accord passé stipulant la durée d'en engagement et conférant un pouvoir coercitif extrême à l'autorité qui emploie le travailleur. En effet, ce dernier peut renvoyer sans compensation un travailleur malade ou blessé incapable de travailler stipulant qu'il contrevient au contrat.

Outre le « travail libre », il y a aussi la prestation de travail et le travail pénal, qui sont vraisemblablement les formes les plus répandues de travail contraint. La prestation consiste en (1) une alternative au paiement de l'impôt pour les « indigènes » incapables de payer (2) une alternative au service militaire et (3) un impôt supplémentaire compté en journée de travail[77]. En d'autres mots, elle consiste à un nombre de journées par année consentie ou non pour l'entretien et la construction des infrastructures publiques[78]. Les « indigènes » peuvent donc offrir ou subir la prestation de travail. En effet, comme le rappel Alessandro Stanziani, cette pratique, spécifique à l'AEF, est rapidement généralisée et normalisée en tant que paiement normal provenant d'individus incapables de générer des revenus monétaires, mais bénéficiant tout de même des bienfaits de l'Empire[79]. Elle est même rendue obligatoire pour la culture de certains produits comme ce fut le cas pour

---

[76] *Ibid.*
[77] Babacar Fall, « Le travail forcé en Afrique occidentale française (1900-1946) », *art. cit.*, p. 3.
[78] Alexander Keese, « Hunting wrongdoers and vagrants », *art. cit.*, p. 160.
[79] Alessandro Stanziani, *Les métamorphoses du travail contraint*, *op. cit.*, p. 287.

l'entretien de culture vivrière intensive, les travaux d'infrastructure comme le Congo-Océan et le portage. Au contraire, le travail pénal est plutôt une dimension de la peine carcérale. Les travailleurs pénaux sont des prisonniers mobilisés pour servir comme main-d'œuvre d'appoint pour les travaux publics[80].

Dans ce contexte, le « travail libre », le travail prestataire et le travail pénal sont maintenus en place grâce à la punition. Les « indigènes », obligés de signer des contrats, de payer un impôt ou d'être prestataires, sont punis dès qu'ils ne respectent pas ce nouveau « contrat social » qui leur est imposé. La punition devient alors une matrice du travail contraint, une réponse à toute infraction commise par les travailleurs (fuite, non-respect d'un contrat, vagabondage, paresse) alors qu'elle ramène ou pousse inévitablement au travail les « indigènes » fautifs ou sans travail. En plus de la punition, la violence propre au commandement s'immisce, elle aussi, dans la relation de travail. On hésite rarement à procéder à des rafles, à répondre à des fuites par une violence extrême dont les exemples remplissent les pages d'un livre comme *Le rapport Brazza*[81], un document qui témoigne de la violence du régime concessionnaire en AEF. Les compagnies concessionnaires comme les administrateurs n'hésitent pas, par exemple, à aller chercher directement dans les villages des travailleurs en usant de la force ou de moyens contraignants (chaînes, cordes[82]) pour compenser des pertes ou combler des demandes pressantes[83].

---

[80] Babacar Fall, « Le travail forcé en Afrique occidentale française (1900-1946) », *art. cit.*, p. 3.
[81] Catherine Coquery-Vidrovitch et Dominique Bellec, *Le rapport Brazza : mission d'enquête du Congo, rapport et documents, 1905-1907*, Neuvy-en-Champagne, le Passager clandestin, 2014.
[82] Antonetti se détache et dénonce, dans sa correspondance avec le ministre des Colonies, les actions barbares commises par certains capitas. Voir ANOM, GGAEF3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Lettre de Raphaël Antonetti au ministre des colonies au sujet d'une question écrite par le député monsieur Fontanier », p.1-9, 31 janvier 1925.
[83] Alessandro Stanziani, *Les métamorphoses du travail contraint*, *op. cit.*, p. 295.

Afin de légitimer ces demandes, plusieurs Européens arguent que le travail est une manière, pour les « indigènes », de s'acquitter de la dette contractée à l'endroit de leurs « bienfaiteurs » européens. Afin de justifier l'emploi de travailleurs contraints, certains Européens estiment que le travail des « indigènes » est tout simplement le prix à payer pour l'investissement « civilisationnel » fait par les capitalistes d'Europe. On estime alors qu'afin de régler cette « dette » et de contrôler les travailleurs ainsi que leur rendement, le travail contraint est le moyen optimal pour assurer une « mise en valeur » efficace des colonies ou en ce qui nous concerne, la construction d'un chemin de fer[84].

2.2. Les modalités du recrutement pour les chantiers du Congo-Océan

Afin de procéder à la construction du Congo-Océan, les Européens utiliseront une approche hybride du travail contraint. À l'époque, on assiste à un alliage entre travail « libre » et travail prestataire. Par exemple, dans les archives que nous avons consultées[85], il est fait mention que certains « indigènes » acceptent de travailler sur les chantiers (sous certaines conditions[86]). À Pointe-Noire, même chose. Les habitants de la petite ville côtière sont engagés strictement pour les travaux publics, principalement pour le port et les routes[87]. Pour ce qui est du Mayombe, la situation est inversée. Les histoires d'horreurs qui circulent dans le village au sujet du « sinistre massif forestier » rendent la situation plus « complexe » pour les administrateurs locaux. À la simple vue d'un administrateur

---

[84] Voir entre autres Alessandro Stanziani, *Les métamorphoses du travail contraint*, *op. cit.* dans lequel il dresse un portrait de cette rhétorique.
[85] La sous série GG AEF 3H des ANOM
[86] Après négociation avec les chefs de la circonscription du Pool, le gouvernement général consent à ce que les habitants de cette région ne travaillent que sur les chantiers de la division Brazzaville. Voir entre autres, ANOM, GGAEF3H, dossier 9, Inspecteur général du service de santé en AEF Lasnet, « Inspection sanitaire de la route M'Vouti-Brazzaville », p.1-10, 22 février 1926.
[87] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Inspecteur général du service de santé en AEF Lasnet, « Recrutement de travailleurs », p.1-13, 1 mars 1926.

européen, des observateurs rapportent que des villages entiers fuient et abandonnent, derrière eux, leur village[88]. Confronté à un tel paradigme, le gouvernement général convient que la force sera la voie à suivre et ce sont parfois de véritables rafles qui sont organisées. D'autres fois ce sera l'influence d'un chef local ou la menace qui permettra le recrutement[89]. Nous n'avons pas trouvé de preuve indéniable d'emplois de prisonniers, mais des éléments nous indiquent que certains auraient subi cette peine. En effet, à quelques reprises, il est fait mention de « prisons » ou de « lieux de détention » présents sur les chantiers[90].

Malgré cette distinction majeure, l'administration des milliers de travailleurs recrutés annuellement est sensiblement la même. Les travailleurs mobilisés pour les chantiers sont des employés contractuels dans le sens où ils ont un contrat d'une durée variant en fonction de la région (Région du chemin de fer, Nord du Moyen-Congo et Oubangui-Chari) et qui stipule les conditions de l'emploi ainsi que le salaire. Durant les premières années de construction (avant 1927), les travailleurs sont embauchés pour une durée de six ou de douze mois[91]. Or, après diverses missions d'inspections, notamment celle de l'inspecteur général Lasnet, le gouvernement général estime qu'il est plus avantageux de retenir, pour une plus longue durée, les travailleurs sur les chantiers. En effet, les « experts » estiment que l'acclimatement des travailleurs ne peut être atteint qu'après un processus de plusieurs mois passés sur les chantiers. On juge donc qu'il est

---

[88] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Administrateur en chef J. Marchessou, « Rapport de tournée d'inspection. Situation politique », p.1-15, septembre 1926.
[89] Alexander Keese, « Hunting wrongdoers and vagrants », *art. cit.*, p. 160.
[90] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Capitaine Nicolini, « État des renseignements demandés sur la liste des travailleurs de la main-d'œuvre rapatriés dans leurs subdivisions », p.1-6, 16 avril 1928.
[91] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Inspecteur général Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.1-254, 1928.

plus avantageux de maintenir un travailleur « acclimaté » que de le renvoyer au moment qu'il atteint une « acclimatation optimale ». C'est d'ailleurs pour cette raison, qu'en 1927, les administrateurs portent le recrutement à 12 mois pour les travailleurs du Congo et 18 mois pour ceux du Tchad et de l'Oubangui-Chari[92]. Pour la même raison, il est porté à deux ans pour les travailleurs de l'Oubangui-Chari et du Tchad en 1931[93].

Dans certains cas, nous avons pu observer que certains travailleurs se rengagent pour les chantiers. En échange d'une compensation, ils y restent pour une durée prédéterminée. Le type de compensation varie d'un cas à un autre et les travailleurs qui y consentent bénéficient généralement d'une prime pour les rengagements, d'une augmentation régie par une échelle progressive de salaire pour les rengagements successifs ainsi que de quelques privilèges[94]. Par exemple, en 1929, un travailleur manœuvre des chantiers du Mayombe qui s'y rengage pour une première fois reçoit quatre francs par jour plutôt que 2 francs 50, une prime de 350 francs s'il reste un an et 700 francs s'il reste deux ans et pourra être rejoint par sa famille pour la durée du prochain contrat[95]. Lors d'une prochaine embauche, il pourra même être soustrait des listes de travailleurs jugés aptes pour une durée de 2 ans. Le phénomène que l'on pourrait croire de faible envergure connaît, au contraire, une certaine popularité auprès des travailleurs. En 1930, par exemple,

---

[92] *Ibid.*
[93] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Matteo-Mathieu-Maurice Alfassa, « Fixation du contingent de travailleurs recrutés pour le chemin de fer à fournir par chaque colonie en 1932 », p.1-4, 14 décembre 1931.
[94] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Inspecteur général Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.1-254, 1928.
[95] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Matteo-Mathieu-Maurice Alfassa, « Allocation d'une indemnité de route aux travailleurs du chemin de fer », p.1-6, 1931.

l'implémentation des primes suscite le rengagement supposé de 75 % des travailleurs présents sur les chantiers[96].

En ce qui a trait au volume du recrutement, il est principalement guidé par les prérogatives des conventions signées entre le gouvernement général de l'AEF et la Société de construction des Batignolles (SCB). Il y a certes les travaux de la division Brazzaville, mais ceux-ci, en raison du quotient de difficulté moindre et de la manière dont ont été administrés les chantiers, n'ont pas soulevé d'impératifs aussi importants que les travaux de la SCB dans le Mayombe. Au contraire de ceux-ci, les travaux entre Brazzaville et Dolisie ne demandèrent jamais plus de 5 000 travailleurs dont une part importante a été recrutée dans la circonscription du Pool[97].

Ce sont donc, entre 1922 et 1934, deux conventions qui dicteront l'allure du recrutement. La première, signée le 23 juillet 1922, charge la SCB de construire les 172 premiers kilomètres (Pointe-Noire – Loudima) de la voie ferrée ainsi que du wharf de Pointe-Noire dans un délai de six ans et demi. Elle devra aussi terminer l'étude du projet initial (celui de 1911) dans un délai de six mois. En ce qui a trait aux recrutements et l'emploi de travailleurs, cette convention stipule qu'ils sont à la charge de l'administration et que le gouvernement doit fournir la main-d'œuvre nécessaire[98]. La main-d'œuvre nécessaire est alors fixée à 4 000 travailleurs et le gouvernement s'engage à consentir une

---

[96] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Matteo-Mathieu-Maurice Alfassa, « Fixation du contingent de travailleurs recrutés pour le chemin de fer à fournir par chaque colonie en 1932 », p.1-4, 14 décembre 1931. Il est à noter qu'il faut se méfier d'un chiffre comme celui avancé par le Secrétaire Général dans un communiqué officiel.

[97] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Inspecteur général Lasnet, « Mission d'inspection de l'inspecteur général du service de santé de l'AEF - Inspection sanitaire de la route », p.1-10, 22 février 1928.

[98] Joseph Gamandzori, « Chemin de fer, villes et travail au Congo (1921-1953) », *op. cit.*, p. 71.

indemnité pour chaque homme manquant[99]. D'autre part, il est convenu que la SCB est responsable d'établir des villages comprenant des cases, des paillottes et des magasins de vivres pour le personnel à proximité des chantiers en construction[100]. En échange, elle recevra un remboursement pour les travaux effectués ainsi que 20 % des bénéfices[101].

Puis, le 17 janvier 1925, le ministre des Colonies autorise une nouvelle convention dans le but de remplacer celle de 1922 qui est jugée comme « non fonctionnel » et occasionnant « certaines difficultés »[102]. On y retrouve certains aspects de la première et on y précise les aspects laissés initialement dans un flou juridique et administratif. L'article 4, parmi les plus volumineux de la convention de 28 articles, régit spécifiquement les responsabilités, en termes de main-d'œuvre des deux partis. Il stipule ceci :

> « Le gouvernement général mettra à la disposition de la société tout le personnel indigène nécessaire aux études à l'établissement des projets définitifs […]. Le gouvernement général administrera ce personnel indigène, le paiera, le nourrira, le logera et le pourvoira s'il y a lieu, des couchages nécessaires, assurera le service sanitaire, mais ce personnel sera néanmoins placé sous les ordres directs des représentants de la société.[103] »

Nous comprenons ici que le gouvernement s'engage à prendre la part du lion en ce qui a trait à l'administration du personnel et laisse la SCB administrer, comme elle le veut, ladite main-d'œuvre. La société a toutefois certaines responsabilités à remplir. Elle devra entre autres :

> « Rembourser forfaitairement toutes les dépenses faites pour le personnel indigène par la Colonie en lui payant une indemnité forfaitaire pour chaque journée de travail

---

[99] Doriot et Piquemal, « À la chambre. Les débats coloniaux. Sur l'Afrique-Équatoriale », *Les annales coloniales*, vol. 30, n° 93, juin 1929, p. 2.
[100] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Alfassa, Matteo-Mathieu-Maurice, « La main-d'œuvre du chemin de fer avant l'arrivée de monsieur le gouverneur général Antonetti », p.1-4, 1926.
[101] Joseph Gamandzori, « Chemin de fer, villes et travail au Congo (1921-1953) », *op. cit.*, p. 71.
[102] CHETOM, 15H54, dossier 5, Allut, « Le service de la main-d'œuvre indigène du chemin de fer Congo-Océan », p.18, 9 juillet 1930.
[103] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, « Convention entre le gouvernement général de l'Afrique-Équatoriale française et la Société de construction des Batignolles », p.1-35, 5 novembre 1924.

> effectivement faite par les travailleurs. […] Lorsque les travailleurs seront blessés au cours du travail, la société continuera à payer cette indemnité forfaitaire durant toute la durée de leur incapacité de travail temporaire. En cas d'incapacité permanente, partielle ou totale, ou en cas de mort, la société paiera aux travailleurs ou leurs ayant droit une indemnité, dont le montant sera fixé par un barème arrêté d'un commun accord entre le gouvernement général et la société[104]. [En outre, elle devra], assurer le transport par voie ferrée du personnel indigène employé par elle ou par le gouvernement général en exécution du présent article, ainsi que le transport par voie ferrée des denrées […].[105] »

En ce qui a trait au volume, la convention fixe un nombre maximal et un protocole pour en faire la demande. Chaque année, la SCB doit « faire connaître au représentant du gouvernement général à Pointe-Noire, avant le premier décembre, ses prévisions relatives à l'effectif des travailleurs qui lui seront nécessaires au cours de l'année suivante[106] ». De son côté, le gouvernement s'engage à fournir jusqu'à 8 000 travailleurs. À partir de 1927, le nombre est ajusté à 4 000 hommes et on oblige l'emploi de matériel moderne, qui jusqu'à ce moment, faisant gravement défaut sur les chantiers[107].

La plupart des subdivisions visées par les réquisitions faites par le gouvernement général afin de respecter les demandes des chantiers sont, en raison d'une population déjà décimée par un peu plus de deux décennies d'occupation française[108], sont statistiquement incapables de répondre aux demandes de l'administration. Malgré tout, afin d'assurer les intérêts économiques de la colonie, les ténors de la « mise en valeur » estiment que le recrutement doit impérativement être fait. La contrainte, comme nous l'avons exploré plus haut, devient la norme. Afin de remplir les camps de travail, les subdivisions sont

---

[104] Il est à noter que cette clause fixée par la convention a été partiellement respectée, voire ignorée, par la SCB. Voir notamment ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Inspecteur général Lasnet, « Mission d'inspection de l'inspecteur général du service de santé en AEF - Accidents du travail », p.1-4, 3 mars 1928.
[105] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, « Convention entre le gouvernement général de l'Afrique-Équatoriale française et la Société de construction des Batignolles », p.1-35, 5 novembre 1924.
[106] *Ibid.*
[107] Doriot et Piquemal, « À la chambre. Les débats coloniaux. Sur l'Afrique-Équatoriale », *art. cit.*, p. 2.
[108] Voir à ce sujet Gilles Sautter, *De l'Atlantique au fleuve Congo. Une géographie du sous-développement*, Paris, Mouton, 1966, 1102 p.

mandatées par le gouverneur général de fournir, chaque année, un contingent fixé à l'avance[109]. La contrainte devient alors une matrice du recrutement visant à contrer les fuites et les refus catégoriques de certains « indigènes » visés par l'administration. Nous pouvons ainsi avancer que le travail forcé est le produit des « demandes pressantes » en infrastructures publiques lancées à l'endroit du ministère des colonies et du gouvernement général.

Au terme de ce chapitre, nous comprenons que l'étude de la construction du chemin de fer Congo-Océan permet d'analyser différentes facettes de la colonisation française en AEF. Il s'agit d'un exemple probant du modèle financier des colonies français durant l'entre-deux-guerres, du phénomène de travail forcé en colonie et de celui de la « mise en valeur ». La construction du Congo-Océan est ainsi le fruit de politiques coloniales visant l'enrichissement de capitalistes européens aux dépens de la population « indigène » vivant en colonie. Il s'agit de politiques influencées à la fois par des contrats passés avec des compagnies concessionnaires, une rhétorique civilisatrice et des prérogatives économiques visant le développement du domaine colonial français. Il est donc juste d'avancer que la construction de cette voie ferrée est en étroite relation avec la « mise en valeur » économique de l'AEF ainsi que la « mission civilisatrice ». D'autre part, ce chapitre nous a permis d'éclairer la relation entre le capitalisme français et le « travail libre » en AEF. À la lumière de l'argumentaire colonialiste exploré plus haut, nous sommes désormais à même de comprendre les motifs socio-économiques de l'emploi de travailleurs forcés ainsi que l'incidence des contrats passés avec la SCB sur l'ampleur de la contrainte à l'échelle

[109] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Matteo-Mathieu-Maurice Alfassa, « Rapport du gouverneur secrétaire général du gouvernement général de l'AEF sur la main-d'œuvre indigène du chemin de fer Congo-Océan », 22 novembre 1928.

de l'AEF. Afin de répondre à l'impératif besoin d'une voie ferrée, puis confrontée à un refus catégorique d'obtempérer de certains « indigènes », l'administration assure ses besoins, et ceux de la SCB, par l'entremise du travail forcé.

CHAPITRE 2. LE COMMANDANT, LE TRAVAILLEUR ET LA ROUTE

Le recours aux prestations de travail est un dénominateur commun à toute entreprise de « mise en valeur » coloniale. Dans ce chapitre, nous analyserons, pour notre part, la manière dont s'est déroulé le recrutement, le convoiement et l'encadrement des travailleurs « indigènes » recrutés pour les chantiers du Congo-Océan. En consultant notamment la correspondance volumineuse entre le gouverneur général et le service de la main-d'œuvre, nous serons à même de comprendre quelles étaient les modalités du recrutement, de l'utilisation et du contrôle de la main-d'œuvre recrutée parmi les populations Tékés, Kongo, M'Bochi, Batékés, Saras, Bayas, Bantous et Nzakaras en AEF et les « travailleurs chinois » recrutés par le résident permanent de l'Indochine Française. Dans un deuxième temps, nous identifierons qui sont les travailleurs et analyserons la route qu'ils ont suivie tout au long du processus d'engagement[1].

1. Les politiques de recrutement et de contrôle de la main-d'œuvre

1.1 Les conséquences de la gouvernance d'Augagneur et la convention de 1922 (1921-1924)

C'est à la suite de l'adoption du décret du 21 décembre 1920[2] que les travaux de construction débutent sur un tronçon de 20 km depuis Brazzaville. Jean-Victor Augagneur, alors gouverneur général de l'AEF, arrête le tracé définitif et, le 4 janvier 1921, contacte les chefs de circonscriptions afin de leur faire part de son plan de recrutement et de ravitaillement de la main-d'œuvre du chemin de fer. Ce plan arrêté par décision no 826 du

[1] Nous utilisons l'expression « processus d'engagement » afin de désigner l'ensemble des étapes administratives que doivent obligatoirement traverser les personnes recrutées pour les chantiers du Congo-Océan.
[2] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Alexandre Millerand, « Décret du 21 décembre 1920 portant ouverture des travaux entre les kilomètres 0 et 20 côté Brazzaville », p.1, 21 décembre 1920.

27 novembre 1920 prévoit le volume du recrutement par circonscription ainsi que les responsabilités (sanitaires, alimentaires et d'habitation) du gouvernement général pour les années suivantes. Ainsi, jusqu'à l'arrivée du successeur d'Augagneur en 1924, c'est ce plan, puis la convention de 1922, qui dictent le fonctionnement du service de la main-d'œuvre. Il confère tout d'abord à Georges Thomann, alors Lieutenant-gouverneur par intérim du territoire du Moyen-Congo, le poste d'administrateur en chef du recrutement et de l'organisation des camps de travailleurs[3]. Il le charge aussi de se rendre dans les circonscriptions (Pool, Kouilou et Chemin de fer) traversées par le tracé du chemin de fer afin de brosser un portrait démographique de celles-ci[4]. Au terme de sa tournée, Thomann avance avec certitude que le gouvernement pourra recruter 13 923 hommes ce qui représente de 10% à 25% des hommes adultes des circonscriptions en question[5].

Les conclusions du lieutenant-gouverneur par intérim Thomann poussent le gouverneur général Augagneur à lancer un recrutement « 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 cent kilomètres[6] ». Encouragé par ces estimations puis stimulé par la « simplicité » qu'occasionneront les courtes distances entre les lieux de recrutement et les chantiers, Augagneur avance qu'il sera possible « d'entretenir sur les chantiers, entre Brazzaville et l'Océan, un nombre permanent de 12 000 manœuvres qui ne seront engagés que pour une

---

[3] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Jean-Victor Augagneur, « Recrutement et ravitaillement de la main-d'œuvre du chemin de fer », p.1-8, 4 janvier 1921.
[4] *Ibid.*
[5] Archives nationales d'outre-mer, GG AEF 3H, dossier 32, Marcel Marchessou, « Rapport sur l'organisation de la main-d'oeuvre du chemin de fer depuis 1921 », p.5, aout 1927.
[6]ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Jean-Victor Augagneur, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Jean-Victor Augagneur, « Recrutement et ravitaillement de la main-d'oeuvre du chemin de fer », p.1-8, 4 janvier 1921.t.

période de quatre mois et dont le remplacement, s'ils ne consentent pas à prolonger leur contrat, devra se faire, par vos soins [Thomann], exactement à la date convenue[7] ». Or, ceci ne devait pas être problématique puisqu'il était convaincu que les « indigènes » « se prêteront volontiers à des rengagements » puisqu'ils auront été « rassurés » des procédés employés par le gouvernement français.

Afin de gérer le recrutement et le ravitaillement, Augagneur prescrit un réaménagement administratif des circonscriptions traversées par le tracé de la voie ferrée. De chaque côté de celles-ci, les chefs de circonscription, d'accord avec l'administrateur en chef Thomann, constituent des secteurs de recrutement et de ravitaillement. Ils doivent ensuite y recenser les ouvriers, les maçons, charpentiers, forgerons, mécaniciens, etc. puis assurer la mise à jour de ces renseignements. Encore avec l'accord de Thomann, les chefs de circonscription doivent organiser le ravitaillement des chantiers et s'assurer que les « indigènes » recevront « une nourriture identique à celle qu'ils ont dans leurs foyers, mais plus copieuse et comprenant, en outre, une ration de viande fraîche ou conservée, ou de poisson sec ou fumé ». Afin d'assurer un ravitaillement suffisant, le gouverneur général prescrit que chaque circonscription du Moyen-Congo redirige la production disponible vers Brazzaville, c'est-à-dire, la production agroalimentaire excédentaire des circonscriptions. L'administrateur-maire de Brazzaville et chef-lieu de la circonscription a alors la responsabilité de recevoir puis de voir à la redistribution des vivres reçus[8]. Afin d'assurer un ravitaillement sans faille, le gouverneur exprime l'importance d'encourager le développement de certaines cultures dans chacune des circonscriptions. Ces champs

---

[7] *Ibid.*

[8] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Jean-Victor Augagneur, « Note adressée au lieutenant-gouverneur du Moyen-Congo au sujet du service du recrutement de la main-d'œuvre du chemin de fer », p.1-2, 4 janvier 1921.

porteront le nom de « champs du commandant » et occasionneront un ressentiment important auprès de la population contrainte d'y travailler. Une autre mesure administrative adoptée par Augagneur afin de faciliter le recrutement est la création de la circonscription du chemin de fer d'où proviendra la totalité des travailleurs de la division côtière[9]. Les habitants de la région devront en outre assurer le ravitaillement en homme et en vivres des chantiers de la division côtière fournir une part importante de sa population aux tâches de portage.

Une fois que les ajustements administratifs sont mis en place, Augagneur et le gouvernement de la colonie sont confiants et lancent les travaux dans le massif du Mayombe. C'est donc en 1922, après l'octroi d'une autorisation permettant l'ouverture d'un chantier de 40 km à partir de Pointe-Noire en mai 1922[10], que les travaux dans le Mayombe sont lancés. À partir de ce moment, le gouvernement général doit à la fois respecter les accords contenus dans la convention signée avec la SCB et assurer le ravitaillement en vivres ainsi qu'en main-d'œuvre de la division Brazzaville. Pour ce faire, il crée à Sibiti, en 1922, l'inspection de la main-d'œuvre et des travaux publics à laquelle incombera de coordonner le fonctionnement de la machine administrative[11] qui comporte le portage, le transport des vivres depuis Boko-Songho, Loudima et Madingo[12] et la liaison avec les deux chantiers en cours.

---

[9] Jean-Victor Augagneur, « Arrêté créant une circonscription du chemin de fer », *Journal officiel de l'Afrique-Équatoriale française*, vol. 18, n° 19, octobre 1921, p. 485 ; ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Jean-Victor Augagneur, « Arrêté déterminant les attributions du chef de la circonscription du chemin de fer », p.1, 26 septembre 1921.

[10] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Alexandre Millerand et Albert Sarraut, « Décret du 11 mai 1922 portant ouverture de travaux du km 0 au km 40 côté Pointe-Noire », p.1-2, 11 mai 1922.

[11] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, « La main-d'oeuvre avant l'arrivée de monsieur le gouverneur général Antonetti. Note explicative », p.1-4, 20 juin 1926.

[12] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, « Croquis montrant ce qu'était le service de la main-d'œuvre avant l'arrivée de monsieur le gouverneur général Antonetti », p.1.

Nous venons d'exposer ce qu'a prescrit le gouverneur général entre 1921 et 1924. Les sources que nous avons consultées nous témoignent d'une chaîne administrative en apparence bien rodée, qui a été mise en place par le gouverneur général. Toutefois, à la lumière de certains faits, des failles importantes font rapidement leur apparition. Tout d'abord, il y a la question du personnel et de la qualité des services. Selon les mots de l'administrateur Thomann, nous comprenons que l'inspection de la main-d'œuvre est dysfonctionnelle : elle « ne constitue plus qu'un intermédiaire d'une utilité contestable qui assure « tout juste […] un rôle de répartition des charges entre les diverses circonscriptions et subdivision »[13]. Il y a aussi la question financière, si importante aux yeux de l'administration, qui contribue à la dégradation des conditions de vie des travailleurs. Comme le rapporte le médecin inspecteur Levet, le service de l'inspection des travaux publics est « dominé par des considérations budgétaires » au point où l'inspecteur de la main-d'œuvre estime qu'une augmentation du taux de la ration de riz serait « dangereuse pour l'avenir du chemin de fer ». Pourtant, à la lecture des témoignages concernant l'alimentation des travailleurs, l'heure n'est pas à l'austérité alimentaire alors que le médecin du service médical de Pointe-Noire dit avoir vu, en parlant des travailleurs,

> « de misérables faméliques se trainer à la visite dans un état de déchéance physique lamentable qui ne pouvait être mis sur le compte d'aucune affection connue, mais que seul expliquait un état voisin de l'inanition [et souffrait] d'une insuffisance de la ration, tout au moins de la qualité des denrées distribuées et qui bien souvent trouvaient avariées[14] ».

S'ajoute à ceci une négligence quant au transport de vivres et à leur distribution. Durant l'année 1923 par exemple, la distribution d'huile de palme jugée nécessaire à

[13] ANOM, 1AFFPOL, dossier 2556, Georges Thomann, « Rapport au sujet de l'organisation du service de la main-d'œuvre du chemin de fer Congo-Océan », p.7, 3 janvier 1925.
[14] ANOM, GGAEF3H, dossier 7, Levet, « Rapport du médecin-major Levet au sujet des conditions de vie des travailleurs du chemin de fer », p.1-3, 1 mai 1924.

l'alimentation vint à manquer en raison d'une pénurie et aucune alternative ne fut proposée. Le stockage des réserves est lui aussi négligé. À Pointe-Noire, le riz mal entreposé se détériore rapidement en raison de la chaleur, de l'humidité et des rongeurs qui y établissent leur domicile[15].

1.2. Les tentatives de redressement du nouveau gouverneur général

Une fois entrée en fonction, le nouveau gouverneur général, Raphaël Antonetti va s'attacher à s'éloigner des orientations de l'ancienne administration qu'il n'hésitera pas à critiquer[16]. Toutefois, nous tenons à souligner que bien que les politiques d'Antonetti aient redressé la situation sanitaire et professionnelle sur les chantiers, il demeure injuste, à nos yeux, d'attribuer la moindre reconnaissance, de saluer ou de souligner l'atteinte d'une qualité de vie minimale, et ce, même s'il est vrai qu'en 1931, comme en témoigne le rapport de présentation en conseil de gouvernement, les conditions se sont franchement améliorées[17]. Le poste de M'Vouti comme les désormais « nombreux » magasins de vivres sont apparemment ravitaillés régulièrement. La route se fait maintenant en automobile ou en camion[18] et la ration a franchement été améliorée. Mais quel fut le chemin pour s'y rendre?

Afin de pallier les problèmes de gestion, Antonetti opte pour une refonte complète de la gestion des travaux publics par son prédécesseur Augagneur. Dès son entrée en

---

[15] *Ibid.*

[16] Dans les archives que nous avons consultées, il est évident que l'administration Antonetti souhaite se détacher de l'administration précédente en dénonçant à plusieurs reprises le laxisme d'Augagneur et de l'inspection des travaux publics de Sibiti.

[17] ANOM, GGAEF3H, dossier 32, Matteo-Mathieu-Maurice Alfassa, « Fixation du contingent de travailleurs indigènes recrutés pour le chemin de fer à fournir par chaque colonie en 1932 », p.1-4, 14 décembre 1931.

[18] ANOM, GGAEF3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Arrêté portant création d'un service de transport automobile », p.1-2, 1 juin 1926.

fonction, il crée par arrêté une *Direction des travaux publics et du contrôle du chemin de fer Brazzaville océan section côtière*[19] et une *Direction du service de la main-d'œuvre*[20] dont l'objectif était de remplacer l'inspection de la main-d'œuvre à Sibiti trop loin et surchargé par les demandes des nombreux chantiers. Le premier était davantage responsable de la dimension technique des travaux et le second de l'administration de la main-d'œuvre sur les chantiers c'est-à-dire de son alimentation, de son coucher et de ses conditions d'existences[21].

En plus de cette refonte administrative, l'administration Antonetti lance la construction de deux routes permettant de rejoindre le Mayombe à partir de Pointe-Noire et depuis Kimbédi. Finalement, le recrutement est étendu au nord du Moyen-Congo, à l'Oubangui-Chari et au Tchad afin d'être en mesure d'augmenter les effectifs sur les chantiers tout en laissant un répit aux habitants des régions traversées par le chemin de fer. Il s'agit vraisemblablement d'une réponse directe aux résistances importantes d'une population habitant le long de la voie ferrée qui n'hésite pas à fuir au Cabinda portugais ou au Congo belge afin de se soustraire du recrutement de main-d'œuvre. À partir de 1926, l'Oubangui-Chari doit donc fournir 4 000 hommes, le Moyen-Congo 2 000 hommes et la circonscription du Pool 4 000 (pour la division Brazzaville). Puis, plus tard dans l'année, la population du Moyen-Congo eut à répondre à des demandes supplémentaires de 1 000

---

[19] ANOM, GGAEF3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Arrêté portant création de la circonscription des travaux publics de Pointe-Noire et du contrôle de la main-d'oeuvre », p.1-3, 17 décembre 1924.

[20] ANOM, GGAEF3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Arrêté complétant l'arrêté du 7 janvier 1925 organisant le service de la main-d'oeuvre », p.1, 5 juin 1926 ; Archives nationales d'outre-mer, GGAEF3H, dossier 32, Marcel Marchessou, « Rapport sur l'organisation de la main-d'oeuvre du chemin de fer depuis 1921 », aout 1927.

[21] CHETOM, 15H54, dossier 5, Allut, « Le service de la main-d'oeuvre indigène du chemin de fer Congo-Océan », p.18, 9 juillet 1930.

hommes pour ceux de la circonscription du chemin de fer et 200 par circonscriptions (Haute-Sangha, N'Goko Sangha, Likouala-Mossaka, Alima Léfini et Bas-Oubangui)[22].

Les effectifs de travailleurs fixés pour le recrutement prennent en compte trois facteurs. Tout d'abord, les besoins de la SCB, deuxièmement les besoins des travaux publics de Brazzaville et finalement la majoration située à environ 48% de l'effectif total envoyé vers le Mayombe. Tout d'abord les besoins de la SCB sont fixés annuellement par le représentant de la société et doivent respecter les conditions de la convention de 1925. Ensuite les besoins des travaux publics de Brazzaville nécessitent un recrutement dans la circonscription du Pool et se font supposément sans le moindre problème[23]. La majoration de 48% vise pour sa part à répondre aux « pertes » que connaissent les contingents. L'administration justifie cette demande en estimant que 20% des recrues seront des porteurs, 10% seront hospitalisés, 5% décéderont[24], 5% déserteront et 8% devront être cuisinier[25]. À la lumière d'un document qui expose les demandes minimales du gouvernement général pour l'année 1926, nous comprenons qu'il y a parmi les travailleurs, ceux « recrutés travaillant effectivement au chemin de fer » des travaux publics (3 000) ou des Batignolles (4 400), ceux « arrivés à libération » estimée à 4 790 hommes et tout le personnel de la main-d'œuvre incluant celui assigné au portage des vivres et du matériel

[22] ANOM, GGAEF3H, dossier 32, Marcel Marchessou, « Rapport sur l'organisation de la main-d'oeuvre du chemin de fer depuis 1921 », aout 1927.
[23] Ce que l'on doit comprendre ici est que la prestation de travail pour la construction du chemin de fer dans le Pool s'apparente à une prestation de base et désormais normalisée dans la relation entre l'administration coloniale et les « indigènes ». Cette prestation occasionne conséquemment, selon l'administration locale, peu de résistance.
[24] Il est intéressant de noter que la mortalité et la morbidité « normale » se situe à 10% de l'effectif. Nous reviendrons sur cette question dans le prochain chapitre dans la section la négligence comme forme de violence.
[25] ANOM, GG AEF3H, dossier 32, Marcel Marchessou, « Rapport sur l'organisation de la main-d'œuvre du chemin de fer depuis 1921 », aout 1927.

estimé à 2 646 hommes[26]. Sur les chantiers, on devait donc retrouver, en permanence, quelque 15 000 travailleurs contraints dans un processus d'engagement d'une durée de plus de deux ans[27]. La réalité est cependant tout autre. En raison d'une mortalité et d'un « déchet » important rapporté par les Batignolles, la société évaluant elle-même les pertes (maladie, décès ou désertion) à un travailleur sur six, il est possible d'avancer que le nombre réel de travailleurs mobilisés excède largement celui fixé par le gouvernement général puisque celui-ci doit pallier le manque de travailleurs sur les chantiers des Batignolles[28]. L'administration estimant d'ailleurs qu'elle avait besoin de recruter 3000 hommes pour en avoir 1000 au travail[29].

La dernière réforme menée par le gouvernement général est celle de 1929 voulant transformer le service de la main-d'œuvre. À la suite des recommandations de l'inspecteur général Lasnet et de l'appui du ministre des colonies, l'administration civile du service de la main-d'œuvre est remplacée par un personnel militaire. Cette refonte devait permettre d'atteindre un double objectif. Puisque les recommandations spécifient, entre autres, l'augmentation du personnel européen présent sur les chantiers et que la colonie connaît une pénurie de personnel, l'envoi d'un personnel militaire devait permettre au gouvernement général de conserver son personnel tout en assurant une présence accrue

---

[26] ANOM, GGAEF 3H, dossier 28, Jamet, « Télégramme officiel adressé au gouverneur général », p.1-2.

[27] Les chiffres que nous avons pu consulter incluent strictement les travailleurs qui seront présents sur les chantiers et non ceux en route ou maintenus aux camps de transition de Bangui ou de Brazzaville estimé à 3000 personnes pour l'année 1927. Voir : Archives nationales d'outre-mer, GG AEF 3H Dossier 32, Marcel Marchessou, « Rapport sur l'organisation de la main-d'oeuvre du chemin de fer depuis 1921 », aout 1927 ; ANOM, GGAEF3H, dossier 28, Paul De Ram, « Rapport relatif au transport des travailleurs », p.1-2, 23 avril 1926.

[28] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Réponse à un article de René Maran », p.1-6, 6 juin 1936 ; ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Marcel Rouberol, « Lettre de Rouberol au sujet des journées effectivement faites sur les chantiers de la SCB », p.1-2, 6 mars 1926.

[29] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Matteo-Mathieu-Maurice Alfassa, « Rapport sur la main-d'oeuvre indigène du chemin de fer Congo-Océan », p.1-6, 25 décembre 1927.

dans le Mayombe et sur les chantiers[30]. Usant de cette nouvelle structure, le gouverneur général décide de créer « une unité de commandement » relevant directement de lui plaçant, à sa tête, un lieutenant-colonel ayant comme titre officiel *Commandant dans le Mayumbe de la Division côtière du chemin de fer Congo-Océan*[31] à qui incombe la responsabilité de coordonner tous les services, autrefois isolés, découlant de la main-d'œuvre. Cette réforme devait permettre d'assurer un effectif [32]administratif minimal sur l'ensemble des chantiers et d'y implanter des cadres plus aptes à commander des « indigènes » dans les conditions du Mayombe[33].

À première vue, l'administration Antonetti semble porter une attention particulière au sort des « indigènes » souffrant de la construction du chemin de fer. Toutefois, il faut se méfier des bonnes intentions du gouvernement général. En effet, comme en témoigne un premier rapport de l'organisation de la main-d'œuvre publié en 1927[34], « tout a été improvisé avec des moyens rudimentaires, un personnel inexistant presque ». L'auteur, le lieutenant-gouverneur par intérim Marchessou se permettant même d'ajouter, à la veille de

[30] CHETOM, 15H54, dossier 5, Allut, « Le service de la main-d'oeuvre indigène du chemin de fer Congo-Océan », p.18, 9 juillet 1930.
[31] CHETOM, 15H54, dossier 5, Allut, « Le service de la main-d'oeuvre indigène du chemin de fer Congo-Océan », p.18, 9 juillet 1930.
[32] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Marcel Marchessou, « Rapport sur l'organisation de la main-d'oeuvre du chemin de fer depuis 1921 », aout 1927 ; ANOM, GGAEF 3H, dossier 28, Paul De Ram, « Rapport relatif au transport des travailleurs », p.1-2, 23 avril 1926.
[33] Un argumentaire complet est avancé par Lieutenant-colonel Allut premier Commandant dans le Mayumbe. Selon lui, l'administration militaire est plus apte à maintenir de bonnes conditions morales et physiques des hommes venus de tous les points de la colonie puisqu'ils seront à même de les protéger de toute exaction et toute brutalité en plus de veiller avec sollicitude à leur entretien, à leur hygiène, leur hygiène tout en imposant un minimum de discipline. Selon lui, puisque les officiers de l'armée coloniale connaissance les « indigènes » puisqu'ils ont formé et côtoyé des tirailleurs, il estime qu'ils sont les candidats idéaux. CHETOM, 15H54, dossier 5, Allut, « Le service de la main-d'œuvre indigène du chemin de fer Congo-Océan », p.9-10, 9 juillet 1930.
[34] Archives nationales d'outre-mer, GGAEF 3H, dossier 32, Marcel Marchessou, « Rapport sur l'organisation de la main-d'oeuvre du chemin de fer depuis 1921 », aout 1927.

l'hécatombe humaine de 1928[35], que les défaillances sont exceptionnelles. Pourtant ce n'était pas le cas. Comme en témoignent les multiples rapports du médecin inspecteur Lasnet en 1928, l'état de la plupart des chantiers du Mayombe est déplorable. Les travailleurs sont laissés dans des conditions d'existence et de travail laissant franchement à désirer.

[35] L'année 1928, à la lumière des chiffres avancés par Gille Sautter, est l'année la plus « meurtrière » sur les chantiers du Congo-Océan. Cette situation provoqua un émoi important en métropole et le gouverneur général fut invité en France auprès du ministre afin de gérer la crise. En parallèle, il faut aussi souligner le début de l'insurrection en Haute-Sangha qui témoigne du mécontentement de la population vis-à-vis des demandes en main-d'œuvre. Voir Patrick Dramé, « Nous ne voulons pas de Blancs dans le pays l'insurrection des populations de la Haute-Sangha et la pacification de l'espace rebelle (1928-1931), Réflexions Historiques, vol 46, 3, été 2020, p. 62-88.

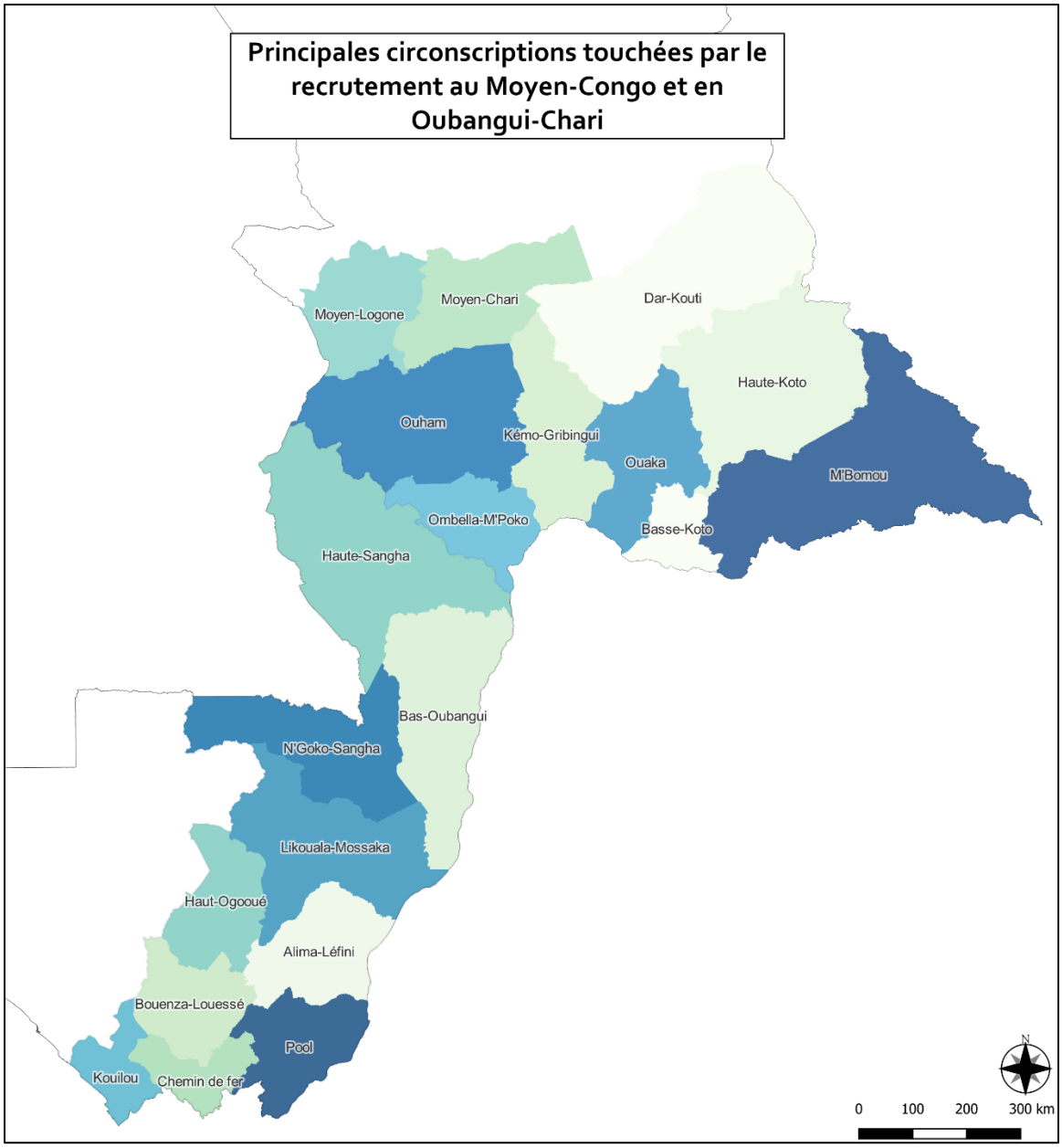

Figure 4. Carte générale des circonscriptions touchées par le recrutement au Moyen-Congo et en Oubangui-Chari

2. Les travailleurs mobilisés et les mécanismes du recrutement

Dans cette section il s'agira d'identifier qui sont les travailleurs et d'où ils viennent. Nous serons ainsi à même d'exposer qui sont les milliers de travailleurs recrutés pour le Congo-Océan. Dans un deuxième temps, il s'agira aussi de traiter de la manière dont ils sont recrutés et l'ambivalence que cela sous-tend, alors que certains refusent le recrutement et d'autres se dirigent volontairement vers les chantiers.

2.1. Le recrutement des travailleurs Kongo, Téké et M'Bochi du Moyen-Congo

Les travailleurs mobilisés dans les circonscriptions du Moyen-Congo sont issus majoritairement des populations Kongo, Téké et M'Bochi que l'on peut associer aux espaces géographiques de la vallée du Kouilou-Niari, de la région au nord de Brazzaville et de la portion au nord de la cuvette, une région englobant les circonscriptions administratives du Bas-Oubangui, de la Haute-Sangha et de la Likouala-Mossaka[36].

Les Kongos dont le territoire traditionnel est littéralement traversé par le chemin de fer Congo-Océan[37] ont été sévèrement touchés par les diverses demandes de l'État colonial. Outre le recrutement de main-d'œuvre pour le chemin de fer, cette tranche de la population congolaise eut à répondre à de nombreuses autres requêtes d'ordres économiques. À l'époque le portage, qui demeurait « essentiel » au transport des vivres mobilisait un nombre extrêmement important d'habitants. De plus, les cultures intensifiées dans la région mobilisèrent une autre part importante de la population. Entre 1921 et 1925, les pressions de l'administration coloniale furent donc extrêmement importantes à la fois sur les habitants et les chefs de village. Les Kongos de la subdivision du chemin de fer devaient, d'une part, assurer la construction de la route depuis Mindouli jusqu'à M'Vouti, travailler sur les cultures vivrières et d'autre part, assurer les cultures vivrières et puis assurer le travail requis par les compagnies concessionnaires, et enfin travailler dans le Mayombe et

[36] Sur les questions ethniques au Congo voir entre autres :Elizabeth Dorier Appril et Robert Ziavoula, « Géographie des ethnies, géographie des conflits à Brazzaville », dans *Villes du sud. Sur la route d'Istanbul*, Paris, Orstom, 1996, p. 259-289 ; Jean-Pierre Missié, « Ethnicité et territorialité, Deux modes de vécu identitaire chez les Teke du Congo-Brazzaville », *Cahiers d'études africaines*, vol. 4, n° 192, 2008, p. 835-862 ; Xavier Bienvenu Kitsimbou, « La démocratisation et les réalités ethniques », Thèse de science politique, Nancy, Université de Nancy II, 2001, 221 p.
[37] Xavier Bienvenu Kitsimbou, « La démocratisation et les réalités ethniques », *op. cit.*, p. 24.

y assurer le portage. Il va sans dire qu'au moment de l'adoption du recrutement « étendu » la région, déjà clairsemée en habitant, se trouvait désormais dans un état déplorable.

Un échange de lettres entre le chef de la circonscription du Kouilou et les chefs des subdivisions de Madingou et de N'Tima nous permet d'illustrer l'ampleur des demandes auxquelles ont été confrontés les Kongos. En 1925, le chef de la circonscription demande que les chefs de subdivisions mobilisent en tout temps, 200 travailleurs prestataires pour la construction de la route Mindouli/M'Vouti. En outre, il demande 60 prestataires pour des travaux divers, 60 porteurs et 110 hommes pour le chemin de fer. La subdivision envoie aussi à Pointe-Noire, mensuellement, 9 000 kilogrammes de manioc et 1 000 kilogrammes d'huile de palme. Le chef de subdivision estime d'ailleurs qu'un minimum de 1 000 habitants travaille pour les compagnies concessionnaires de la subdivision. Il faut en plus ajouter toutes les personnes recrutées par les particuliers, les manœuvres engagées par les commerçants et les industriels, en l'occurrence les bateliers, les engagés du port de la ville de Pointe-Noire, les cuisiniers et les domestiques[38]. À la lumière de ces chiffres, nous comprenons que la vie des habitants de la région tourne autour des demandes incessantes de l'administration et des engagements passés auprès des entrepreneurs et particuliers.

Il faut attendre 1925, au moment où le recrutement est étendu au nord du Moyen-Congo, pour que d'autres groupes ethnolinguistiques soient touchés. Il y a tout d'abord les populations Tékés, qui habitent au nord de Brazzaville principalement dans la région dite de la cuvette dans les circonscriptions de l'Alima-Léfini et de la Bouenza-Louessé[39]. Il y a ensuite les populations M'Bochis que l'on retrouve principalement dans la circonscription

[38] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Marchand, « Rapport sur l'emploi de la main-d'oeuvre prestataire dans la circonscription du Kouilou », p.1-8, aout 1925.
[39] Xavier Bienvenu Kitsimbou, « La démocratisation et les réalités ethniques », *op. cit.*, p. 25.

de la Likouala-Mossaka et la région que l'on nomme aujourd'hui La cuvette. Puis à l'extrême Nord de la colonie, on retrouve les Makaa au sud de la frontière du Cameroun, les Sangha en Bas-Oubangui et en Haute-Sangha et les Oubanguiens en Bas-Oubangui et dans le Lobaye[40]. Comme ce fut le cas pour les Kongos, le recrutement pour le Congo-Océan s'est tout simplement ajouté aux demandes « normales » auxquelles les « indigènes » étaient déjà confrontés c'est-à-dire la production de vivres, l'exploitation des plantations et le travail prestataire pour les travaux routiers, etc.

En somme, la mobilisation des habitants de la colonie du Moyen-Congo est similaire, mais étendue dans le temps. Au nord comme au sud, avant les demandes de main-d'œuvre pour le Congo-Océan, les habitants répondaient déjà à une demande en prestation et en main-d'œuvre excessive. Le recrutement pour le chemin de fer a donc été ajouté sans le moindre ajustement en ce qui a trait au modèle de travail établi dans ces circonscriptions. Que ce soit en tant que prestataires aux travaux publics, manœuvres, capitas, travailleurs de plantation, les demandes pour le Congo-Océan ne font que s'ajouter à une charge déjà très importante. Qu'en est-il pour les habitants des colonies voisines des territoires coloniaux de l'Oubangui-Chari et du Tchad?

2.2. La mobilisation des travailleurs Saras, Bayas et Bantus

En 1924, lorsque le gouverneur général Antonetti ordonne le recrutement dans les régions au nord du Moyen-Congo, la vie des milliers d'habitants de l'Oubangui-Chari est sur le point de basculer. À l'époque, comme leurs homologues du Moyen-Congo, ils sont touchés par les activités commerciales des compagnies concessionnaires, par le travail sur

[40] *Ibid.*, p. 23-24.

les plantations et par les demandes de prestation de travail au sein des travaux publics (entretien et construction de routes). Avec cette nouvelle ordonnance accompagnée d'une réorganisation administrative, le Lieutenant-Gouverneur Lamblin est appelé à fournir pas moins de 4 000 travailleurs pour l'année 1925 et 6 000 pour l'année 1926[41]. L'Oubangui-Chari devient alors le principal théâtre du recrutement pour le Congo-Océan. Mais qui sont ces travailleurs recrutés et d'où proviennent-ils?

Tout d'abord, il est essentiel d'aborder le recrutement des Saras dans les circonscriptions du Moyen-Chari et du Moyen-Logone. Initialement désignées comme deux circonscriptions du Tchad, elles sont rattachées à la colonie de l'Oubangui-Chari afin de faciliter le recrutement de ses habitants. Désigné comme étant « la belle race » par les autorités coloniales, les populations Sara étaient une des principales cibles du recrutement pour les travaux publics, le portage et l'armée[42]. En effet, l'administration et les ethnologues estimaient que les Saras étaient plus grandes et plus fortes que les autres habitants des colonies d'Oubangui-Chari et du Tchad comme les Bandas, les Panas ou les Oubanguiens. Lorsque le recrutement est étendu au Tchad et à l'Oubangui-Chari, ils sont, par conséquent, systématiquement visés par le recrutement alors que des membres des gouvernements demandent que l'on priorise leur embauche[43]. À la lumière d'un tableau recensant la totalité des contingents partis de l'Oubangui-Chari en 1926, nous arrivons à la

[41] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Notes sur les ordres donnés et les comptes rendus au sujet du recrutement de la main-d'œuvre pour le chemin de fer dans les colonies de l'Oubangui-Chari et du Tchad », p.1-4.
[42] Mario Azevedo, « The Human Price of Development : The Brazzaville Railroad and the Sara of Chad », *art. cit.*, p. 1.
[43] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Auguste Lamblin, « Nouveau plan de campagne des travailleurs », p.1, 19 juin 1926.

conclusion que 52% des contingents sont formés de Sara en provenance du Moyen-Logone ou du Moyen-Chari[44].

Plus globalement, à l'échelle de l'Oubangui-Chari, le portrait des travailleurs se diversifie. À l'Ouest, se sont surtout les communautés Bayas et les M'Boum qui sont touchés par le recrutement alors qu'à l'Est ce sont davantage des Bandas, des N'Zakara Zandés et des Oubanguiens qui sont concernés. Puisque le recrutement touchait surtout les Saras, les communautés suscitées ont été touchées, dans une moindre mesure, par le recrutement. Toutefois, il n'en demeure pas moins que les pressions exercées sur les habitants occupaient une place importante de leur vie quotidienne. Au même titre que l'impôt de capitation et des prestations, le recrutement pour le Congo-Océan soulève des tensions importantes et occasionnent des affrontements sanglants, que nous aborderons plus loin, entre des ressortissants « indigènes » qui expriment un ressentiment clair à l'endroit du commandant et d'un État colonial qui tient mordicus à construire sa voie ferrée.

Maintenant que nous avons brossé un portrait ethnogéographique général du recrutement de main-d'œuvre, qu'en est-il du profil individuel de ces travailleurs. En ce qui a trait à l'âge, ils ont moins de 45 ans et les plus jeunes que nous avons pu identifier dans nos archives avaient environ 20 ans. Or, les « indigènes » dans la vingtaine que nous avons identifiés furent renvoyés avec les mentions « inapte » « inapte trop jeune », « inapte insuffisance musculaire »[45] lors d'une inspection à Mavouadi lors de leur arrivée aux chantiers en mars 1928. On peut donc estimer que la majorité des travailleurs sont âgés de 30 à 45 ans. Ils sont tous des hommes (il faut toutefois mentionner que des femmes

---

[44] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Auguste Lamblin, « Nouveau plan de campagne des travailleurs », p.1, 19 juin 1926.
[45] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lefrou, « Fiches d'évaluation individuelle », p.1-28, mars 1928.

accompagnent leur mari) qui ont une taille minimale est de 1 m 60 et un poids variant grosso modo entre 50 et 70 kilos[46]. Toutefois, il faut mentionner que la plupart des recrues dont le poids frôle le 50 kilos sont renvoyées pour « insuffisance musculaire » dès leur admission à Mavouadi.

2.3. Étendre le recrutement à l'Indochine afin de sauver le Congo-Océan

En 1929, alors que l'hécatombe humaine bat à plein régime sur les chantiers du Mayombe, le ministre des Colonies, André Maginot suggère de recruter des coolies en Indochine française afin de pallier le manque de main-d'œuvre sur les chantiers. L'embauche des travailleurs chinois[47] est en fait le vestige d'une pratique occidentale datant du 19e siècle et consistant à l'emploi de travailleurs asiatiques sur des plantations, par exemple, alors qu'ils sont imaginés comme étant « serviles » et « sans personnalité individuelle »[48]. Abondant dans ce sens, l'administration française au Moyen-Congo entreprend, pour ces raisons, l'embauche des coolies « chinois ». Reprenant le modèle qui fit la « force » de l'embauche des travailleurs asiatiques, les gestionnaires européens en AEF comptent bien user de leur force pour mener à terme la construction du Congo-Océan.

Il importe tout d'abord d'identifier d'où viennent ces travailleurs chinois. Ils sont recrutés majoritairement à Hong Kong en suivant les ordres du gouvernement général de

---

[46] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Matteo-Mathieu-Maurice Alfassa, « Répartition par ouvrage des travailleurs de la main-d'œuvre et du pays à la date du 23 mars 1928 », p.1, 23 mars 1928.

[47] L'expression travailleurs chinois fait référence au terme employé dans les sources. Nous ne visons pas à utiliser un terme généraliste, mais bien d'utiliser l'appellation utilisée à l'époque pour identifier un groupe de personnes réuni dans un contexte précis.

[48] Mae Ngai, « Chinese Gold Miners and the "Chinese Question" in Nineteenth Century California and Victoria », *Journal of American History*, n° 101, 2015, p. 1082-1105 cité dans Julia Martinez, « "Unwanted Scraps" or "An Alert, Resolute, Resentful People"? Chinese Railroad Workers in French Congo », *International Labor and Working-Class History*, n° 91, 2017, p. 80.

l'Indochine qui a envoyé des représentant en mission en Chine.[49] Les travailleurs ainsi recrutés sont ensuite transportés, par bateau, jusqu'à Pointe-Noire. Selon les mots du capitaine Houdre, commandant du camp chinois au kilomètre 104, ce sont des gens assez « normaux » qui occupaient des postes divers à Hong Kong. On y retrouve notamment des blanchisseurs, des pêcheurs, des cordonniers, des coiffeurs, des employés de commerce ou des engagés. Il y a aussi des curieux attirés par l'attrait de l'inconnu et d'un voyage gratuit[50]. Une certaine hiérarchie sociale, officialisée par l'administration française, tient compte de leur profession ou de leur statut social antérieur. Les travailleurs sont séparés les uns des autres en fonction de leur ancien statut social. Les « évolués » présents sur les chantiers sont, par exemple, considérés comme réfractaire vis-à-vis de certaines tâches qu'ils jugent déshonorantes et sont mis à l'écart afin d'éviter que leur « mauvaise volonté » ne se transfère aux autres. Au portrait général s'ajoutent aussi des communistes ou des révolutionnaires, des intellectuels, des travailleurs d'usine et enfin des agriculteurs[51].

C'est finalement le premier janvier 1929, depuis Kouang-Tchéou-Wen, les « travailleurs chinois » quittent, à bord du Dupleix, en direction de l'AEF dans des conditions relativement bonnes[52]. Dès leur arrivée à Pointe-Noire, ils reçoivent la visite d'un médecin et demeurent sur place pour une période d'acclimatation. Au terme de celle-ci, ils sont dirigés vers le camp du kilomètre 104 où la plupart des recrues travailleront pour les deux années suivantes[53]. Au contraire de l'embauche de travailleurs « indigènes », les

---

[49] ANOM, GGAEF 3H, dossier 48, Poyen, « Compte rendu au sujet de la mauvaise volonté des travailleurs chinois », p.1-9, aout 1929.
[50] *Ibid.*
[51] ANOM, GGAEF 3H, dossier 48, Raphaël Antonetti, « Télégramme officiel au sujet des travailleurs chinois », p.1, aout 1929.
[52] ANOM, GGAEF 3H, dossier 48, « Les travailleurs chinois en AEF », p.1-3, 23 septembre 1928.
[53] Julia Martinez, « "Unwanted Scraps" or "An Alert, Resolute, Resentful People"? Chinese Railroad Workers in French Congo », *art. cit.*, p. 84-85.

archives témoignent d'un certain souci quant aux conditions dans lesquelles les transports sont effectués. Malgré tout, la mortalité demeure importante alors qu'au moment du rapatriement à Haiphong, 13 travailleurs sont malades et 57 sont atteints de la malaria. Bien que décrites comme étant meilleures, les conditions de vie de ces travailleurs demeurent exécrables et occasionneront, comme nous le verrons plus loin, la résistance des travailleurs.

Une fois sur place, un contrat signé définit les conditions de leur travail. Il mentionne notamment qu'ils devaient être engagés sur les chantiers de la Société de construction des Batignolles à partir du 2 aout 1929 pour un engagement de deux ans. Les tâches qui y sont spécifiées sont partagées entre deux groupes, un premier qui travaille le matin de 8h à midi et un deuxième de 13h à 17h. Les membres du groupe qui ne travaillent pas doivent alors rester au camp et effectuer des travaux légers, c'est-à-dire des travaux d'entretien ou de déboisement[54]. Le contrat spécifie aussi les tâches à réaliser le salaire estimé à 360 francs par mois et les modalités alimentaires[55]. Sur papier, c'est ce à quoi doit ressembler une journée de travail. Or, dans la réalité, le refus de travailler, la manifestation ou la participation à une réunion ouvrière en soirée[56] sont courantes et pratiquement normalisées dans la relation qui unit les entrepreneurs et les travailleurs.

Les travailleurs recrutés en Chine se caractérisent ainsi par leur réflexe d'organisation ouvrière et leur propension à mener des actions coordonnées afin de faire

---

[54] ANOM, GGAEF3H Dossier 48, Houdre, « Lettre au sujet de la manifestation menée par l'interprète Hip », p.1-5, 2 aout 1929.
[55] Julia Martinez, « "Unwanted Scraps" or "An Alert, Resolute, Resentful People"? Chinese Railroad Workers in French Congo », *art. cit.*, p. 86.
[56] ANOM, GGAEF3H Dossier 48, Houdre, « Lettre au sujet de la manifestation menée par l'interprète Hip », p.1-5, 2 aout 1929.

valoir des doléances communes auprès de Houdre capitaine du camp du kilomètre 104 à M'Boulou[57]. Leur ressentiment à l'égard des administrateurs coloniaux, notamment en raison des conditions d'existence dans le Mayombe, s'exprime ainsi par le regroupement ouvrier et la confrontation plutôt que par la fuite et l'évitement caractérisé par les formes de résistances adoptées par les travailleurs « indigènes ». La relation de travail se caractérise quant à elle par la contrainte et la coercition. En cas de refus de travail, de coups et blessures, de vol ou emport d'avance[58], des poursuites judiciaires peuvent être engagées contre les travailleurs chinois qui font l'objet de plainte ou qui sont suspectés comme responsables d'actions subversives[59]. On procède ensuite à l'envoi à Pointe-Noire ou au rapatriement des travailleurs reconnus coupables[60]. Pour des raisons que l'administration regroupe sous la rubrique de « mauvais esprit », elle justifie l'emprisonnement et la mise à l'écart de certains « mauvais éléments »[61].

3. La route suivie par les travailleurs recrutés pour les chantiers du Congo-Océan

Dans cette dernière section, nous chercherons principalement à analyser la route empruntée par les travailleurs recrutés pour les chantiers du Congo-Océan. Nous diviserons cette section en trois parties, qui illustreront, à nos yeux, les étapes du convoiement entre les villages et les chantiers. La première, consacrée au recrutement en Oubangui-Chari et au Tchad, la seconde concernant le chemin suivi par les travailleurs regroupés à Bangui (chef-lieu de l'Oubangui-Chari) puis ceux recrutés dans le Nord de la colonie du Moyen-

---

[57] ANOM, GGAEF 3H, dossier 48, Houdre, « Rapport de situation d'effectif », p.1-2, aout 1929.
[58] ANOM, GGAEF 3H, dossier 48, Poyen, « Télégramme officiel au sujet d'une demande d'autorisation pour envoyer, àa Brazzaville », p.1, 7 octobre 1929.
[59] Voir le dossier "Poursuite engagées contre les fauteurs de trouble ». GGAEF3H48 Img 1444
[60] ANOM, GGAEF 3H, dossier 48, Lasnet, « Télégramme officiel du médecin inspecteur Lasnet », p.1, 2 septembre 1929.
[61] *Ibid.*

Congo et enfin, la route séparant Brazzaville et le camp de transition des chantiers du Congo-Océan.

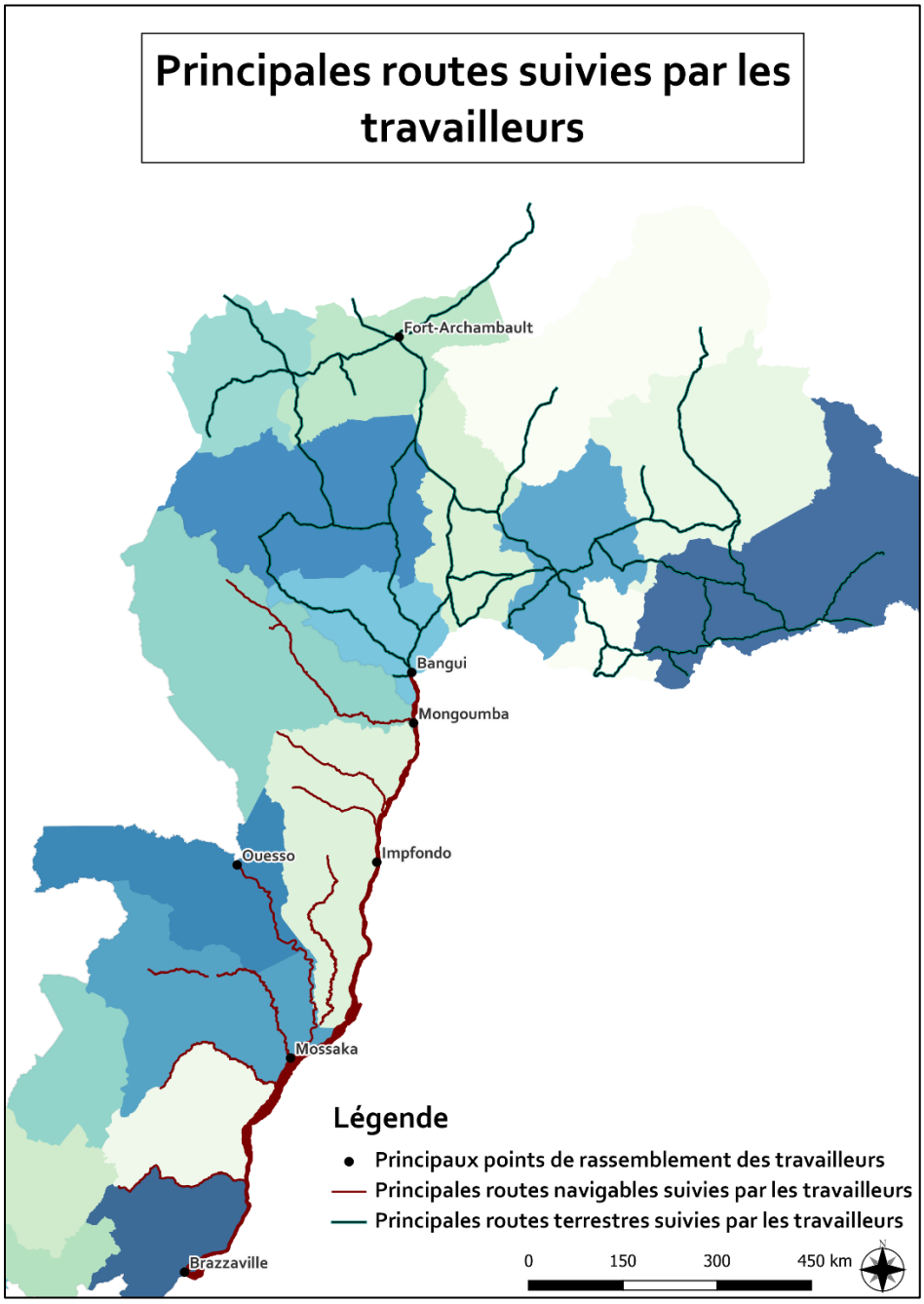

Figure 5. Carte générale des routes suivies par les travailleurs

3.1. La route de Fort-Archambault à Bangui

Les travailleurs recrutés dans les colonies de l'Oubangui-Chari et du Tchad sont tout d'abord désignés par le chef de terre[62] puis regroupés au chef-lieu de circonscription. Sur place, ils sont visités par un médecin et ils reçoivent, en principe[63], une couverture et une ration de vivres permettant de se rendre au prochain poste administratif[64]. Au moment du départ, les travailleurs constituent des groupes composés de 20 à 25 travailleurs et d'un cuisinier. Estimant essentiel d'encadrer les déplacements, le gouvernement prescrit la mobilisation « de gardes choisis avec soin et dressés en conséquence sous la surveillance d'un Européen toutes les fois que la chose est possible[65] ». C'est une manière pour lui d'assurer un contrôle sur les déplacements, sur la consommation des rations et sur les fuites possibles de travailleurs. Le gouvernement général estime ainsi éviter un « déchet » trop important et trop coûteux pour les finances précaires de la colonie.

La route que les travailleurs suivent ensuite est caractéristique de l'État financier de la colonie. Toujours prêt à réduire ses efforts de protection des travailleurs pour assurer une situation financière saine, l'administration coloniale convoie, sur plusieurs centaines de kilomètres, des travailleurs dans des conditions d'existence médiocre. Le trajet, une route d'étapes d'un minimum de 25 km à pied, est parsemé de quelques gîtes en mauvais

---

[62] Les chefs de terre doivent respecter les demandes identifiées dans le rapport annuel du Gouverneur Général

[63] Ils arrivent souvent qu'il est fait mention que les couvertures ne sont pas données pour des raisons diverses. De plus, dans certains villages il est très difficile de trouver de la nourriture puisque les vivres sont souvent remplacés par des indemnités. ANOM, GGAEF3H Dossier 7, Lasnet, « Rapport sur l'état sanitaire du chemin de fer Congo-Océan », p.175, mars 1928.

[64] ANOM, GGAEF3H, dossier 9, Raphael Antonetti, « Arrêté fixant la composition de la dotation des travailleurs du chemin de fer Congo-Océan en ce qui concerne l'habillement, l'équipement, le campement et le couchage », p.1-2, 14 décembre 1931 ; ANOM, GGAEF3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.224, 1928.

[65] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.165, 1928.

état et de postes administratifs. Le seul « repos » prolongé pensé pour eux est au moment de passer dans les postes lorsqu'ils sont invités à y rester pendant huit jours[66]. Or, soucieux de l'autonomie des travailleurs, ou plutôt de ses finances, l'administration laisse la responsabilité de l'alimentation aux recrues. Ils doivent cuisiner et gérer des ressources qui leur ont été données lors de leur départ. Dans d'autres cas, ils reçoivent une somme d'argent qu'ils peuvent utiliser, théoriquement, pour acheter ce dont ils ont besoin[67]. En plus de se déplacer à pied sur des centaines de kilomètres, les travailleurs doivent porter une charge de 30 à 40 kilos[68] devant assurer leur subsistance pendant une vingtaine de jours.

L'ensemble des trajets, qu'ils viennent du Nord, de l'Est ou de l'Ouest mènent tous à Bangui et peuvent durer jusqu'à 40 jours[69]. Lorsqu'ils arrivent enfin à Bangui, les travailleurs sont regroupés à la mairie et aussitôt envoyés vers le camp de transition où ils sont pris en charge par l'administrateur en chef. Le camp est assez banal et, toujours dans le but de préserver les finances de la colonie, dépourvu d'infrastructure suffisante pour assurer le confort des recrues. On y retrouve des cases en pisé recouvertes de chaume dans lesquelles demeurent 50 hommes. Elles sont dépourvues de couchage et les travailleurs sont obligés de dormir sur un sol qui se retrouve souvent humide[70]. Ce camp dont la capacité est de 1 000 personnes est aussi constamment menacé « d'encombrement » c'est-

---

[66] *Ibid.*

[67] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lasnet, « Rapport sur l'état sanitaire du chemin de fer Congo-Océan », p.224, mars 1928.

[68] À la lumière des mercuriales nous pouvons estimer que le prix du kg est de 0,20 franc pour le manioc 1,66 franc pour le maïs et 1,33 franc pour les patates. Recevant environ 18 francs pour 500 km, cela leur donne environ 4 kilogrammes de maïs, 25 kilogrammes de manioc et 5 kilogrammes de patates. Dans « Tableau des mercuriales officielles pour le deuxième semestre de l'année 1927 », *Journal officiel de l'Afrique-Équatoriale française*, vol. 24, n° 10, mai 1927, p. 1-8.

[69] Voir carte en annexe I ANOM, GGAEF 3H Dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.128, 1928.

[70] ANOM, GGAEF3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.145, 1928.

à-dire d'une surpopulation du camp. Lorsqu'il y a « encombrement », bien que des cases secondaires soient aménagées, l'état sanitaire des lieux se détériore rapidement. Les travailleurs tombent alors malades et sont envoyés à l'hôpital de Bangui pour y recevoir des soins[71]. Cette situation témoigne de la précarité des conditions de vie, mais surtout de la négligence de l'administration vis-à-vis du corps des travailleurs[72].

Le séjour à Bangui dure généralement deux semaines durant lesquelles ils sont appelés à contribuer aux travaux publics et invités à visiter l'hôpital de Bangui afin d'y passer une inspection et d'y recevoir une série de vaccins préventifs. C'est à ce moment que le médecin sur place discrimine les travailleurs aptes et inaptes. Il est par ailleurs juste de croire que cette sélection n'est pas nécessairement rigoureuse[73]. Pressé par les demandes de Brazzaville, il est probable qu'ils aient préféré l'envoi de travailleurs inaptes quitte à le voir travailler que quelques mois. Au moment du départ, les travailleurs sont regroupés en équipe de 20 personnes avec à leur tête un capita et reçoivent un habit kaki, une natte et 20 jours de vivres[74].

3.2. Le long des rivières et des fleuves

Que ce soient pour les habitants des circonscriptions au nord du Moyen-Congo ou les contingents formés à Bangui, à partir de 1925, le gouvernement général légifère, avec

---

[71] Dans les sources, les administrateurs sont peu loquaces quant au personnel présent à l'hôpital de Bangui. Si on se fie à la situation dans le Mayombe où il est possible de compter 1 médecin pour 350 patients, il est juste d'estimer que la situation à l'hôpital de Bangui n'est guère réjouissante.

[72] À nos yeux, cette négligence vis-à-vis du corps des travailleurs est le propre de la violence quotidienne de l'administration coloniale. Cet aspect sera traité dans le troisième chapitre.

[73] Après trois ans de recrutement en Oubangui-Chari, Alfassa demande « une sélection très sévère » ce qui laisse présager un certain laxisme initial. ANOM, GGAEF3H Dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.178, 1928.

[74] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.165, 1928.

ses mêmes habitudes de gestion financière, le transport humain qui s'effectue le long des rivières et des fleuves en direction de Brazzaville. Par conséquent, soucieux de préserver finances, le gouvernement général, plutôt que de s'en occuper lui-même, mandate différentes compagnies privées qui reçoivent la responsabilité du transport des recrues. Par exemple, la Compagnie des messageries fluviales Afrique-Congo est responsable d'acheminer depuis Ouesso et Bangui, les travailleurs recrutés. Sur les chalands aux toits arrondis des compagnies, on retrouve alors de 50 à 250 travailleurs qui y sont entassés dans des conditions assez médiocres. Dans son rapport, l'inspecteur Lasnet souligne que :

> Rien n'avait été préparé, et on a utilisé tous les chalands disponibles, même ceux dont la cale est fermée avec des tôles cintrées ne laissant sur le bord qu'un étroit passage; le trafic des marchandises a continué et les travailleurs, pêle-mêle avec le fret, ont été entassés sans abri, exposés à la pluie, au soleil, aux nombreuses escarbilles que donne le chauffage au bois et n'ayant de place ni pour reposer, ni pour satisfaire leurs besoins, ni pour cuisiner[75].

Cette même négligence touche aussi les rations des travailleurs. En cas d'imprévus divers, il est fréquent qu'ils soient contraints à un jeûne de quelques jours faute d'une quantité de vivre suffisante[76].

Ces conditions de transport difficiles s'expliquent par l'inexistence d'une norme avant l'adoption de l'article 15 de l'arrêté du 28 juin 1927. Dans celui-ci, le gouverneur général annonce que le nombre maximal de passagers qui pourront prendre place sur les chalands devra être précisé par une commission spéciale de visite nommée par lui-même et prescrit l'installation d'une cuisine et d'une toilette sur le pont inférieur[77]. La commission fixe alors un minimum d'un mètre cube par homme et avance que les quatre vapeurs de la compagnie Afrique-Congo pourront transporter un maximum de 200

---

[75] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.167, 1928.
[76] *Ibid.*
[77] *Ibid.*

personnes par unité alors qu'un administrateur européen rapatriable devra désormais accompagner les convois à bord du navire[78]. Cette nouvelle politique ne vise toutefois pas le confort des travailleurs, mais plutôt de réduire, à un taux acceptable, la mortalité, qui se situe, en 1928 au 1/3 ou au ¼ de l'effectif[79].

Comme dans la colonie de l'Oubangui-Chari, les travailleurs de celle du Moyen-Congo sont regroupés par subdivision puis transférés vers le chef-lieu de circonscription. Lors de leur départ pour les chantiers, ou en direction de Brazzaville, ils sont accompagnés d'un Européen, généralement le chef de subdivision, dont l'objectif est d'assurer un contrôle strict de ceux-ci, puisqu'une croyance veut que les capitas sont « incapable de comprendre l'importance de contrôler les travailleurs[80] ». Cette politique témoigne du paternalisme avec lequel doivent jongler les travailleurs. Puisque l'administration juge les travailleurs incapables de prendre soin d'eux même, elle mobilise des cadres européens « responsable »[81]. Cela témoigne aussi des phénomènes de résistance qui ont cours le long des routes et des rivières. Les capitas, parfois de connivence avec les travailleurs, n'exercent pas forcément le même contrôle que ce que souhaiteraient les administrateurs. En plus de leur escorte, les travailleurs reçoivent, théoriquement une ration de quelques jours en nature ainsi qu'une couverture[82]. Or, en raison de la négligence et du souci

---

[78] ANOM, GGAEF 3H, dossier 13, Ferris, « Rapport de M. Ferris concernant la vérification des services sanitaires à Brazzaville (Camp de concentration de Brazzaville et transports fluviaux) », p.1-10, 1929.
[79] Le terme déchet renvoie au terme employé par l'administration afin de désigner les morts, les déserteurs ou les malades. Extrêmement péjoratif, ce terme est chargé de la relation malsaine qui lie l'administration aux travailleurs recrutés.
[80] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.167, 1928.
[81] ANOM, GGAEF 3H, dossier 13, Ferris, « Rapport de M. Ferris concernant la vérification des services sanitaires à Brazzaville (Camp de concentration de Brazzaville et transports fluviaux) », p.1-10, 1929.
[82] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Marchand, « Décision au sujet de la ration journalière des travailleurs recrutés pour le Congo-Océan », p.1, aout 1925.

financier de la colonie, la couverture est parfois abandonnée faute de matériel et la ration est souvent donnée en numéraire.

La route qui sépare les travailleurs recrutés au Moyen-Congo des chantiers est généralement longue et composée de plusieurs étapes qui se font à pied et par bateau. Le paradigme change pour les travailleurs du Haut-Congo qui se déplacent davantage par bateau depuis les différents ports que sont Ouesso, Dongou ou Impfondo en direction de Brazzaville[83]. Ils traversent alors des régions assez pauvres en vivres où ils peinent à trouver de quoi se nourrir et arrivent parfois même affamés aux gites d'étapes. De plus, mal équipés ils sont parfois obligés de dormir, à la belle étoile sans la moindre couverture ou dans d'autres cas « exposés à la pluie et aux intempéries en général nues[84] ». Dans des conditions similaires, ceux du Bas-Congo sont mis en route directement vers les chantiers du chemin de fer, à Mavouadi, où ils sont admis, vaccinés et intégrés aux équipes de travail. On parle ici des travailleurs de la circonscription du Kouilou, celle du chemin de fer et celle de la Bouenza-Louesse[85]. Nul besoin de mentionner que la route est pour tous dangereuse et que les convois laissent derrière eux, annuellement, plusieurs centaines « d'inaptes », de « disparus », « d'hospitalisés » ou de « décédés »[86].

---

[83] Selon les estimations avancées dans le rapport Lasnet, dans certains cas, la route de plus de 500 km est parcourue à pied. ANOM, GGAEF3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.169-170, 1928.
[84] ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, Pégourier, « Rapport Pégourier », p.1-209, 15 octobre 1926.
[85] *Ibid.*
[86] ANOM, GGAEF 3H, dossier 13, Ferris, « Rapport de M. Ferris concernant la vérification des services sanitaires à Brazzaville (Camp de concentration de Brazzaville et transports fluviaux) », p.1-10, 1929.

3.3. L'arrivée à Brazzaville et la répartition sur les chantiers

Lorsqu'ils arrivent à Brazzaville, les travailleurs sont reçus par l'administrateur maire de Brazzaville et dirigés vers le camp de transition où ils passent un minimum de deux semaines[87]. Une fois au camp, ils se retrouvent entre les mains du service de la main-d'œuvre dont les responsabilités sont de « centraliser tous les mouvements des travailleurs indigènes, de recevoir, loger, alimenter, faire reposer, contrôler tous les détachements du passage se rendant aux chantiers du Mayombe ou en revenant et d'entrainer progressivement aux conditions nouvelles d'acclimatement et de travail, les équipes arrivées »[88]. À la tête de ce service, on retrouve un capitaine et cinq sous-officiers ainsi que dix tirailleurs et dix miliciens pour assurer la police et un médecin major responsable du service médical.

Lors de leur séjour, les travailleurs sont visités, sous l'autorité du commandant du camp, pour une revue complète de leur équipement.[89] Ils reçoivent alors une nouvelle tenue ainsi qu'une couverture[90], le médecin visite l'ensemble des travailleurs afin de contrôler et de terminer la vaccination et ils passent un examen à l'institut Pasteur. Une fois les visites médicales effectuées, ils sont divisés en groupe (« malingre récupérable », apte et inapte au travail) puis dirigés vers différents partis du camp de transition. Cette division arbitraire vise à ce que l'administration et les médecins appellent « l'acclimatement ». Afin de lutter contre « le déchet » occasionné par les conditions de vie sur les chantiers, ils estiment qu'il

---

[87] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.15 et p.102, 1928.
[88] *Ibid.* p.102
[89] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Raphaël Antonetti, « Arrêté fixant la composition de la dotation des travailleurs du chemin de fer Congo-Océan en ce qui concerne l'habillement, l'équipement, le campement et le couchage », p.1-2, 14 décembre 1931.
[90] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.224, 1928.

faut « mettre au travail », le plus tôt possible, les travailleurs afin qu'ils s'habituent aux tâches qui leur seront demandées. Les aptes, ceux qui ne sont pas malades ou infirmes et dont « la constitution » respecte les standards fixés par l'administration[91] sont envoyés au camp de Poto-Poto à Brazzaville où ils seront chargés d'effectuer des travaux progressifs et où ils connaîtront un changement de régime alimentaire. Les « malingres récupérables » pourront les rejoindre, à la suite d'un entrainement et d'un régime alimentaire particulier.[92] Enfin, les inaptes, c'est-à-dire « tous les autres sujets ainsi que les sujets manifestement trop jeunes ou présentant des indices de sénilités », sont à « réformer » et par conséquent maintenus sur place le temps qu'ils se reposent, puis ils sont renvoyés dans leur village.

Jusque dans les années 1930, les conditions sont similaires[93]. Les travailleurs sont suivis par les médecins afin de répondre aux petites « crises » qui frappent les deux camps de transition. Les administrateurs du camp contrôlent l'alimentation qui se veut progressive[94] et[95] tentent de soigner, du mieux qu'ils le peuvent, les travailleurs malades. L'habitation des travailleurs est elle aussi conçue avec le strict minimum. Par exemple, au camp du plateau, il y a dix paillottes pourvues de vérandas et dont les mesures sont de 12

---

[91] ANOM, GGAEF3H, dossier 7, Conde, « Rapport sur l'entrainement au travail des recrues et de leur adaptation à l'alimentation des chantiers », p.2, 7 avril 1928.
[92] *Ibid.*
[93] Après cette période, le volume des travailleurs qui transigent vers Brazzaville diminue et le chaos qui régnait précédemment dans les camps de transition se résorbe en concomitance à l'application de diverses recommandations faites par les inspecteurs. En accord avec l'analyse faite par Gilles Sautter, à partir de 1929, une amélioration est observable en ce qui concerne le volume de la mortalité en parallèle avec les nouvelles mesures adoptées en faveur des travailleurs. Voir Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *Cahier d'Études africaines*, vol. 7, n° 26, 1967, p. 285.
[94] L'alimentation se compose surtout de bananes, de chikwangues, d'arachides, d'huile de palme, de manioc, de poisson salé et de riz. ANOM, GGAEF 3H, dossier 13, Ferris, « Rapport de M. Ferris concernant la vérification des services sanitaires à Brazzaville (Camp de concentration de Brazzaville et transports fluviaux) », p.1-10, 1929.

mètres de long par 5 mètres de large. Dans ces habitations, il n'y a pas de séparations mis à part les quelques sections prévues pour les ménages. Comme à Bangui, « l'encombrement » est courant et la capacité de ces quelques paillotes est souvent dépassée. Puisqu'ils n'ont pas de place où se loger, de nombreux travailleurs sont contraints de vivre sous les vérandas ce qui entraine rapidement des problèmes de santé comme des pneumonies. Malades et fatigués, ces travailleurs sont alors admis dans un hôpital dont les capacités sont déjà largement dépassées et sont ainsi obligés de partager des lits sans recevoir la visite fréquente d'un médecin. Le témoignage de l'inspecteur Lasnet au sujet de l'ambulance de M'Boukou-Sitou nous permet de mieux comprendre ce qu'est « l'encombrement » :

> « Faute de place, les malades étaient deux et même trois par couchage. Les pneumoniques étaient entassés dans un pavillon insuffisamment aéré. Les dysentériques étaient relégués dans une annexe appelée lazaret, précédés d'une paillotte ouverte à tous les regards servant de dépôt mortuaire. Ici l'aspect était vraiment misérable, les claies des couchages avaient en partie disparu pour faire du feu, il n'y avait ni seaux hygiéniques, ni récipients quelconques et comme les malades n'avaient plus la force d'aller à l'extérieur, ils souillaient tout autour d'eux et mouraient pour ainsi dire abandonnés[96]. »

Tout au long du processus de recrutement, chacun des services administratifs rencontrés par les travailleurs est incomplet, mal administré ou déficient. Ces derniers paient alors le coût de la négligence et des impératifs financiers de la colonie.

Au terme de leur séjour au camp de concentration des travailleurs, ceux dont les capacités physiques n'ont pas diminué et dont la santé ne s'est pas détériorée prennent la route vers le Mayombe. Au moment du départ, en plus de la vaccination de procédure, ils reçoivent une couverture, une serviette, une gamelle, une cuiller et un complet kaki sur

[96] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.224, 1928.

lequel il est écrit Congo-Océan[97]. Ils reçoivent aussi deux jours de vivres leur permettant de se rendre Mindouli et sont accompagnés de deux miliciens, toujours dans l'objectif de policer et contrôler les travailleurs, qui forment des contingents de 150 personnes[98]. Sur plusieurs centaines de kilomètres, ils parcourent une route d'étape sur laquelle sont parsemés d'abris de fortune sales, mal entretenus, dépourvus de couchage et envahis par les tiques devant servir de lieu de repos à tous les 25 km[99]. Par conséquent, lorsqu'il pleut, qu'il y a des tempêtes ou qu'ils sont frappés par des crues subites, les travailleurs ressentent, sous un couvert minimal, les contrecoups des éléments[100]. Malgré « l'acclimatement » au camp de transition, il est arrivé que des travailleurs n'aient pas « reçu les soins et les vivres qui leur étaient nécessaires »[101] et ils tombent malades. Nous supposons donc qu'au même titre que l'article 5 de l'arrêté du 28 juin 1927, l'acclimatement n'est qu'un minimum visant à atteindre une « mortalité acceptable ».

Après 16 jours de marche, les travailleurs arrivent aux pieds du mont Bamba, à Monzi, la porte du Mayombe. Les conditions de marche difficile deviennent dès lors inhumaines. La route qu'ils suivent à partir de ce point est décrite comme une route « accrochée au flanc de la montagne et dont tous ses contours sont suspendus au-dessus

---

[97] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Raphaël Antonetti, « Arrêté fixant la composition de la dotation des travailleurs du chemin de fer Congo-Océan en ce qui concerne l'habillement, l'équipement, le campement et le couchage », p.1-2, 14 décembre 1931.

[98] Après 1928, un relais automobile jusqu'à Monzi puis M'Vouti en 1929 a été mis en place et un chemin de fer a été mis en place jusqu'à Mindouli. Les travailleurs doivent tout de même parcourir la majorité du parcours à pied. ANOM, GGAEF 3H, dossier 13, Ferris, « Rapport de M. Ferris concernant la vérification des services sanitaires à Brazzaville (Conditions des travailleurs, acheminement, surveillance sanitaire et rapatriement) », p.1-29, 1929. ANOM, GGAEF3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.92, 1928.

[99] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.92, 1928..

[100] *Ibid.* p.94

[101] ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, Pégourier, « Rapport Pégourier », p.1-209, 15 octobre 1926.

des gorges et des torrents[102] ». Les travailleurs chargés de vivre et de matériel « gravissent sur un terrain presque toujours glissant, des pentes abruptes pour tomber dans les descentes à pic et escalader des massifs rocheux pour lesquels des échelles sont parfois nécessaires[103] ». Pendant des jours, « à travers un fouillis inextricable d'abatis, que les hommes chargés de riz ou de manioc devront circuler se glissant entre les branches entrecroisées, escaladant les énormes renversés sur le sol, et n'avançant pas plus qu'un kilomètre à l'heure malgré tous leurs efforts[104] ». La mortalité qui demeure inhérente à la route suivie par les recrues se voit alors décuplée. Même durant les dernières années, alors qu'un service automobile assure les déplacements jusqu'à Monzi, puis à M'Vouti, la route demeure dangereuse et occasionne de nombreux incidents.

Au terme de leur contrat, ils reprennent la route en sens inverse depuis Mavouadi. Nul besoin de mentionner les conditions dans lesquelles s'effectue les déplacements. Les mêmes abris et le même climat attendent les travailleurs et, comme pour la route d'aller, le tribut est cher payé. En 1927, par exemple, sur les 4 134 travailleurs libérés et mis en route vers Brazzaville, 258 sont hospitalisés à Loudima ou à Mindouli et 47 personnes y décèdent. Cela sans compter les pertes non recensées essuyées en cours de route, les « disparus ». Lorsqu'ils arrivent à Brazzaville, leur état de santé n'est guère mieux, sous-alimenté et malade, de nombreux travailleurs passent jusqu'à cinq semaines au camp de transition alors qu'ils y sont employés pour des travaux d'entretien du camp ou des travaux de terrassement sur les chantiers des travaux publics. Entre Brazzaville et les villages

---

[102] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.92, 1928.
[103] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.93, 1928.
[104] ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, Georges Thomann, « Rapport mensuel de juin 1925 au sujet des travaux du chemin de fer », p.1-6, juin 1925.

d'origines, la route est la même, à pied ou par bateau, ils reprennent une route dans des conditions médiocres ce qui occasionne, en 1927, entre Brazzaville et Bangui, le décès d'au moins 61 personnes ce qui est certainement au-dessous de la réalité.[105]

[105] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.31, 1928.

CHAPITRE 3. LES LIEUX DE COERCITION, DE RÉSISTANCES ET DE NÉGOCIATIONS

Dans ce chapitre, l'accent sera mis sur l'étude des « lieux de négociation[1] » où il s'agira d'identifier des lieux de dialogues entre un espace coercitif pensé par le colonisateur (dicté par des mentalités impérialistes/capitalistes, des intérêts de « mise en valeur » économiques et par l'édification d'un système de commandement) et un espace plus subtil, celui du colonisé, qui se dessine dans la quotidienneté des travailleurs. Considérant l'acte de domination spatiale dans lequel le colonisateur tente de s'approprier l'espace du dominé en le rationalisant selon ses propres desseins et en encadrant les populations[2], nous chercherons à étudier des lieux où les travailleurs ont vraisemblablement réussi à affirmer leur existence et à prendre le contrôle d'un espace en adoptant et en développant « un ensemble d'attitudes protéiformes pour subir le système avec le moins de contraintes possibles[3] ». Notre objectif sera de comprendre comment les administrateurs coloniaux ont procédé afin de contrôler les milliers de travailleurs « indigènes » nécessaires à la construction et comment ces derniers ont su développer des stratégies leur permettant de négocier, de contourner ou encore de résister dans un espace coercitif. Nous chercherons ainsi à prouver notre hypothèse énonçant que le système de violence et de coercition qui a permis aux administrateurs coloniaux de recruter la main-d'œuvre nécessaire aux travaux

---

[1] Nous entendons, par « lieux de négociation » : un espace où le dominé transgresse les frontières et les cadres imposés par le dominant en adoptant des postures parfois purement « provocatrices » d'autres fois plus subtiles qui lui permettent d'affirmer son existence en marge du code de l'indigénat et du système répressif colonial dans lequel le travailleur « indigène » est obligé et contraint de répondre aux injonctions du colonisateur. Les « lieux de négociation » peuvent aussi être des endroits où le colonisateur tente de préserver sa main mise sur le territoire colonial en adoptant des lois ou en réprimant le colonisé. La troisième et dernière forme que prennent les « lieux de négociations » est celle d'un endroit où, d'un commun accord, le colonisateur et le colonisé collaborent dans le cadre d'un projet commun dans l'optique d'atteindre un consensus professionnel.

[2] Le colonisateur européen essaie de dénaturer l'espace traditionnel du colonisé en y établissant des routes automobilisables, des voies ferrées ou des routes navigables; voir notamment :

[3] Romain Tiquet, *Travail forcé et mobilisation de la main-d'oeuvre au Sénégal*, *op. cit.*, p. 144.

publics a entrainé l'apparition de pratiques sociales que nous qualifions de « lieux de négociation » mettant en scène administrateurs coloniaux et « indigènes ». Nous estimons que nous serons en mesure de cartographier ces lieux en superposant l'espace colonial d'encadrement[4] et celui du résistant[5].

1. La contrainte et le recrutement à outrance

La construction du Congo-Océan ne s'est pas faite sans difficulté. Après les premiers recrutements de 1922 à 1924, une rumeur, la « rumeur de la machine[6] », se propage sur l'ensemble du territoire visé par les recrutements pour le Congo-Océan. Des témoignages dans les sources nous permettent d'ailleurs de défendre cette idée. Par exemple, l'administrateur local de Souanké en N'Goko-Sangha, un certain Allys, souligne, alors qu'il se plaint des difficultés à effectuer le recrutement, que : « les anciens travailleurs rapportent de leur séjour un sentiment de frayeur dû à la trop forte mortalité qu'ils ont pu constater sur les chantiers[7] ». Dans une autre subdivision, celle de Fort-Rousset (actuel Owando), un capita rapporte un fait similaire. Selon lui, « les Makouas se sauvent, car ils ont reçu l'ordre, d'un […] nommé Osséré qui travaille à la mission de Fort-Rousset […] de se sauver, car au chemin de fer ils mourront tous[8] ». Dans un climat de crainte occasionné par le recrutement du chemin de fer, nous comprenons que l'administration française se

---

[4] Marie-Albane De Suremain, « Cartographie coloniale et encadrement des populations en Afrique coloniale française, dans la première moitié du XXe siècle », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, vol. 86, n° 324, 1999, p. 30.

[5] Nous sommes conscients que les exemples identifiés dans ce chapitre ne représentent pas la réalité ni dans l'ensemble des localités ni dans l'ensemble de la période. Ils nous permettent toutefois de saisir les formes de la résistance ainsi que les outils de la domination. De plus, en raison du statut parcellaire de nos archives, il est hasardeux de tenter de dresser une liste de l'ensemble des occasions de résistance ou de maintien de l'ordre. À ce sujet, une microétude du recrutement pour le Congo-Océan dans certaines circonscriptions serait certainement pertinente.

[6] Joseph Gamandzori, « Chemin de fer, villes et travail au Congo (1921-1953) », *op. cit.*

[7] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Allys, « Lettre au sujet des travailleurs du BO de la subdivision de Souanké », p.1, aout 1928.

[8] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Chef du service de la main-d'oeuvre, « Rapport au sujet des évasions au camp du plateau », p.1, 9 janvier 1929.

heurte parfois à un refus catégorique de certains « indigènes » et commence dès lors à mobiliser différentes stratégies pour assurer le ravitaillement en vivres, mais surtout en travailleurs pour l'ensemble des chantiers.

1.1. Les lieux de la coercition en AEF

Afin de contrôler l'espace colonial, l'administration européenne positionne différents postes ou lieux de contrôle sur l'ensemble de son territoire. La plupart des infrastructures coloniales ainsi que les « ressources indigènes » était donc déjà présente sur le territoire bien avant la construction du chemin de fer. Or, comme nous l'avons vu précédemment, l'administration, après l'avènement du gouverneur général Antonetti décide de mobiliser ces ressources afin de faciliter l'acheminement constant de travailleurs, de ressources et de capital. Ce réseau de routes, de pistes, de postes et de villages compose l'espace d'encadrement en AEF[9]. Comme nous le verrons plus loin, les « indigènes » recrutés pour le chemin de fer n'hésitent pas à s'affirmer en marge de cet espace, à le remettre en question et à le contourner. Le gouvernement colonial s'estime ainsi obligé d'utiliser des moyens contraignants pour assurer la réussite de son projet qui passe par le recrutement d'un nombre suffisant de travailleurs.

Les premiers centres de domination que nous avons identifiés se trouvent à Brazzaville et à Bangui où se situent respectivement le gouverneur général et le lieutenant-gouverneur. Constamment en contact avec les différents chefs de circonscriptions, ils cherchent à faire respecter le plan de recrutement annuel et n'hésitent pas rappeler les chiffres fixés ainsi que les manques à combler. Dans un télégramme du 13 novembre 1926,

---

[9] Marie-Albane De Suremain, « Cartographie coloniale et encadrement des populations en Afrique coloniale française, dans la première moitié du XXe siècle », *art. cit.* ; Hélène Blais, « Coloniser l'espace : Territoires, identités, spatialité », *art. cit.*, p. 151.

par exemple, le gouverneur général demande au chef de circonscription de la Haute-Sangha de « presser le recrutement de façon qu'il soit terminé à la fin de cette année[10] ». Un cas homologue est observé dans une lettre adressée au chef de la circonscription du Bas-Oubangui dans laquelle il lui rappelle que les troubles politiques prédis « ne sauraient arrêter le recrutement prescrit [puisque] la construction du chemin de fer est une œuvre capitale qui doit primer tous les autres intérêts[11] ». L'insistance avec laquelle il demande l'envoi de travailleurs a toutefois vraisemblablement laissé des administrateurs peu expérimentés dans un état de découragement moral. En effet, comme en témoigne la correspondance de Salin un administrateur de la subdivision de Kimboto, la tâche parait impossible. Pour ce dernier, les demandes incessantes ou « les demandes de construction immédiate » ne font que pousser à l'exaspération des « indigènes » et il refuse, par conséquent, de « prendre part aux actes de banditisme nécessaires en particulier pour exécuter le recrutement » que demande le gouverneur général[12].

Face aux nouvelles demandes du gouvernement central, les administrateurs locaux doivent donc, en plus de continuer la gestion quotidienne de la subdivision ou de la circonscription, faire respecter le plan de recrutement, les demandes pour la route et l'implantation des nouvelles cultures vivrières. Cette tâche parfois hasardeuse les oblige à employer des gardes, lutter contre la fuite des « indigènes » et de recruter plusieurs fois pour remplacer les déserteurs[13]. Puis la grogne qu'occasionnent ces opérations de recrutement chez les habitants ne fait qu'augmenter les tensions entre les « blancs » et les

---

[10] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Télégramme adressé au chef de circonscription de la Haute-Sangha au sujet du recrutement pour le chemin de fer », p.1, 13 novembre 1926.
[11] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Lettre au sujet des répercussions politiques possibles au Moyen-Congo en raison du recrutement de travailleurs », p.1-3, 10 avril 1926.
[12] *Ibid.*
[13] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Jean Marchessou, « Rapport de tournée d'inspection », p.1-5, septembre 1926.

« indigènes ». Comme le dénote Pégourier dans son rapport de 1926 portant sur les premiers recrutements, pendant que « les indigènes fuient en brousse avec fusil et sagaies prêts à se défendre si l'administration approche[14] », les agents chargés de les retrouver les rapportent la corde au cou[15].

En plus de Brazzaville et de Bangui, les chefs-lieux de l'ensemble des circonscriptions et des subdivisions représentent des lieux de coercition et de maintien de l'ordre quotidien. Ces lieux de pouvoir ont pour objectif de régir l'acheminement régulier des vivres et des travailleurs en direction de Bangui, de Brazzaville ou de Mavouadi. Le personnel local se retrouve alors, dans les mots du gouvernement général, « chargé du maintien de l'ordre, de la perception de l'impôt, de tout travail administratif, judiciaire, politique et économique[16] », mais aussi de recruter les travailleurs pour les compagnies concessionnaires, le service de la main-d'œuvre et les chantiers du Congo-Océan. Or, comme mentionnées, ces demandes incessantes occasionnent un climat de tension dans les circonscriptions. L'utilisation de miliciens ou de gardes, mais aussi de fonctionnaires locaux, devient alors essentielle au bon fonctionnement de la machine administrative. Comme en témoigne le rapport de tournée dressé par Marcel Marchessou, lorsque le respect des demandes laisse à désirer, on n'hésite pas à envoyer « de gardes pour appuyer l'autorité des chefs de terre[17] » ou à envoyer en tournée administrative un chef de circonscription afin de « permettre d'effectuer le recensement et mener une enquête sur

[14] ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, Pégourier, « Rapport Pégourier », p.1-209, 15 octobre 1926.
[15] *Ibid.*
[16] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, « Réponse au sujet du contrôle du travail sur les chantiers et des inspections administratives », p.1-4, 19 février 1928.
[17] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Marcel Marchessou, « Rapport de tournée d'inspection », p.1-5, septembre 1928.

l'état des cultures[18] ». La coercition menée par les agents du maintien de l'ordre joue ainsi un rôle majeur dans l'atteinte des objectifs visés par le gouvernement général.

Les routes automobiles, les pistes et les rivières occupent davantage une place de dialogue au cœur de l'espace colonial. En effet, sur celles-ci, il est possible d'observer à la fois la coercition et la résistance. En réaction aux fuites incessantes, mais aussi au « gaspillage » de nourriture, l'administration prescrit l'accompagnement des contingents par des capitas, et lorsque possible, d'administrateurs européens[19]. Pour Raphaël Antonetti, qui prescrit une telle mesure en 1926, ce genre d'encadrement, marqué par « la discipline et les sanctions militaires »[20] a pour objectif de garantir une exécution correcte de toutes les étapes du trajet sans craindre toute forme de désordre. Sous le spectre du commandement ou du maintien de l'ordre, la route s'effectue sous le contrôle d'un « Européen responsable », alors que le gouverneur général recommande des sanctions contre les récalcitrants, puis leur rembarquement à destination des chantiers à l'expiration de leur peine[21].

À Brazzaville et à Bangui, nous retrouvons un autre lieu de coercition, à savoir le camp de concentration ou de transition des travailleurs. Dans ces camps, les nouvelles recrues sont confrontées à un contrôle sévère de leur quotidien. Non seulement ils sont appelés à travailler sur différents chantiers des travaux publics (des « taches légères »), ils voient aussi leur alimentation, ainsi que leur milieu de vie, être modifiés. Détachés de leur

---

[18] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Marcel Marchessou, « Rapport de tournée d'inspection », p.1-5, septembre 1928.
[19] ANOM, GG AEF 3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Lettre au sujet des manoeuvres du chemin de fer », 10 juin 1926.
[20] ANOM, GGAEF3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Lettre du gouverneur général au sujet des fautes qui ont été commises en Afrique-Équatoriale française depuis un an », p.1 à 14, 28 octobre 1925.
[21] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Lettre au sujet de la surveillance des détachements en cours de route », p.1-4, 28 mai 1926.

village, ils ne travaillent plus à leurs tâches habituelles, ils doivent visiter un médecin régulièrement (ce qu'ils semblent répugner) et ils doivent manger l'alimentation dite « des travailleurs ». L'administration locale les force à la tâche « pour les habituer au travail et les entrainer à la fatigue » puis les contraint dans leur régime alimentaire afin de les habituer à la nouvelle ration dite « des chantiers »[22]. Afin de se soustraire aux nombreux inconforts et fuir une mort en apparence certaine, les travailleurs n'ont plus qu'à déserter. Or, la police coloniale, comme nous le verrons plus loin, est extrêmement sévère à ce sujet.

Les chantiers sont nos derniers lieux de coercition. Sur ces derniers, le contrôle est exercé selon les mêmes mentalités. Des agents de police[23], des capitas et des chefs de chantiers sont présents sur ceux-ci et bien qu'ils n'aient aucun pouvoir juridique ou législatif, les sources témoignent du rôle important qu'ils occupent dans le contrôle des travailleurs. Ce personnel est mobilisé dans plusieurs cas pour retrouver des « déserteurs » ou intervenir contre les travailleurs jugés paresseux ou ceux montrant un « mauvais esprit ». En cas de crime violent, ils sont là pour maitriser et jeter en prison les coupables. Par exemple, en janvier 1932, au secteur IV, une lettre de Rogier adressée au gouverneur général mentionne que « le chef de chantiers a infligé pour mauvaise volonté ou paresse, une punition de 15 jours de retenue de salaire et un travail sur un chantier disciplinaire à neuf travailleurs reconnus aptes après une visite médicale[24] ». Or, comme nous le verrons plus loin, ce ne sont pas seulement les lois qui assurent le contrôle des travailleurs. Le corps des « indigènes » mobilisé pour les travaux de construction devient rapidement la cible de

---

[22] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lefrou, « Rapport médical mensuel d'aout 1925 », p.1-9, 3 septembre 1925.
[23] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Aubin, « Rapport de gestion sur le fonctionnement du service de la main-d'œuvre du chemin de fer pendant le mois de décembre 1923 », p.1-9, 31 décembre 1923.
[24] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Rogier, « Lettre de Rogier au sujet de la mauvaise volonté des travailleurs », p.1, 2 janvier 1932.

« tâcherons », de chef de chantiers ou de capitas qui cherchent à punir tout manquement commis par leurs « protégés ».

1.2. Les moyens employés pour contraindre les « indigènes »

Depuis ces lieux de coercition, les administrateurs coloniaux appliquent divers arrêtés, procédures ou instructions à l'encontre des travailleurs. En réponse aux actions de résistance, l'administration ne reste, dans aucun cas, inactive. Afin de s'assurer de la « malléabilité » des travailleurs, mais surtout de leur soumission, la violence et la punition sont utilisées, et ce, dans le but de corriger ou de décourager des comportements considérés comme « dangereux » pour l'avenir du chemin de fer.

Par exemple, en réponse aux nombreuses fuites qui ont lieu sur les chantiers, de réelles chasses à l'homme sont mises en œuvre. En 1928 notamment, Colombert, chef de la circonscription du Haut-Ogooué, est contacté par le gouverneur général par intérim Alfassa qui l'invite à retrouver des « déserteurs » qui ont fui le camp de la main-d'œuvre de Brazzaville[25]. Quelques jours plus tard, l'administrateur Colombert informe le gouverneur général avoir « réussi à arrêter cinq des travailleurs en fuite » et qu'évidemment, les travailleurs pris en flagrant délit seront punis pour leurs actions[26]. Les travailleurs comme ceux mentionnés dans l'échange entre Colombert et Alfassa sont punis selon des directives émises par Raphaël Antonetti en 1926. Dès qu'ils sont arrêtés, ils sont regroupés au chef-lieu de circonscription puis sont « renvoyés au chemin de fer[27] ». Une note de l'inspecteur des affaires administratives nous témoigne de l'usage de la coercition

[25] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Collombert, « Lettre du chef de circonscription du Haut-Ogooué au sujet des fuites de travailleurs », p.1-2, 25 septembre 1928.
[26] *Ibid.*
[27] Il s'agit d'un terme colonial qui référence le renvoi des travailleurs sur les chantiers afin qu'il y termine leur contrat. Le temps de désertion doit être rattrapé par le travailleur reconnu coupable de désertion.

à l'endroit de déserteurs dans la subdivision de Mindouli. Après un certain temps d'attente, les déserteurs sont revenus au poste de Mindouli puisqu'ils avaient faim. Ils ont alors été interrogés sur les motifs de leur désertion. Puis, au terme de l'interrogatoire, l'administrateur Audoye a prescrit leur acheminement « par petits détachements bien encadrés » sur les chantiers au terme d'un emprisonnement de dix jours[28].

Nous comprenons qu'un attirail juridique et administratif est ainsi mobilisé afin de punir, contrôler et retourner au travail, les « indigènes » dissidents. Dans une lettre de Marchand, alors gouverneur par intérim du Moyen-Congo, adressée au chef de la circonscription du chemin de fer, il y décrit la procédure à suivre en cas de désertion. Dans ce document, il prescrit que « dès qu'une désertion est signalée, le chef de subdivision fasse commencer les recherches dans les villages et sur les routes[29] », que le « chef de terre du fugitif doit le remplacer immédiatement » et que le chef de subdivision doit rendre la famille responsable dans l'objectif d'encourager les déserteurs à revenir au poste[30]. Lorsqu'il est retrouvé, le travailleur est « puni des peines du code de l'indigénat et reste sur les chantiers un laps de temps égal ou supérieur à la durée de son absence[31] ». Comme en témoigne une note rédigée par l'inspecteur des travaux publics au sujet de la discipline, il apparait impératif pour l'administration de maintenir immaculée l'image de la puissance des blancs. Dans sa note, il prescrit qu'il « faut que les « indigènes » employés sur les chantiers se rendent compte rapidement que leur indiscipline, leurs absences illégales, leurs

[28] ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, Leroux, « Note au sujet la tournée d'inspection de l'inspecteur des affaires administratives », p1-5, 12 juin 1926.
[29] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Marchand, « Lettre sur la procédure à suivre en cas de désertion sur les chantiers », p.1-4, 28 juillet 1924.
[30] *Ibid.*
[31] *Ibid.*

désertions seront réprimées sans faiblesse[32] ». En d'autres mots, les administrateurs doivent « faire comprendre » aux « indigènes » que la fuite est vaine, voire inutile.

Outre la répression de la désertion, il est possible de constater d'autres comportements visés par l'administration. Trois arrêtés nous permettent de bien saisir la violence judiciaire subie par les travailleurs. Le premier, l'arrêté réprimant les faits d'emport d'avance commis par les manœuvres employés sur les chantiers en Afrique-Équatoriale française du 23 octobre 1929, cherche à réprimer les travailleurs qui ne respectent pas « un contrat librement consenti » en refusant « d'exécuter tout ou une partie du travail pour lequel ils auront été engagés ». Le refus est décrit comme une « absence non justifiée ou un rendement inférieur au rendement moyen » et est puni de 15 jours de prison et d'une amende de 16 à 100 francs[33]. Un second décret datant de 1929 vise plutôt ce qui est appelé la « mauvaise volonté ». Lorsqu'un travailleur met de la « mauvaise volonté » dans ses tâches, les surveillants de chantier doivent avertir le service des camps qui auront la responsabilité de punir les coupables. Enfin, un troisième arrêté de novembre 1930 règlemente, en plus des « actes de désordres, de l'ivresse publique et des jeux de hasard », il vise aussi la « mise en circulation d'un bruit alarmant ou mensonger de nature à nuire à l'exercice de l'autorité et à troubler la tranquillité publique[34] ». Cet arrêté cherche vraisemblablement à contrôler le problème entourant les rumeurs qui courent au sujet des chantiers du chemin de fer. Il témoigne aussi du désir de protéger l'autorité des blancs vis-

[32] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Inspecteur des travaux publics, « Note sur le projet de circulaire de l'inspecteur des travaux publics sur la discipline des chantiers », p.1-3, 1928.
[33] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Antonetti, Raphaël, « Arrêté réprimant les faits d'emport d'avance commis par les manœuvres employés sur les chantiers en Afrique-Équatoriale française », p.1-2, 23 octobre 1929.
[34] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Raphaël Antonetti, « Arrêté déterminant les infractions passibles de sanctions de police administrative », p.1, 17 novembre 1930.

à-vis des « indigènes ». L'administrateur cherche à contrôler les déplacements, l'emploi et le discours des « indigènes ». À la lumière de ces arrêtés, nous comprenons que la fuite n'est pas le seul acte subversif visé par le gouvernement général. Afin de veiller au bon déroulement des travaux ainsi qu'au recrutement et au ravitaillement des chantiers, il légifère de manière à ne laisser aucune place à l'action subversive et punit dans le but de corriger certains comportements jugés comme néfastes au bon déroulement des projets de construction.

Les abus verbaux et les insultes sont aussi fréquents. Les travailleurs jugés faibles ou maladroits sont injuriés ou menacés par des contremaitres insatisfaits du rendement[35]. La menace devient ainsi un outil de la coercition administrative alors que des commerçants ou des fonctionnaires présentent l'envoi aux chantiers comme une punition ou un moyen de chantage[36]. Comme en témoigne le rapport Pégourier, les chasses à l'homme et la contrainte matérielle se normalisent, des groupes de police sont envoyés dans les villages de nuit afin de rapporter, sous escorte, des nouvelles recrues, et ce, puisque « la construction du BO [doit] tout primer dans la colonie du Moyen-Congo[37] ». À la lumière de tous ces exemples, nous comprenons que la coercition est essentielle, aux yeux des administrateurs français, pour mener à terme la « mise en valeur » de l'AEF.

[35] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.224, 1928.
[36] ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, Leroux, « Note destinée au gouverneur général au sujet des désertions sur les chantiers et dans les camps », p.1-4, 15 juin 1926.
[37] ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, Pégourier, « Rapport Pégourier », p.1-209, 15 octobre 1926.

1.3. La violence au service du Congo-Océan

Afin de conclure cette section, nous souhaitons aborder ce que nous qualifions de violence extrajudiciaire[38] ou non cautionnée par l'État. Des cas de violence physique à l'endroit des travailleurs « indigènes » apparaissent dans les sources à de multiples reprises. En 1929 par exemple, Florent Rocher, surveillant journalier des travaux publics frappe un travailleur l'accusant de mettre de la mauvaise volonté au travail[39]. Un autre, le sergent Roustan, employé de la mission d'étude, roue de coups tout en gesticulant sous la véranda un « indigène » qu'il accuse de l'avoir « regardé de travers »[40]. Pourtant en 1933, Sanner, un administrateur local, rappelle que les sanctions et les enquêtes n'ont jamais été faites sur les « chantiers Davin » au sujet des « indigènes » « hospitalisés à la suite de blessures infligées par des Européens »[41]. Bien que la violence ne soit pas encouragée par l'État, un tel aveuglement volontaire laisse présager l'existence d'une violence « normale » ou quotidienne.

Dans certains cas, la bousculade se transforme en violence extrême comme ce fut le cas lorsqu'un « tâcheron » de la SCB, un certain Meregnani, a tabassé un capita qui semblait démontrer de la mauvaise volonté au travail. De nombreux « indigènes » présents sur les lieux ont décrit l'évènement ainsi : Meregnani a « brutalement frappé Carassena à coups de poing, à coups de souliers dans le ventre et les côtes et enfin de coups portés dans

---

[38] Nous employons le terme extrajudiciaire afin de faire référence à des actions commises par le personnel d'encadrement sans que celle-ci soit prescrite par des juges, le gouvernement général ou l'administration locale.

[39] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Jaquel, « Lettre du chef du service de la main-d'œuvre au sujet d'un travailleur frappé par un surveillant des travaux publics », p.1-2, 26 juin 1929.

[40] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Lotte, « Lettre au sujet de l'incident impliquant le sergent Roustan », p.1-2, 8 décembre 1930.

[41] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Sanner, « Lettre au sujet des voies de faits commis à l'endroit d'indigènes », p.1-3, 22 mars 1933.

le dos avec un morceau de bois[42] ». Bien que certains pourraient tenter de qualifier le comportement de Meregani d'épisodique ou d'isolé ou le récit des « indigènes » exagéré ou frauduleux, l'enquête qui a suivi illustre le contraire. Lorsque questionné, un « indigène » du nom de Paul M'Boungou, pointeur du service de la main-d'œuvre, en profite pour dénoncer d'autres exactions. Il mentionne deux autres chefs de chantiers, les nommés Fleury et Tardif, qui « frappent trop les hommes pour rien, même ceux qui travaillent[43] ». Il rajoute même que ces chefs pointent absent ceux, qui au moment du compte, sont « partis boire de l'eau, partis au cabinet, ou d'autres provisoirement absents ». Puis renchéri en disant que les chefs de chantier ne semblent pas hésiter à « bousculer accidentellement les "indigènes" ou simplement les pousser à l'épaule pour les faire avancer un peu plus vite[44] ».

Lors du transport des travailleurs, des cas de violence extrajudiciaires ponctuent aussi les actions coercitives entreprises par les administrateurs locaux. Par exemple, en 1928, un capita tue d'un coup de fusil un travailleur accusé d'avoir tenté de défaire la corde autour de son coup lors d'une évasion[45]. Bien que le responsable soit condamné à 20 ans de prison, cet évènement, comme d'autres[46], témoigne du climat de violence dans lequel s'effectue le « convoiement » des travailleurs. Outre la peine juridique, les actions des

---

[42] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Titaux, « Rapport au sujet de la brutalité et des sévices exercés par le nommé Meregnani », p.1-5, 3 mars 1928.
[43] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Titaux, « Procès-verbal d'information de l'interrogatoire de Paul M'Boungou », p.1-5, s.d.
[44] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Audoin, « Lettre au sujet du mauvais traitement des travailleurs du camp de Poto-Poto », p.1-2, 26 juillet 1929.
[45] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Raphaël Antonetti, « Lettre au sujet de l'affaire Kondo », p.1-3, 1 juillet 1929.
[46] Nous pensons notamment à la tentative d'évasion qui s'est soldée par la mort d'un déserteur à Mavouadi en 1925 dans ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lefrou, « Rapport médical mensuel d'aout 1925 », p.1-9, 3 septembre 1925. ou aux nombreuses références à l'utilisation de cordes attachées aucun dans le but de prévenir les fuites.

gardes, des commandants ou des chefs laissent transparaitre non seulement un sentiment de supériorité morale, mais aussi le rôle essentiel et normalisé de la violence dans le maintien de l'ordre au quotidien.

Bien que les sources que nous avons consultées ne nous permettent pas de recenser la totalité des évènements du genre, il est juste de supposer que la norme tend davantage vers des tâcherons violents et protégés par la société que vers la thèse de cas isolé puis dénoncé par les autorités. Bien entendu, comme nous l'avons vu, lorsqu'une limite est franchie, les responsables sont punis pour leurs actions. Toutefois, comme en témoigne une enquête menée par Titaux, directeur du service de la main-d'œuvre, la magouille et la manipulation semblent présentes. Dans son rapport, il relève que deux témoins, employés de la SCB, ont été « menacés d'être mis à la porte s'ils ne reconnaissaient par lettre, adressée à leur directeur, qu'ils avaient ou menti ou exagéré[47] ». C'est même un chef de section, un certain Bernet, « qui a exigé que la lettre fût écrite [et] c'est Tardif qui l'écrivit lui-même et la fit signer faute de quoi [les deux chefs de chantiers seraient] renvoyés[48] ». Il est difficile de croire que ce cas de chantage soit unique en son genre.

En définitive, nous comprenons que la coercition et la violence faite aux « indigènes » est multiface. Elle prend parfois le visage d'une chasse à l'homme, à travers la mise sur pied d'une législation contraignante et d'une logique punitive par le biais d'une répression ou d'un acte violent. D'une part l'administration française souhaite légiférer et contrôler le travail et d'autre part, elle utilise la violence dans le but d'affirmer la domination des chefs blancs. Il faut toutefois mentionner que cette coercition se limite dans

---

[47] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Titaux, « Rapport de l'administrateur Titaux au sujet de l'affaire Garassena », p.1-5, 3 mars 1928.
[48] *Ibid.*

le temps et l'espace. Puisque les lieux de coercition sont des lieux où sont appliqués les sanctions et le contrôle nécessaire à l'acheminement puis l'utilisation des travailleurs sur les chantiers, ils occupent une place moins importante dans une région où le recrutement se fait rondement que les plantations sont relativement bien entretenues et que l'impôt rentre sans besoin de contrainte supplémentaire, les arrêtés adoptés par le gouvernement général ne sont pas nécessairement utilisés. De plus, puisque durant les dernières années de construction du chemin de fer sont marquées par une certaine atténuation de la rumeur de la machine et une amélioration générale des conditions de vie, le paradigme change. Certains « indigènes » vont préférer des prestations au Congo-Océan plutôt qu'aux plantations locales. Dans ce contexte, les mesures coercitives prescrites n'ont plus nécessairement la même utilité.

Les lieux de coercition sont ainsi vraisemblablement utilisés afin de préserver un seuil minimal de rendement de la part des « indigènes ». Il demeure tout de même qu'un « indigènes » qui ne respecte pas les règles fixées sera puni. Enfin, il ne faut pas perdre de vue la violence physique faite à ces derniers. Malgré une supposée réduction et certaines traces de sanctions prises à l'endroit de coupables, il demeure que ce phénomène perdure durant l'ensemble de la période, et ce, principalement sur les chantiers. En effet, des gardes et des agents européens des compagnies privées, vraisemblablement motivés par leur racisme, continuent à frapper les travailleurs faisant preuve de « mauvaise volonté ». Or, comme nous le verrons dans la section suivante, ces actes ne sont pas tolérés par les « indigènes », qui au moment opportun, n'hésite pas à défier l'ordre voulu et penser par l'administration coloniale.

2. Les résistances

Outre les lieux de domination, l'espace colonial se constitue aussi d'un espace occupé par les dissidents, les « indigènes » qui refusent en totalité ou partiellement la domination coloniale. À ce propos, Martin Thomas avance que « *these sites of contestation are often rewarding, revealing the limitations of colonial power colonized people retained significant capacity to reconcile their enduring societal*[49] ». Nous cherchons ainsi des « sites de contestations » ou des lieux de résistance afin de comprendre et d'analyser les formes de la réponse des populations « indigènes » au système de contrainte et de commandement mis en place par le gouvernement colonial français. Partant du postulat que les travailleurs adoptent et développent « un ensemble d'attitudes protéiformes pour subir le système avec le moins de contraintes possible[50] », nous tenterons de spatialiser ce phénomène de résistance dans l'objectif d'illustrer la dualité spatiale qui met en scène, d'un côté l'espace coercitif et d'un autre l'espace du résistant.

2.1. La résistance dans les villages

Au cœur des villages, les communautés visées par le recrutement de travailleurs ont développé des tactiques de résistances diverses afin de contourner les demandes de l'administration. La première catégorie que nous avons identifiée est celle du refus d'obtempérer, qui se caractérise par diverses actions subversives menées par des villageois « indigènes ». Par exemple, à de multiples reprises, nous avons pu lire que des habitants refusent de se grouper en village destiné à la production vivrière[51]. Dans un même ordre

---

[49] Martin Thomas, « French Empire Elites and the Politics of Economic Obligation in the Interwar Years », *art. cit.*, p. 993.
[50] Romain Tiquet, *Travail forcé et mobilisation de la main-d'oeuvre au Sénégal*, *op. cit.*, p. 144.
[51] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Galonsy, « Rapport politique trimestriel de fin d'année de la subdivision de M'Vouti », p.1-5, 1927.

d'idée, nous avons pu trouver des exemples de résistances caractérisés par la pure et simple destruction des ressources de l'administration ou la réduction à néant des efforts de « mise en valeur » notamment en ce qui concerne la « purification » ou la « sanitarisation » des villages. Le rapport politique trimestriel de la subdivision de M'Vouti pour l'année 1927 produit par Galonsy, chef de division, témoigne de ce que nous avançons. Dans son rapport adressé au Gouverneur général, il se plaint que les « indigènes » sous sa responsabilité utilisent le bois des cases qu'il a fait construire pour faire du feu, que le débroussaillement doit constamment être refait et que les cultures vivrières demandées par les administrateurs ne sont jamais semées[52].

Une autre forme de résistance que nous avons pu observer concerne plutôt la qualité de la main-d'œuvre dans le sens où les « indigènes » sont conscients que les Européens recherchent un rendement et une qualité minimale. Par conséquent, ils vont parfois se laisser dépérir dans l'espoir d'être déclarés inaptes au chef-lieu de la circonscription[53]. Ils vont consommer des drogues ou tout simplement cesser de manger[54]. Conscients qu'ils seront renvoyés au moment du tri initial, ils patientent et attendent de retourner dans leur village se rétablir. Une autre tactique que nous avons pu observer est que « des hommes caractérisés pour leur robustesse se font remplacer par un parent ou un ami ''malingre'' [sachant] qu'il sera renvoyé chez lui au bout de quelques de temps[55] ». Dans d'autres cas, c'est au moment de la visite de l'administrateur que les fuites se produisent. Comme le

---

[52] *Ibid.*
[53] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lasnet, « Rapport sur l'état sanitaire du chemin de fer Congo-Océan », p.224, mars 1928.
[54] ANOM, GG AEF 3H, dossier 32, Matteo-Mathieu-Maurice Alfassa, « Commentaire du tableau des effectifs et des pertes des travailleurs du chemin de fer Congo-Océan », aout 1929.
[55] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Lettre du gouverneur général au sujet des fautes qui ont été commises en Afrique-Équatoriale française depuis un an », p.1 à 14, 28 octobre 1925.

souligne l'inspecteur Ferris dans son rapport de 1929 : « les hommes robustes quittent les villages et les travailleurs chétifs restent[56] » puisqu'ils craignent le recrutement. Ces stratégies témoignent que les « indigènes » sont conscients des catégories conçues par l'administration et les utilisent à leur avantage.

Reprenant l'idée des « indigènes saboteurs », nous avons pu noter, dans divers rapports d'administrateurs locaux, des individus se plaindre du travail des « indigènes ». Ils tirent des constats selon lesquels les populations font preuve d'une « nonchalance croissante », d'un travail inefficace, ou tout simplement d'une mauvaise volonté[57]. Le lexique de la « paresse indigène » employé par les administrateurs témoigne, lui aussi, d'une prise de parole de la part des travailleurs. Comme pour les catégories de travailleurs, les populations locales sont conscientes des objectifs des commandants. Il est donc probable qu'ils préfèrent nuire au travail plutôt que d'y contribuer. C'est une manière pour eux d'affirmer leur mécontentement, mais surtout de contourner des tâches qui les importunes.

Il est intéressant dès lors de nous questionner sur l'influence des chefs lors de ces situations. Vu l'attitude de certains qui jouent parfois un rôle de dissident, ou qui adoptent, au moins, un discours subversif du fait de leurs actions, il est juste d'estimer qu'ils ont influencé les habitants à adopter des réflexes de rébellion. Par exemple, des chefs protestent et se plaignent auprès des administrateurs locaux que la région est épuisée et qu'il est

[56] ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, ANOM, GGAEF 3H, dossier 13, Ferris, « Rapport de M. Ferris concernant la vérification des services sanitaires à Brazzaville (Conditions des travailleurs, acheminement, surveillance sanitaire et rapatriement) », p.1-29, 1929.
[57] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, « Extrait des rapports de situation politique de l'Oubangui-Chari pour l'année 1926 », p.1-3, 1926.

impossible d'envoyer davantage de ressources[58]. D'autres demandent plutôt à visiter les chantiers avant de poursuivre le recrutement au sein de leur village[59]. Nous avons aussi pu voir des chefs sélectionner des recrues malades, ne pas encourager suffisamment les cultures vivrières ou tout simplement ignorer l'envoi des rapports mensuels sur la production locale. Derrière leur statut de chef, ces « indigènes » profitent de leur statut pour commettre des actions subversives à l'endroit de l'administration coloniale ou du moins, affirmer leur désaccord par l'entremise de leurs actions.

Dans ce contexte d'opposition au recrutement pour les chantiers du chemin de fer, les « indigènes » en viennent parfois à se révolter directement. Au lendemain des premiers recrutements dans la colonie d'Oubangui-Chari, le chef de circonscription de l'Ouham mentionne, dans un rapport de situation politique pour l'année 1926, « que la situation politique est assez troublée » et que « le mauvais état d'esprit des indigènes donne lieu à plusieurs incidents sanglants suivis d'exodes nombreux »[60]. Le chef de la circonscription de Ouaka rapporte une situation similaire et mentionne que « quelques dissidences se produisent » et qu'un « noyau de populations réfractaires persiste dans la région de Koukourou »[61]. Dans la circonscription de Baguirmi, le constat rapporté par les chefs de subdivision est autant alarmant. Dans son rapport de recrutement, Monchamp, chef de circonscription du Baguirmi, mentionne une opération menée par quelques gardes dans le but de déloger des « indigènes » qui se sont réfugiés, dans le but de se soustraire du

---

[58] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, s.a., « Note sur la mortalité des travailleurs des chantiers du chemin de fer », p.1-4, 1927.
[59] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Collombert, « Lettre du chef de circonscription du Haut-Ogooué au sujet des fuites de travailleurs », p.1-2, 25 septembre 1928.
[60] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, « Extrait des rapports de situation politique de l'Oubangui-Chari pour l'année 1926 », p.1-3, 1926.
[61] *Ibid.*

recrutement, dans les cavernes au sommet du mont Djimber[62]. Les rapports de situation politique et les rapports de recrutement sont à cet égard fort intéressants[63]. Ils nous permettent de comprendre que malgré de bonnes apparences dans les journaux ou la presse coloniale, la situation sur le terrain est toute autre. Des régions sont dites « réfractaires, hostiles ou mal connue[64] » par des administrateurs, qui mettent la faute des problèmes de recrutement sur les populations concernées. Cette relation tendue prouve que les populations dites « indigènes » n'ont pas accepté le recrutement sans broncher et n'ont pas hésité à affirmer leur ressentiment, avant même de quitter leur village en direction des chantiers.

2.2. L'exil, la fuite et le sabotage, trois formes de résistance propre à la migration de travail

Maintenant que nous avons pu analyser la résistance dans les villages, il est temps de nous interroger sur les résistances qui impliquent la migration des « indigènes » recrutés pour les chantiers du chemin de fer. C'est ce que nous appelons les trois formes de la résistance migratoire. La première est celle de l'émigration pour éviter les recrutements, la seconde, celle de la fuite pour se soustraire des convois et la troisième, celle du sabotage des convois. Il s'agit, dans l'ensemble, d'hypothèses avancées et développées à la lumière des concepts de « every day resistance[65] » et de « droit de fuite[66] ».

---

[62] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Montchamp, « Lettre au sujet du recrutement de travailleurs dans la circonscription de Baguirmi », p.1-12, 1 juillet 1928.
[63] Davantage de rapport mériterait d'être consulté afin de poursuivre la réflexion à ce sujet.
[64] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, « Extrait des rapports de situation politique de l'Oubangui-Chari pour l'année 1926 », p.1-3, 1926.
[65] James C. Scott, *Weapons of the weak*, *op. cit.*
[66] Sandro Mezzadrea, « The Right to Escape », *Ephemera*, vol. 4, n° 3, 2004, p. 267-275.

La première forme de « résistance migratoire », celle de l'émigration pour éviter le recrutement, a été observée par de nombreux chercheurs[67]. Pratique notoire des résistances africaines à la colonisation, la migration au-delà des limites du commandement peut être observée à différents niveaux. Par exemple, des villages congolais situés sur la frontière du Moyen-Congo et des colonies voisines (Gabon, Congo belge, Soudan et Nigeria) se recomposent de l'autre côté de la frontière. Dans ces situations, les gens plient tout simplement bagage et s'installent de l'autre côté de la frontière dans l'espoir d'éviter le recrutement[68]. À l'intérieur même du territoire, il existe un phénomène similaire. Des villages frappés de plein fouet par le recrutement vont se relocaliser dans des circonscriptions à l'abri des requêtes impériales. Par exemple, les territoires de Zanaga ou du Plateau de Mbé, trop loin des postes administratifs, devenaient des « *pull factor* » migratoires puisque les gens qui y immigraient savaient très bien qu'ils ne pourraient être atteints par les agents du gouvernement colonial[69]. C'était donc une manière relativement efficace de fuir les ponctions et de résister aux demandes impériales. Enfin, de l'ordre de la résistance individuelle, les jeunes partaient souvent des villages dans l'espoir d'être engagés par des compagnies concessionnaires[70]. La raison de cette migration était principalement un choix. Plutôt que d'être recruté pour le Congo-Océan, les jeunes choisissent d'être engagés par les compagnies concessionnaires, qui ont reçu l'ordre d'embaucher tous les « indigènes » qui se présentent ou, dans les mots employés par

---

[67] A. I. Asiwaju, « Migrations as Revolt : The Example of the Ivory Coast and the Upper Volta before 1945 », *art. cit.* ; Robin Cohen, « Resistance and Hidden Forms of Consciousness Amongst African Workers », *art. cit.* ; Romain Tiquet, « Migrations protestataires et résistance au travail forcé en AOF, 1900-1946 », *art. cit.*
[68] Joseph Gamandzori, « Chemin de fer, villes et travail au Congo (1921-1953) », *op. cit.*, p. 194.
[69] Gilles Sautter, *De l'Atlantique au fleuve Congo. Une géographie du sous-développement*, *op. cit.*, p. 247.
[70] Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.*, p. 248. et GGAEF 3H, dossier 7, Titaux, « Lettre au sujet des peines à attribuer aux travailleurs », p.1-5, 12 février 1928.

Pégourier dans son rapport, s'engagent auprès de « colons en mauvais termes avec l'administration » pour se réfugier sur leur domaine[71].

La deuxième forme de résistance est la fuite pour se soustraire des convois pendant les déplacements vers les chantiers. Comme le rapport Joseph Gamandzori, des convois entiers disparaissent parfois[72]. Or, les archives que nous avons consultées témoignent davantage d'un phénomène généralisé à l'ensemble des contingents et dont l'ampleur touche davantage de 5 à 10% des effectifs recrutés. Par exemple, pour la totalité des contingents de l'Oubangui-Chari durant l'année 1929, un convoi sur deux arrive incomplet à Bangui en raison des « désertions »[73]. D'un point de vue plus global, pour l'année 1926 par exemple, le volume de désertion pour l'ensemble de l'AEF est de 609 sur 7 719 recrues soit environ 7,9% de l'ensemble des recrutements pour l'année[74]. Pour la route fluviale entre Bangui et Brazzaville, le constat est similaire. Pour l'année 1927, des 6 832 recrues qui transigent entre les deux chefs-lieux, 585 (8,5% du total) désertent[75]. En accord avec l'analyse d'Anthony Assiwajy, ce phénomène non marginal témoigne d'une prise de parole de la part des « indigènes » qui souhaitent partager leur ressentiment à l'endroit de l'administration coloniale[76].

Enfin, la troisième forme de résistance migratoire concerne le sabotage des convois, qui a lieu avant la mise en route des convois. Cette idée est avant tout une hypothèse

---

[71] ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, Pégourier, « Rapport Pégourier », p.1-209, 15 octobre 1926.
[72] Joseph Gamandzori, « Chemin de fer, villes et travail au Congo (1921-1953) », *op. cit.*
[73] ANB, GG, dossier 444, Guitton, « Rapport de l'hôpital de Bangui au sujet des maladies du personnel indigène du service de la main-d'œuvre », p.5, aout 1929.
[74] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, « Tableau destiné à établir les circonscriptions qui ont fourni les travailleurs à la section côtière du Congo-Océan », p.1, 10 aout 1926.
[75] Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.*, p. 249.
[76] A. I. Asiwaju, « Migrations as Revolt : The Example of the Ivory Coast and the Upper Volta before 1945 », *art. cit.*, p. 578.

avancée à la lumière des rapports du médecin de Bangui. Tel qu'évoqué plus haut, il est possible de suspecter que l'envoie de lépreux, de sommeilleux ou de tout autre malade est une tactique de la part de la population ou des chefs dont l'objectif est de nuire au recrutement ou qui souhaitent, du moins, garder les habitants les plus importants dans leur village. En effet, comme le suggère Sautter ou Gamandzori, certains chefs faisaient preuve d'une certaine « connivence » avec leurs hommes[77], c'est-à-dire qu'ils préféraient protéger ces derniers que de les envoyer aveuglément en direction des chantiers du chemin de fer. Le nombre important de malades recensé au sein des convois nous laisse croire que les chefs ont envoyé des gens de « faible constitution physique », et ce, en sachant très bien qu'ils seraient éventuellement renvoyés par les administrateurs coloniaux.

Le troisième convoi de Ouaka, arrivé à Bangui en aout 1929, est un excellent exemple de ce phénomène. Sur les 215 recrues qui le compose, 91 sont qualifiés « d'inaptes définitifs », de « faible constitution », de « jeune », de « mauvais état général » et de « lépreux » (environ 42% des recrues) dès leur arrivée à Bangui[78]. À cela ajoutons les 1 347 décédés ou inaptes sur les 6 832 recrues de 1927 (19,7% de l'effectif annuel)[79]. C'est donc le cinquième des recrues qui décèdent avant même d'atteindre Brazzaville. Bien que ces chiffres soient impressionnants, il serait abusif que d'imputer la totalité des cas de faible constitution à des résistances. En effet, ces hauts taux sont aussi liés mauvaises conditions dans lesquelles s'effectuent les déplacements vers les chantiers et des problèmes de

[77] Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.*, p. 248.
[78] ANB, GG, dossier 444, Guitton, « Rapport de l'hôpital de Bangui au sujet des maladies du personnel indigène du service de la main-d'œuvre », p.5, aout 1929.
[79] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.224, 1928.

ravitaillement en vivres. De plus, étant donné que dans certaines circonscriptions[80] un grand nombre de recrues ont déjà été envoyées sur les chantiers, et que certaines d'entre elles ne sont jamais revenues, le nombre de recrues « aptes » disponible au recrutement a diminué drastiquement. Or, les chefs ont tout de même été contraints de poursuivre l'envoi de travailleurs ce qui inclue inévitablement des « inaptes » ou « malingres ». Malgré cet appel à la nuance, il faut tout de même rendre justice à cette prise de parole publique et constater l'efficacité de tels moyens de résistance. Préservant leur « *public transcript* » intact, puisqu'ils envoient un nombre de recrues suffisant, les chefs adoptent, dans leur « *hidden transcript* », une posture de résistance[81]. En d'autres mots, derrière la collaboration de certains chefs[82] se cache une attitude réfractaire, qui témoigne de leur ressentiment à l'endroit des administrateurs européens.

2.3. La résistance sur les chantiers et dans les camps

Dans les sources, il est possible d'identifier plusieurs cas de résistances propres aux chantiers. Du début à la fin des travaux, des chefs de chantiers se plaignent du rendement des « indigènes ». Selon ces derniers, le volume de travail accompli diminue, et s'affaiblit au point de devenir insuffisant[83]. Selon notre analyse, il est possible de voir ceci soit comme le fruit de demandes excessives ou comme une prise de parole de la part des travailleurs. En effet, face aux demandes incessantes de l'administration ou face à un travail pénible,

---

[80] Nous pensons notamment au Bas-Oubangui, au Moyen-Chari, au Moyen-Logone ainsi qu'aux circonscriptions traversées par le chemin de fer.

[81] James C. Scott, *Domination and the arts of resistance : hidden transcripts*, New Haven, Yale University Press, 1990, 251 p.

[82] Il est à noter que ce ne sont pas tous les chefs qui sont des résistants. Certains sont de tenaces agents de l'administration coloniale.

[83] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, s.a., « Note sur le voyage du gouverneur Alfassa de Pointe-Noire à Brazzaville », p.1-6, octobre 1927 ; ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, s.a., « Note sur la mortalité des travailleurs des chantiers du chemin de fer », p.1-4, 1927. L'incident sur les chantiers Caraslanis (1932) est un exemple probant de l'étendue dans la durée du phénomène.

les travailleurs décident de faire preuve de « mauvaise volonté » c'est-à-dire de travailler lentement, de procrastiner ou encore de revenir en retard des pauses. Nous pouvons aussi classer sous la rubrique de la « mauvaise volonté » celle de « l'insouciance », de « l'indocilité » ou de la « malpropreté »[84]. Sous ces appellations, nous décernons des formes résistance quotidienne de travailleurs qui cherchent visiblement à complexifier le travail de l'administration locale[85]. Par exemple, quand vient le temps d'entretenir les feux pour la nuit, les « indigènes » n'hésitent pas à utiliser le bois des cases, des barrières ou le matériel de couchage[86]. De même, lorsqu'ils sont invités à se séparer « par race » ou « par maladie », les travailleurs vont, comme s'en plaint le médecin Houillon dans son rapport de 1927, « se trainer malgré les barrières pour aller se coucher près d'un camarade malade »[87].

Dans d'autres cas, les travailleurs vont feindre la maladie dans l'espoir d'être exclus du travail. Or en réponse à cela, il n'est pas rare qu'une punition exemplaire soit adoptée[88]. Malgré celle-ci, la pratique demeure courante et il possible de trouver de telles mentions à de nombreuses reprises jusque dans les années 1930. Dans d'autres cas, ce sont simplement des individus, parfois dans anciens engagés, des « vagabonds » qui vont « se promener de chantier en chantier, sans engagements réguliers, travaillant huit jours et se reposant un

[84] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lasnet, « Rapport sur l'état sanitaire du chemin de fer Congo-Océan », p.224, mars 1928.
[85] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Petit, « Extrait du rapport d'inspection du médecin Houillon », p.1-6, 1927.
[86] *Ibid.*
[87] *Ibid.*
[88] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Titaux, « Lettre au sujet du fonctionnement du service de la main-d'œuvre », p.1-5, 12 février 1928.

mois » afin d'y recevoir nourriture et abris[89]. Ils souhaitent ainsi profiter de la situation, mais surtout de la désorganisation qui règne dans le Mayombe.

En revanche, dans certains cas, la résistance ou l'insoumission est insuffisante et il ne reste plus qu'à s'échapper du commandant. Prisonnier de conditions d'existence parfois inhumaines, il n'est pas rare que les travailleurs tentent de s'échapper des camps ou des chantiers. À de nombreuses reprises, nous avons pu constater des administrateurs qui rapportent des fuites depuis le camp de transition de la main-d'œuvre ou depuis les camps des chantiers[90]. En réponse à des tâcherons violents, des tâches difficiles (portage de baril de ciment) ou des manquements quelconques aux conditions d'existence (mauvais ravitaillement, mécontentement entourant du choix de nourriture), les travailleurs n'hésitent pas à se soustraire à ces conditions[91].

À partir des années 1926, lorsque le recrutement pour le Congo-Océan s'intensifie, le phénomène de désertion devient si important que les administrateurs locaux à Brazzaville commencent à parler d'un réseau de désertion qui mobilise des administrateurs, des chefs et des employeurs à la recherche de main-d'œuvre bon marché[92]. Ce qui s'avère être fondé, du moins selon une enquête menée par le commissaire de police Audoye qui estime, à la lumière d'un interrogatoire, que « les travailleurs qui s'évadent se dirigent

---

[89] ANOM, GGAEF 3H, dossier 28, Raphaël Antonetti, « Lettre au sujet de la main-d'oeuvre au Gabon », p.1-4, aout 1926 ; ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Petit, « Extrait du rapport d'inspection du médecin Houillon », p.1-6, 1927.
[90] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Collombert, « Lettre du chef de circonscription du Haut-Ogooué au sujet des fuites de travailleurs », p.1-2, 25 septembre 1928.
[91] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Hilhau, « Rapport d'inspection générale des chantiers de la section Brazzaville », p.1-2, 26 avril 1927 ; ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Aumassip, « Télégramme officiel au sujet de l'évasion de travailleurs à Boukou-N'Sitou », p.1, 1 avril 1928.
[92] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Simyan, « Télégramme au sujet des désertions dans les villages Bacongo », p.1, 20 décembre 1928.

généralement sur Malakou (poste à bois de monsieur Tréchot) »[93]. Afin de confirmer ces soupçons, Marchand, l'inspecteur des affaires administratives du Moyen-Congo, lance une nouvelle enquête afin d'approfondir la compréhension des causes des nombreuses fuites des « indigènes » présents aux camps de Poto-Poto et du Plateau. Ce que nous retenons de ce rapport d'enquête est que dans la circonscription des notables, des chefs et des capitas de villages et à Brazzaville des auxiliaires, des sergents, des gardes régionaux et des infirmiers « indigènes » font pression ou assistent les gens dans leur désertion. En 1928 notamment, « un chef et un capita se sont entremis auprès d'un sergent et d'un infirmer pour faire évader deux de leurs ''frères''[94] ». Comme en témoigne cet évènement, les « indigènes » ont su, d'une part, mettre de l'avant leur solidarité à l'endroit des gens d'une même région, et d'autre part, adopter différentes formes de résistances, entre autres, chez les auxiliaires « indigènes » réputés alliés de l'administration française qui souhaitent causer des problèmes à l'État colonial, mais préserver leur « *public transcript* ».

Les actions subversives menées par les « indigènes » sont ainsi le fruit de leur désir de s'affirmer en marge du système d'oppression et de contrôle mis en place par l'État colonial. Que ce soit chez les travailleurs, les chefs, les capitas ou tout autre membre du personnel administratif, les sources nous permettent d'avancer que l'ensemble des « indigènes » impliqué dans le projet de construction, ou du moins, une part importante, ont cherché et ont su se soustraire en partie ou totalement aux demandes de l'administration, et ce, en adoptant et développant des tactiques multifaces adaptées à leur milieu de travail. Or, dans le temps et l'espace, ce phénomène est changeant. Comme pour

[93] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Audoye, « Extrait du rapport de police du 21 décembre 1928 », p.1, 1928.
[94] ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Marchand, « Lettre au sujet des évasions de travailleurs et de la complicité des auxiliaires indigènes », p.1-4, 14 février 1928.

les lieux de contrainte, les lieux de résistance évoluent en fonction des conditions dans lesquelles s'effectuent l'embauche, le convoiement et le travail. Entre 1921 et 1929, au plus fort de la mortalité[95], les traces laissées dans les archives témoignent d'un phénomène quasi généralisé. Après cette période, notamment en raison de l'amélioration générale des conditions de vie, surtout avec la fin progressive des travaux dans le Mayombe[96], la « rumeur de la machine » s'atténue, le paradigme change et la résistance est davantage sporadique. Elle devient davantage une réponse aux exactions commises par des chefs de chantiers violents plutôt qu'un refus d'être recruté pour les chantiers. Or, comme le rappelle Alexander Keese, malgré les affirmations de l'administration et l'amélioration des taux de mortalité, le chemin de fer continue de provoquer la résistance et la fuite des habitants[97].

3. Négociation et amélioration des conditions de vie des « indigènes »

Dans cette dernière section, nous tenterons de prouver l'existence des lieux de négociation où, quotidiennement, commandant et travailleur trouvent un terrain d'entente, et ce, même si préalablement, la discorde était de mise. Par conséquent, il sera question d'aborder le lien qui unit la coercition et la résistance. Présenté jusqu'à maintenant comme deux espaces distincts, le lieu de négociation devient un espace où la dichotomie colonisée/colonisateur perd son sens. Bien que l'opposition entre eux demeure, il reste que le cœur même de cette relation se trouve dans l'interaction qui allie la résistance et la contrainte. Pour l'administration, la négociation peut être le fruit d'un pragmatisme administratif, d'un calcul d'utilité, qui se décline ainsi : afin de recruter demain, mieux vaut éviter d'en demander beaucoup aujourd'hui. Or, ce n'est pas tout. La négociation est à la

---

[95] Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.*, p. 271-272.
[96] *Ibid.*, p. 272.
[97] Alexander Keese, « Hunting wrongdoers and vagrants », *art. cit.*, p. 158.

fois une des finalités de la résistance anticoloniale ainsi qu'une tentative de négocier ses propres conditions travail. Dans un premier temps, les travailleurs résistent aux demandes des administrateurs puis ces derniers, dans l'espoir de diminuer les révoltes, sont obligés de modifier le contrat qui unit le travailleur et la colonie. D'autre part, certains travailleurs trouvent leur compte dans le travail sur les chantiers du Congo-Océan. Ils acceptent donc, par exemple, de prolonger leur contrat de travail selon certaines conditions (augmentation de salaire, possibilité d'être accompagné de leur femme, ajustement du nombre de recrues à fournir, etc.) et profitent ainsi du contexte politique afin d'améliorer leurs conditions de travail[98].

3.1. La négociation comme réalisme administratif

La négociation comme réponse pragmatique aux problèmes locaux apparait à plusieurs reprises comme c'est le cas lorsque des circonscriptions ou des subdivisions sont retirées sporadiquement du recrutement[99]. Par exemple, lors d'une tournée, le gouverneur général Antonetti fait un discours aux populations Bayombes de la subdivision de M'Vouti, qui sont « inquiets des recrutements passés ». Dans son discours, il promet « de ne plus les employer sur les chantiers de travaux publics, sauf pour l'entretien de la route, et qu'en

[98] Comme pour les lieux de coercitions et de résistance, ceux de négociation ont des particularités spatio-temporelles. Au plus fort du recrutement et de la mortalité (période 1924-1929) la négociation apparait en concomitance à la résistance. Plus cette dernière est forte, plus l'administration locale est portée à traiter avec les rebelles soit par l'entremise de la coercition ou de la négociation. La négociation apparait davantage après un échec de la contrainte. L'administrateur incapable de recruter malgré tout son attirail juridique et pénal, tentera de négocier avec les habitants dans l'objectif de les convaincre. Progressivement, jusqu'au début des années 1930, l'administration aefienne adopte des arrêtés, des décrets ou des instructions diverses dont l'objectif est vraisemblablement d'améliorer le sort des « indigènes » recrutés, mais aussi d'assurer leur collaboration du plus grand nombre.

[99] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Georges Thomann, « Télégramme au sujet d'un arrêt de recrutement dans la Likouala-Mossaka et l'Alima-Léfini », p.1, 9 juillet 1925.

échange il exige une extension continuelle et très sensible des plantations vivrières »[100]. Un contrat similaire est passé avec les habitants de la circonscription du Pool, qui sont exclus du recrutement pour le Mayombe et ne peuvent être envoyés qu'aux chantiers de la division Brazzaville[101].

Une autre forme de négociation adoptée par l'administration coloniale est d'améliorer les conditions d'existence sur les chantiers, sur les routes et dans les camps. Afin d'encourager le recrutement de porteurs ou de travailleurs, elle cherche à réglementer la façon dont s'effectuent les différentes tâches. Ce qui passe notamment par l'adoption d'arrêtés comme celui de 1927 qui vise à réglementer davantage le portage[102]. On y fixe des salaires plus élevés, une règle entourant la ration, des distances, une durée et une charge maximale ainsi que des journées de repos. Ils cherchent aussi à rendre plus attrayant le travail demandé en offrant des conditions de meilleure qualité. Dans le Haut-Ogooué par exemple, le chef de circonscription Collombert, « insiste respectueusement » auprès du gouvernement général afin qu'il lui fasse parvenir des vêtements destinés aux recrues de la circonscription. Il estime que grâce à ceux-ci il pourra recruter plus facilement les travailleurs pour l'année prochaine. L'administration cherche enfin à modifier certaines clauses du contrat passé avec les Batignolles afin de réduire le nombre de travailleurs sur les chantiers, mais surtout de les obliger à utiliser un outillage mécanique[103].

---

[100] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Galonsy, « Rapport politique trimestriel de fin d'année de la subdivision de M'Vouti », p.1-5, 1927.
[101] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.224, 1928 ; ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, s.a., « Notes sur les comptes rendus des chefs de circonscription », p.1-4, 1926 1925.
[102] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Joseph-François Reste, « Arrêté fixant les conditions du portage dans la colonie du Moyen-Congo et les salaires des porteurs », p.1-2, 18 mars 1927.
[103] Voir Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.*, p. 238.

Sur les routes, l'administration cherche à construire des gites d'étapes, des caravansérails, des camps de ravitaillement ainsi qu'un transport automobile entre Brazzaville et Monzi (actuellement Les Bandas)[104]. Dans le Mayombe et sur les chantiers, le paradigme est similaire, l'administration locale lance la construction d'une route entre Monzi et M'Vouti afin d'améliorer les conditions des porteurs alors que le gouverneur général réclame de la SCB une voie de desserte dans le Mayombe[105]. Le service de la main-d'œuvre organise la construction de nouveaux camps et améliore les anciens. En ce qui concerne le ravitaillement des vivres, il augmente le nombre de magasins, il améliore le volume de la ration. Enfin en ce qui a trait à la prophylaxie, il organise l'aménagement d'ambulances, de formations sanitaires et de lazarets[106]. Les salaires sont eux aussi sujets à négociation. Fixés initialement à 1 franc par jour, ils sont bonifiés tout au long des travaux. En 1926 ils atteignent 1,50 franc, en 1928 1,75 franc puis en 1929, les salaires atteignent 2 francs pour les prestataires, 2,50 francs pour les volontaires et 2 francs par jour ainsi que 350 francs en prime pour ceux qui se rengagent pour une durée de 6 mois[107]. Enfin, à partir de 1931, ils reçoivent une prime de 0,25 franc par jour de déplacement à l'aller et au retour[108].

---

[104] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Lettre du gouverneur général au sujet des fautes qui ont été commises en Afrique-Équatoriale française depuis un an », p.1 à 14, 28 octobre 1925.
[105] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Télégramme officiel au sujet des doléances avancées par la SCB », p.1, 18 juin1926.
[106] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Matteo-Mathieu-Maurice Alfassa, « Rapport sur la main-d'oeuvre indigène du chemin de fer Congo-Océan », p.1-6, 25 décembre 1927 ; ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Matteo-Mathieu-Maurice Alfassa, « Lettre au sujet du séjour à Pointe-Noire de Alfassa », p.1-8, 9 octobre 1925. Voir aussi section *Le rétablissement* dans Gilles Sautter, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *art. cit.*, p. 285.
[107] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Matteo-Mathieu-Maurice Alfassa, « Rapport au sujet d'une indemnité de route aux travailleurs du chemin de fer », p.1-6, 14 décembre 1931.
[108] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Raphaël Antonetti, « Arrêté fixant les allocations de la main-d'oeuvre indigène du chemin de fer », p.1-2, décembre 1931.

Toujours dans un même ordre d'idées, l'administration cherche à répondre à certaines demandes des travailleurs. C'est pour cette raison que des jeux sont organisés lors des fêtes du premier janvier (jour de l'an) et que le gouverneur général autorise l'envoi de Koundou et de Koudit, des instruments de musique, à la demande des travailleurs Saras pour qu'ils puissent « danser pendant les jours de repos »[109]. Les chefs de chantiers sont aussi invités à « organiser des jeux et des danses, des activités sportives, de la course ou de la lutte »[110]. En outre, le service de la main-d'œuvre s'engage à offrir un service de correspondance entre les travailleurs et leur famille.

Confronté aux manques causés par la mort des travailleurs et les fins de contrat, le gouverneur général autorise le directeur de la main-d'œuvre à « négocier avec les contingents déjà libérés » afin de les convaincre de rester pour six mois[111]. À l'issue de la négociation, les termes sont les suivants : les travailleurs qui se rengagent auront une prime de salaire, pourront être accompagnés de leur famille et seront soustraits du recrutement pour les années suivantes[112]. Bien que l'ensemble de ces mesures vise le confort des « indigènes », elles camouflent à peine le pragmatisme administratif derrière ces décisions. L'administration ne négocie pas par souci d'humanisme, elle négocie afin de préserver les impératifs impériaux lorsqu'ils sont menacés ou impossibles à atteindre.

---

[109] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Télégramme officiel au sujet de l'envoie d'instruments de musique », p.1, 10 décembre 1927 ; ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Raphaël Antonetti, « Arrêté fixant la composition de la dotation des travailleurs du chemin de fer », p.1-2, 14 décembre 1931.
[110] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Daladie, « Ciruclaire du ministre des colonies », p.1-4, 1924.
[111] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Lettre au sujet de l'acclimatement des nouveaux contingents », p.1, 28 janvier 1926.
[112] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Matteo-Mathieu-Maurice Alfassa, « Télégramme au sujet du recrutement pour l'année 1926 », p.1, 20 mars 1926.

3.2 La protection des « indigènes » comme forme de négociation

Derrière la violence et la coercition que nous avons étudiées précédemment se cache une autre forme de négociation que nous appelons la protection des « indigènes » face aux injustices et à la coercition à outrance. Dans la subdivision de N'Tima par exemple, le chef de subdivision explique son incapacité à envoyer un nombre suffisant de recrues sur les chantiers de la route en 1925 en évoquant la crainte que l'emploi de la force et de la contrainte aurait pour effet de jeter « le désarroi dans la subdivision et compromettrait les recrutements futurs pour le railway[113] ». Humblot, le chef de la subdivision de Pointe-Noire tient un discours similaire et insiste sur le fait que M'Vouti (le chef-lieu) « demande beaucoup trop de travail aux habitants de cette région »[114].

Lorsqu'ils sont visés par des punitions corporelles, les « indigènes » ne sont pas sans moyens pour contrecarrer une peine ou une injustice commise à leur endroit. Ils sont conscients des règles et ne font pas que subir les violences faites à leur endroit. Lorsqu'un crime est commis, il arrive fréquemment qu'une plainte soit formulée et que la direction de la main-d'œuvre dépêche un administrateur pour enquêter. Probablement après avoir reçu une plainte justement[115], le directeur du service de la main-d'œuvre décide de sévir lorsqu'il apprend qu'un agent de la SCB au mont Bamba « exige des manœuvres une durée

---

[113] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Marchand, « Rapport sur l'emploi de la main-d'œuvre prestataire dans la circonscription du Kouilou », p.1-8, aout 1925.
[114] *Ibid.*
[115] Nous assumons la réception d'une plainte puisqu'à plusieurs reprises dans les archives il est fait mention « d'indigènes » qui se présentent au bureau du directeur du service de la main-d'œuvre, chez le médecin, à la case d'un chef de chantier pour rapporter des gestes violents commis à leur endroit.

de travail de 11 heures par jour[116] ». Il entreprend alors de renvoyer le pointeur, de mettre fin à cet excès et de faire rembourser par la SCB le montant des heures indument acquises.

L'attitude du personnel du service de la main-d'œuvre témoigne d'un souci de rendre justice plutôt que de punir aveuglément. Il souhaite avant tout établir les faits à la suite d'enquêtes et semble être conscient de l'attitude violente de certains chefs de chantiers. L'intervention de Bonhomme, directeur de la main-d'œuvre auprès de Rogier, agent d'encadrement de l'EPCO, témoigne de cette attitude. En effet, en 1932, le chef du service de la main-d'œuvre de Brazzaville décide de mener une enquête sur les chantiers Rogier puisque celui-ci tente de punir, par retenue de salaire, des travailleurs faisant preuve de « mauvaise volonté ». Pour Rogier, une punition exemplaire comme celle-ci à l'endroit des « têtes fortes de l'équipe » permettrait « d'éviter le retour d'incidents de ce genre »[117]. Or, au terme de l'enquête, il en résulte que les responsabilités tombent sur Rogier et son équipe d'encadrement puisque les « indigènes » ont quitté le travail après que Fournez un réputé ivrogne ait maltraité les travailleurs et que Tosse, un autre chef de chantier, ait voulu les faire travailler après 18h00 puisque le rendement de la journée a été insuffisant[118]. La décision qui est finalement rendue est de renvoyer le capita Loudaki « pour ne pas avoir empêché ses hommes de quitter le chantier pendant les heures de travail », plutôt que de punir arbitrairement les « têtes fortes » de l'équipe [119]. La négociation a ainsi eu lieu non pas afin de protéger tous les « indigènes », mais plutôt afin d'assurer une certaine justice

[116] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Titaux, « Lettre au sujet d'une infraction sur la durée du travail », p.1, 16 mars 1928.
[117] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Rogier, « Lettre de Rogier au sujet de la mauvaise volonté des travailleurs », p.1, 2 janvier 1932.
[118] ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Serretto, « Compte rendu du rapport d'enquête au sujet des incidents rapportés sur les chantiers de l'EPCO », p.1-2, 7 janvier 1932.
[119] *Ibid.*

auprès d'eux. Cette intervention avait ainsi vraisemblablement le double objectif à de maintenir l'ordre, mais aussi de conserver la confiance des travailleurs à l'endroit des institutions coloniales.

3.3. La négociation comme finalité de la révolte

Les formes de révolte que nous avons analysées dans les sections précédentes ont eu pour effet de motiver ou obliger l'administration coloniale à ajuster ses méthodes. À plusieurs reprises, le bon fonctionnement a été menacé par les fuites des travailleurs. Par exemple, en 1927, les travaux ont eu à arrêter entre les kilomètres 90 et 105 dans le Mayombe en raison des retards, des morts et des blessés[120]. Or, outre l'arrêt involontaire des travaux, l'abandon des villages, l'arrêt de l'entretien des plantations et la cessation du paiement de l'impôt menacent eux aussi la quiétude de certaines circonscriptions. En 1928 par exemple, un administrateur du Kouilou « attire respectueusement » l'attention du gouverneur général sur les « inconvénients politiques du recrutement immédiat sur les engagements volontaires pour les travaux publics »[121]. Il estime en outre que de nouvelles désertions sont à craindre puisque les « indigènes de Madingou répugnent le travail dans le Mayombe ». Ce cri d'alarme trouvera écho auprès du gouvernement général qui suspendra le recrutement dans la circonscription peu de temps après.

En 1928, des situations homologues se produisent dans les circonscriptions du Bas-Oubangui et de la Lobaye sans toutefois donner raison à l'administrateur local. Les demandes étaient bien trop pressantes pour mettre un frein au recrutement. Malgré le refus

---

[120] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Antonetti, Raphaël, « Télégramme officiel au sujet des plaintes formulées par la SCB », p.1, 28 octobre 1927 ; ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Raphaël Antonetti, « Lettre au sujet des effectifs de la main-d'œuvre du chemin de fer », p.1-4, 21 février 1928.

[121] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Servel, « Lettre au sujet du recrutement dans le Kouilou pour l'année 1928 », p.1, 27 mars 1928.

de la demande initiale, le chef de circonscription va plutôt chercher un nouveau consensus avec les « indigènes ». Plutôt que de recruter les premiers venus, il décide de viser les villages dont les habitants ne sont pas encore allés au Mayombe. Dans la Lobaye, un administrateur demande plutôt, afin de calmer les tensions et éviter de futures révoltes lors des prochains recrutements que le « nombre de femmes admises » soit revu à la hausse par le chef-lieu[122]. Enfin, dans des cas d'effervescence extrêmes ou de révolte, nous sommes en mesure d'observer le même phénomène. Par exemple, après le meurtre d'un habitant de la subdivision de Pointe, un nommé François Macosso, les villages Bavili de la circonscription de Pointe-Noire sont pratiquement en révolte et l'administrateur local recommande de « s'abstenir de tout recrutement »[123] ce qui sera plus tard accepté par le gouverneur général.

L'alimentation des travailleurs est aussi un sujet qui occasionne des tensions avec les administrateurs locaux. Plutôt que de manger de la feuille de chikwangue, les Saras préféraient la jeter au sol alors que certains vont s'affaiblir se laisser mourir « ou à l'hôpital ou dans un coin de leur case, incapable d'une réaction quelconque et refusant même toute nourriture[124] ». Face à la résistance des nouvelles recrues lors de la transition vers « l'alimentation des chantiers », les médecins recommandent une alimentation « progressive et adaptée » après 1928. Plus près de ce qu'ils appellent « l'alimentation de race », elle devait, selon ces derniers, réduire le mécontentement des travailleurs [125].

---

[122] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Jacoulet, « Lettre au sujet du recrutement dans la circonscription du Bas-Oubangui », p.1, 24 mars 1926.
[123] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Marchand, « Rapport mensuel d'aout 1925 sur le fonctionnement du service de la main-d'oeuvre », p.1-6, 21 septembre 1925.
[124] ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, Pégourier, « Rapport Pégourier », p.1-209, 15 octobre 1926.
[125] *Ibid.*

Il y a enfin des rapports qui font mention de l'attitude réfractaire des travailleurs face aux mesures sanitaires prises à leur endroit. Il n'est pas rare de voir des mentions « s'est enfui de l'hôpital », « refuse un traitement », « refuse l'alimentation » lorsqu'il est question d'hospitalisation ou d'isolement[126]. Des mesures sont donc prises pour mettre fin à cet état des choses. Des permissions spéciales sont adoptées afin de permettre aux malades d'être accompagnés par leur famille lorsqu'ils sont placés en isolement dans un lazaret[127]. Toutefois, consciente que la maladie est au centre des problèmes, l'administration applique avec sévérité ses principes sanitaires et négocie rarement.

En sommes, nous ne voyons pas la négociation des travailleurs comme des actes de résistance, mais comme une acceptation du statut de travailleur puis une tentative de modifier les modalités de leur subjugation. Plutôt que d'opter pour la voie de la « désertion », de la désobéissance ou de la révolte armée, certains essaient plutôt de moduler les formes de leur domination ou d'en réduire les inconforts. Du côté du commandant, la négociation est plutôt une tentative de réduire les risques de révolte et de s'assurer, en usant d'un minimum de contrainte[128], de maintenir les effectifs et les ressources nécessaires à la mise en valeur, ou dans notre cas, à la construction du chemin de fer. Le lieu de négociation se situe ainsi à l'interstice du lieu de résistance et du lieu de

---

[126] ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Lasnet, « Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan », p.224, 1928.

[127] ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Boyé, « Notice pratique sur la prophylaxie de la maladie du sommeil », p.1-20, 30 décembre 1924.

[128] Le terme minimum de contrainte laisse place à la latitude propre à la relation de travail. Bien que dans certains documents l'administration tente de bien paraitre, montrer une certaine amélioration, il n'en demeure pas moins que la contrainte demeure centrale à l'exploitation coloniale. De plus, la relation raciste motive ou encourage la violence faite à l'endroit des travailleurs. Malgré les nouvelles réglementations ainsi qu'une apparence plus soignée, le travail forcé, ou la « prestation » demeure des outils de contrôle de la main-d'œuvre et entraine par le fait même la résistance puis la négociation.

contrainte, mais empiétant tout de même constamment sur ces deux espaces complémentaires.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Étudier la relation entre le travail contraint en colonie, le commandement colonial, la « mise en valeur » coloniale et la notion d'espace colonial nous a permis de jeter un regard nouveau sur la construction du chemin de fer Congo-Océan. Plus qu'une entreprise coloniale meurtrière, cet évènement est une porte ouverte sur le monde colonial et le rapport tumultueux entre l'administration européenne et les populations locales. Le Congo-Océan devient ici davantage un cas auquel nous avons appliqué un cadre conceptuel et analytique plutôt qu'un évènement unique, hors du commun. Cette lecture nous a permis de repenser la façon d'analyser la construction des infrastructures « modernes » par la France dans ses colonies.

Dans le premier chapitre, nous avons tout d'abord cherché à comprendre les motifs de la construction du chemin de fer. Notre analyse nous a permis d'avancer, en accord avec l'historiographie, que le chemin de fer représentait, aux yeux des observateurs de l'époque, un investissement essentiel à la « mise en valeur » coloniale. Ces derniers jetaient un regard idyllique sur les colonies et peignaient un portrait dont les contours n'englobaient rien de moins qu'un vaste territoire vierge, mais riche en ressources naturelles. Le visage humain de ce portrait demeurait, pour sa part, limité à quelques études ethnographiques et demeurait surtout figé dans une conception raciste de l'humanité voulant que la modernité occidentale soit l'apogée de toute civilisation. Ces deux aspects, l'un économique (la « mise en valeur ») l'autre social (la « mission civilisatrice »), ont ainsi tous deux influencés et légitimé, du moins en France, la construction de cette voie ferrée.

Comme bien des chercheurs, nous avons rapidement exposé les limites de ce bon vouloir européen. Le désir de « sortir de leur ignorance » les « grands enfants » que sont

les « indigènes » ou celui de doter l'Afrique des moyens de transport nécessaires à son développement économique ne visaient en rien les objectifs rapportés dans certains journaux métropolitains. De plus, comme l'a judicieusement analysé Catherine Coquery-Vidrovitch dans son monumental ouvrage sur les entreprises concessionnaires en AEF[1], le modèle concessionnaire adopté en AEF a mis au grand jour les limites de l'impérialisme français et sa prétention à améliorer le sort des populations « indigènes ». Au début des années 1920, la situation économique de l'AEF est loin de ce qu'anticipaient les plus optimistes observateurs. Les finances du gouvernement général peine à couvrir les dépenses et les infrastructures tant attendues ne sont jamais venues. Ce constat nous a permis d'avancer que le gouvernement général et le gouvernement métropolitain ont finalement décidé d'aller de l'avant avec ce projet ferroviaire, non parce qu'ils avaient les moyens de le faire, mais parce qu'ils étaient obligés. Ce constat nous a enfin permis d'avancer que l'importance supposée du chemin de fer a légitimé l'endettement massif de la colonie pour financer ce projet, mais surtout la mise en place d'une structure administrative déficiente.

Nous avons ensuite exploré le lien entre le modèle de financement du chemin de fer et les formes du travail en Afrique-Équatoriale française. En accord avec les nombreuses analyses sur le travail forcé en situation coloniale, nous avons exposé les liens entre le sous-financement colonial français, les impératifs impériaux et le travail forcé. Dans l'objectif d'engendrer le moins de coûts possible, le gouvernement général et la société de construction des Batignolles ont utilisé une main-d'œuvre « bon marché »

[1] Catherine Coquery-Vidrovitch, *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930*, *op. cit.*

recrutée directement dans la colonie. Tout s'est ainsi fait dans l'objectif d'économiser et de ménager un budget excessivement serré. C'est donc par faute de capital puis par absence d'un souci minimal à l'égard de la valeur de la vie des « indigènes » que le gouvernement général a prescrit des prestations de travail et a, en accord avec la SCB, consenti à maintenir, en permanence, 8000 travailleurs sur les chantiers du Mayombe. Sur le plan politique, nous avons pu avancer que le modèle de travail a été légitimé par la rhétorique de la mission civilisatrice voulant que le travail forme ou éduque les « indigènes », puis qu'il a été appliqué par un attirail de contraintes légales et physiques.

Ce premier chapitre nous a permis de montrer le lien entre la rhétorique de la « mise en valeur », le sous-financement colonial, les conventions de 1921-1925 et les mauvaises conditions de vie des travailleurs. Pressé de « mettre en valeur » le territoire, et ce, à moindre coût, le gouvernement colonial a construit le chemin de fer aux prix d'une mobilisation effrénée de travailleurs dont les conditions de vie vont s'avérer difficiles en raison du manque de ressources investies par celui-ci. De plus, motivé par le postulat voulant que les « indigènes » sont « inférieurs » ou qu'ils doivent être éduqués ou civilisés, le gouvernement général n'a jamais cherché à remettre en question son approche. Conséquemment, c'est sans moyen suffisant, avec une croyance aveugle envers leurs convictions, que les administrateurs de l'AEF ont signé des contrats impossibles à respecter avec une société de construction qui s'est convaincue de mener à terme un projet en appliquant la même logique que le gouvernement, à savoir, sans se doter des moyens nécessaires pour assurer la sécurité des travailleurs. Bien que la preuve n'est plus à faire, le premier chapitre nous a permis de démontrer que cet ensemble d'éléments, à première

vue disparate, a mené le gouvernement général à lancer un projet de construction sans se soucier des risques et des coûts humains.

Dans le second chapitre, nous avons analysé, dans un premier temps, les formes du commandement, dans un second temps, l'identité des travailleurs et dans un troisième la route qu'ils devaient suivre de leur domicile aux chantiers. Cette lecture des archives et de l'historiographie nous a permis de mettre en lumière le fonctionnement de la machine administrative du Congo-Océan. Bien qu'une analyse plus détaillée de l'ensemble des services administratifs serait pertinente, nous avons opté pour une analyse à l'échelle de l'AEF et du gouvernement général. La période a ainsi été découpée entre les administrations des gouverneurs généraux Augagneur et Antonetti. Cette analyse nous a mené davantage vers l'étude de la mise en place des différents services et les réformes qu'ils ont respectivement proposées. Cela nous a permis d'analyser et de comprendre la structure administrative qui a permis de contrôler les milliers de travailleurs qui ont été nécessaires à la construction du Congo-Océan.

Nous avons été en mesure de poursuivre, dans cette deuxième partie, nos conclusions tirées au terme du premier chapitre. Motivés par les principes de « mise en valeur » et de « mission civilisatrice », les administrateurs n'ont pas eu le choix d'adopter des plans d'action irréaliste. Encouragé par les croyances identifiées plus haut, mais aussi par un désir de compléter le plus rapidement possible la construction de la voie ferrée, le modèle de gestion mis en place par Augagneur puis modifié et adopté par Antonetti n'a pas permis de prévenir la surmortalité des travailleurs. Sans avoir les moyens de leur ambition, ces deux gouverneurs ont lancé des projets de grande envergure sans réellement se soucier du sort des travailleurs. Cette négligence a entre autres été motivée par le

sentiment de supériorité moral des Européens et la conviction selon laquelle le travail demandé était juste. Il n'a fait qu'encourager les administrateurs à poursuivre dans cette direction, même si tout indiquait la catastrophe à venir, soit la mort de milliers de travailleurs. En outre, la croyance envers l'idée selon laquelle ils doivent enseigner le travail aux « indigènes », qu'ils doivent les « civiliser » coute que coute et que la vie d'un travailleur à un prix évalué à quelques francs n'a fait que banaliser la mortalité de milliers de personnes. Plutôt que de sauver la vie de travailleurs, le gouvernement général a préféré sauver quelques francs sur son budget supposément limité. L'ensemble de ces croyances n'ont que retardé l'adoption des premières politiques visant à l'amélioration des conditions de vie à la fois en ce qui a trait au transport, à l'hébergement et à la sécurité des travailleurs.

Dans la dernière section de ce chapitre, nous avons analysé les conséquences du sous-financement sur la route suivie par les travailleurs. Cette section, bien que parfois descriptive, nous a permis de mettre en lumière les limites des services administratifs et les motifs de la résistance. La fuite, la désertion des travailleurs, leur refus catégorique et leurs nombreuses stratégies de résistance ont vraisemblablement été le fruit des mauvaises conditions, sur les chantiers, mais aussi tout au long de la route. En analysant la route, nous avons compris qu'elle est non seulement longue, mais qu'elle est aussi relativement complexe et composée de nombreuses étapes lors desquelles les travailleurs pouvaient facilement exprimer leur ressentiment à l'endroit des administrateurs. Elle ne se limite ainsi pas qu'à la présence de ces derniers sur les chantiers, mais touche plutôt l'ensemble de leur séjour au cœur même de la machine administrative analysée et décortiquée dans le second chapitre. Cette section nous a permis d'illustrer une conséquence directe du mauvais traitement et de la négligence administrative à l'endroit des travailleurs. Comme

mentionné, frileuse à l'idée d'investir les sommes nécessaires pour assurer le confort des travailleurs, l'administration a laissé se dérouler, dans des conditions désastreuses, le transport de ces derniers. Les administrateurs coloniaux ne font que se plaindre du manque de fond, de la précarité de leur finance ou de l'absence de moyen suffisant. Ils ont ainsi poursuivi une politique insoutenable pour les habitants dont le coût humain fut astronomique. Ils profitent des excuses mentionnées plus haut et jettent le blâme sur le manque de moyen ou sur la faiblesse physionomique des travailleurs. Ces acteurs du gouvernement général n'ont fait que se laver les mains du sang des milliers de victimes dans l'espoir de se dissiper de toute responsabilité.

Enfin, dans le troisième chapitre, nous avons ainsi cherché à donner voix aux milliers de travailleurs ainsi qu'aux dizaines d'administrateurs blancs et « indigènes » qui ont maintenu l'ordre sur une base quotidienne. À la lumière de notre analyse, nous estimons qu'il est juste de renier le caractère « extraordinaire » du Congo-Océan. L'épisode de la construction de cette voie ferrée représente en tout point le commun de la relation coloniale, mais à une échelle beaucoup plus vaste que l'entretien d'un village du Soudan français ou des routes au Sénégal, par exemple. La construction du chemin de fer Congo-Océan est un témoignage d'un phénomène qu'il est possible d'observer dans d'autres projets d'infrastructures coloniales, celui de la négociation spatiale.

Cette approche nous a permis de transformer le « monolithe spatial » pensé par la géographie coloniale en un espace beaucoup plus complexe et empreint de subtilités. Les lieux de contraintes, de négociations et de résistances sont ainsi apparus et ont fracturé la conception erronée d'un monde colonial entièrement contrôlé par les administrateurs européens et leurs auxiliaires. L'espace colonial nous apparait ainsi comme un espace

partagé entre l'État colonial et la population locale, mais aussi contestée par ces derniers. Comme il est possible de le voir sur notre carte interactive[2] dans la section chapitre 3, l'espace colonial n'est pas qu'un immense polygone. Il s'agit plutôt de centaines de lieu d'interaction entre l'administration et les travailleurs. Tantôt tournée vers la confrontation, tantôt vers la négociation, cette espace est plus complexe que voulaient le laisser entendre les géographes coloniaux. L'espace contrôlé par les Européens pensé comme un vaste territoire est bien moins homogène que ne le laissent croire certains témoignages. Fracturé par les actions subversives des « indigènes » le monolithe aefien est entièrement remis en question au terme de notre analyse spatiale de la négociation et de la résistance. Cette approche nous permet de démarquer notre travail des autres études portant sur le sujet en plus de contribuer à l'historiographie par l'entremise d'un projet numérique jamais fait auparavant. Cette approche nous a notamment donné l'occasion de cartographier, dans un premier temps, la portion européenne de l'espace colonial, puis, dans un second, l'espace de résistance. En plus d'appliquer des concepts issus de l'historiographie récente, nous joignons une analyse spatiale originale, qui nous a permis de prouver nos hypothèses entourant la coproduction spatiale de l'espace colonial. Cette mise en carte nous a enfin aidés à partager avec les lecteurs l'ensemble de nos observations issues des archives sans devoir nous limiter à une synthèse sous forme d'écrits dans un chapitre. Le volume imposant de documents consultés dans le cadre de cette recherche est ainsi décortiqué et rendu accessible sur la plateforme numérique.

[2] Vous pouvez trouver la carte à cette adresse :
https ://histoireetmemoires-afrique.usherbrooke.ca/pages/app_congo_ocean/accueil_congo_ocean.html

Les lieux de coercition que nous avons identifiés sont principalement les espaces occupés par les Européens et ceux qui apparaissent fréquemment sur les cartes coloniales. Au terme de notre analyse, nous avons ainsi identifié les chefs-lieux, les routes, les villages et les postes importants comme les principaux lieux de contrainte. Certains de ces lieux sont des points où les travailleurs sont contrôlés par des miliciens ou des gardes (chefs-lieux de circonscription, Bangui, Brazzaville, Mavouadi), d'autres sont ceux d'où émanent les lois et les arrêtés qui dotent les administrateurs d'un attirail juridique et pénal suffisant pour maintenir ou mener au travail les « indigènes ». Enfin, d'autres lieux sont des infrastructures utilisées pour convoyer les travailleurs recrutés (routes, camps de transition et postes administratifs).

Ce que notre analyse nous a permis d'avancer est que, malgré le caractère coercitif de ces lieux, la résistance des travailleurs a constamment su perturber le contrôle voulu par les administrateurs. Des endroits où l'on pourrait croire le contrôle infaillible sont constamment contestés par les travailleurs qui tentent par des moyens divers de subir la coercition avec des effets atténués au maximum. Nous pensons notamment aux désertions en masse sur les chantiers, sur la route ou dans les camps de transition, mais aussi aux auxiliaires et aux chefs qui profitent de leur statut pour résister. D'autres lieux de résistance que nous avons pu observer sont ceux situés en marge de la coercition. Conscient de l'espace qui les entoure, mais aussi de la portée réelle de l'administration coloniale, de nombreux « indigènes » ont su se soustraire et remettre en question l'homogénéité spatiale pensée par les administrateurs coloniaux en se dirigeant vers des lieux inaccessibles comme certains massifs montagneux ou simplement au-delà des frontières de l'AEF.

Bien que nous aurions pu croire que les trois types de lieux de négociation maintiendraient une certaine hétérogénéité, notre recherche nous a permis de constater que ceux-ci sont en constant contact. La coercition, la négociation et la résistance ne peuvent qu'exister en parallèle. À la lumière de nos analyses, nous estimons que la coercition entraine la résistance puis que la résistance entraine, à son tour, la négociation. Or, la négociation ne marque pas la fin de la coercition ou de la contrainte. Le concept de négociation ne doit pas être perçu comme une tentative de défense de l'administration coloniale, mais bien comme les conséquences d'un pragmatisme administratif voulant que, pour se maintenir en place, le gouvernement général, ainsi que l'ensemble de ses représentants, doivent éviter de dépasser la limite de ce que peut accepter la population avant qu'elle ne commence à exprimer son ressentiment par la révolte. La négociation n'est pas l'expression d'un sentiment humaniste, elle est froide et distante. Elle est le fruit de missions d'inspections et de calculs d'utilités. La négociation ne doit en rien remettre en question le caractère éminemment policier de l'entreprise coloniale et la violence qui en découle. La négociation nous a toutefois permis de jeter un regard moins dichotomique sur la relation coloniale. En appliquant ce concept, nous avons été en mesure de contribuer à la construction d'une narration davantage centrée sur le rôle des travailleurs dans leur propre destin. L'agentivité des travailleurs ne se limite ainsi plus à leur résistance. Elle s'étend désormais à leur capacité à interagir avec leur milieu de travail et le système de gouvernance qui cherche à les contrôler, dans l'objectif de réduire les inconforts occasionnés par ces derniers.

BIBLIOGRAPHIE

I-SOURCES

a) Documents manuscrits

i) Archives nationales d'outre-mer

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Fixation du contingent de travailleurs recrutés pour le chemin de fer à fournir par chaque colonie en 1932.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Rapport au sujet d'une indemnité de route aux travailleurs du chemin de fer.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Allocation d'une indemnité de route aux travailleurs du chemin de fer.

Aix-en-Provence, Archives nationales d'outre-mer, GG AEF 3H, dossier 32, Commentaire du tableau des effectifs et des pertes des travailleurs du chemin de fer Congo-Océan.

Aix-en-Provence, Archives nationales d'outre-mer, GG AEF 3H, dossier 32, Rapport du gouverneur secrétaire général du gouvernement général de l'AEF sur la main-d'œuvre indigène du chemin de fer Congo-Océan.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Répartition par ouvrage des travailleurs de la main-d'œuvre et du pays à la date du 23 mars 1928.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Rapport sur la main-d'œuvre indigène du chemin de fer Congo-Océan.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Télégramme au sujet du recrutement pour l'année 1926.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, La main-d'œuvre du chemin de fer avant l'arrivée de monsieur le gouverneur général Antonetti.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lettre au sujet du séjour à Pointe-Noire de Alfassa.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H 9, Lettre au sujet des travailleurs du BO de la subdivision de Souanké.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Réponse à un article de René Maran.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Arrêté fixant la composition de la dotation des travailleurs du chemin de fer Congo-Océan en ce qui concerne l'habillement, l'équipement, le campement et le couchage.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Arrêté fixant la composition de la dotation des travailleurs du chemin de fer.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Arrêté fixant les allocations de la main-d'œuvre indigène du chemin de fer.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Arrêté déterminant les infractions passibles de sanctions de police administrative.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Arrêté réprimant les faits d'emport d'avance commis par les manœuvres employées sur les chantiers en Afrique-Équatoriale française.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Lettre au sujet de l'affaire Kondo.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Télégramme officiel au sujet des travailleurs chinois.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lettre au sujet des effectifs de la main-d'œuvre du chemin de fer.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Télégramme officiel au sujet de l'envoi d'instruments de musique.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Télégramme officiel au sujet des plaintes formulées par la SCB.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Télégramme adressé au chef de circonscription de la Haute-Sangha au sujet du recrutement pour le chemin de fer.

Aix-en-Provence, Archives nationales d'outre-mer, GGAEF 3H, dossier 7, Lettre au sujet des mains-d'œuvre du chemin de fer.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Arrêté complétant l'arrêté du 7 janvier 1925 organisant le service de la main-d'œuvre.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Arrêté portant création d'un service de transport automobile.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lettre au sujet de la surveillance des détachements en cours de route.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lettre au sujet de l'acclimatement des nouveaux contingents.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 28, Lettre au sujet de la main-d'œuvre au Gabon.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lettre du gouverneur général au sujet des fautes qui ont été commises en Afrique-Équatoriale française depuis un an.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Arrêté portant création de la circonscription des travaux publics de Pointe-Noire et du contrôle de la main-d'œuvre.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Notes sur les ordres donnés et les comptes rendus au sujet du recrutement de la main-d'œuvre pour le chemin de fer dans les colonies de l'Oubangui-Chari et du Tchad.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Télégramme officiel au sujet des doléances avancées par la SCB.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Rapport de gestion sur le fonctionnement du service de la main-d'œuvre du chemin de fer pendant le mois de décembre 1923.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Lettre au sujet du mauvais traitement des travailleurs du camp de Poto-Poto.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Extrait du rapport de police du 21 décembre 1928.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Rapport de gestion sur le fonctionnement du service de la main-d'œuvre du chemin de fer pendant le mois de décembre 1923.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Lettre au sujet du mauvais traitement des travailleurs du camp de Poto-Poto.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Extrait du rapport de police du 21 décembre 1928.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Arrêté déterminant les attributions du chef de la circonscription du chemin de fer.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Recrutement et ravitaillement de la main-d'œuvre du chemin de fer.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Note adressée au lieutenant-gouverneur du Moyen-Congo au sujet du service du recrutement de la main-d'œuvre du chemin de fer.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Télégramme officiel au sujet de l'évasion de travailleurs à Boukou-N'Sitou.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Notice pratique sur la prophylaxie de la maladie du sommeil.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, État des renseignements demandés sur la liste des travailleurs de la main-d'œuvre rapatriés dans leurs subdivisions.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Rapport au sujet des évasions au camp du plateau.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lettre du chef de circonscription du Haut-Ogooué au sujet des fuites de travailleurs.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Rapport sur l'entrainement au travail des recrues et de leur adaptation à l'alimentation des chantiers.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 28, Rapport relatif au transport des travailleurs.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 13, Rapport de M. Ferris concernant la vérification des services sanitaires à Brazzaville (Camp de concentration de Brazzaville et transports fluviaux).

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 13, Rapport de M. Ferris concernant la vérification des services sanitaires à Brazzaville (Conditions des travailleurs, acheminement, surveillance sanitaire et rapatriement).

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Rapport politique trimestriel de fin d'année de la subdivision de M'Vouti.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 48, Lettre au sujet de la manifestation menée par Hip.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Rapport de situation d'effectif.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Note sur le projet de circulaire de l'inspecteur des travaux publics sur la discipline des chantiers.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Mission d'inspection de l'inspecteur général du service de santé en AEF - Accidents du travail.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Mission d'inspection de l'inspecteur général du service de santé de l'AEF - Inspection sanitaire de la route.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lettre au sujet du recrutement dans la circonscription du Bas-Oubangui.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 28, Télégramme officiel adressé au gouverneur général.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Lettre du chef du service de la main-d'œuvre au sujet d'un travailleur frappé par un surveillant des travaux publics.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Nouveau plan de campagne des travailleurs.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 48, Télégramme officiel du médecin inspecteur Lasnet.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Rapport sur l'état sanitaire du chemin de fer Congo-Océan.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 9, Rapport d'inspection de l'inspecteur général du service de santé des colonies sur l'état sanitaire des chantiers du chemin de fer Brazzaville-Océan.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Fiches d'évaluation individuelle.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Rapport médical mensuel d'aout 1925.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, Note destinée au gouverneur général au sujet des désertions sur les chantiers et dans les camps.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Rapport du médecin-major Levet au sujet des conditions de vie des travailleurs du chemin de fer.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Lettre au sujet de l'incident impliquant le sergent Roustan.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Lettre au sujet des évasions de travailleurs et de la complicité des auxiliaires indigènes.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Rapport mensuel d'aout 1925 sur le fonctionnement du service de la main-d'œuvre.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Rapport sur l'emploi de la main-d'œuvre prestataire dans la circonscription du Kouilou.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Décision au sujet de la ration journalière des travailleurs recrutés pour le Congo-Océan.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Lettre sur la procédure à suivre en cas de désertion sur les chantiers.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Rapport de tournée d'inspection.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 32, Rapport sur l'organisation de la main-d'œuvre du chemin de fer depuis 1921.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Décret du 21 décembre 1920 portant ouverture des travaux entre les kilomètres 0 et 20 côtés Brazzaville.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Décret du 11 mai 1922 portant ouverture de travaux du km 0 au km 40 côté Pointe-Noire.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Lettre au sujet du recrutement de travailleurs dans la circonscription de Baguirmi.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, Rapport Pégourier.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Extrait du rapport d'inspection du médecin Houillon.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Compte rendu au sujet de la mauvaise volonté des travailleurs chinois.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Télégramme officiel au sujet d'une demande d'autorisation pour envoyer, à Brazzaville.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Arrêté fixant les conditions du portage dans la colonie du Moyen-Congo et les salaires des porteurs.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Lettre de Rogier au sujet de la mauvaise volonté des travailleurs.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 16, Tracé de la ligne : cartes d'ensemble.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lettre de Rouberol au sujet des journées effectivement faites sur les chantiers de la SCB.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Note sur le voyage du gouverneur Alfassa de Pointe-Noire à Brazzaville.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Note sur la mortalité des travailleurs des chantiers du chemin de fer.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Note sur les comptes rendus des chefs de circonscription.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Lettre au sujet des voies de faits commis à l'endroit d'indigènes.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 32, Compte rendu du rapport d'enquête au sujet des incidents rapportés sur les chantiers de l'EPCO.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lettre au sujet du recrutement dans le Kouilou pour l'année 1928.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Télégramme au sujet des désertions dans les villages Bacongo.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Télégramme au sujet d'un arrêt de recrutement dans la Likouala-Mossaka et l'Alima-Léfini.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 8, Rapport mensuel de juin 1925 au sujet des travaux du chemin de fer.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lettre au sujet d'une infraction sur la durée du travail.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Rapport au sujet de la brutalité et des sévices exercés par le nommé Meregnani.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Rapport de l'administrateur Titaux au sujet de l'affaire Garassena.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Lettre au sujet du fonctionnement du service de la main-d'œuvre.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 37, Procès-verbal d'information de l'interrogatoire de Paul M'Boungou.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 5, Financement, situation de l'emprunt levé pour la construction du CFCO : textes législatifs et réglementaires, correspondance.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 17, Tracé de la ligne, étude d'un chemin de fer Tchad-Cameroun : rapport, correspondance.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 21, Avenant à la convention avec la Société de construction des Batignolles, élaboration et application : rapports, correspondance.

Archives nationales d'outre-mer, GG AEF 3H, dossier 13, Rapports de l'inspecteur Kair, chef de la mission.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 13, Rapports de l'inspecteur Jochaud Du Plessix, réponses du gouverneur général.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 48, Indiscipline des travailleurs : rapports, correspondance.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 58, État sanitaire des travailleurs de Mindouli : rapport sanitaire mensuel.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 48, Les travailleurs chinois en AEF.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Réponse au sujet du contrôle du travail sur les chantiers et des inspections administratives.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 20, Avancement des travaux : rapports, correspondance.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 10, Mesures prises à l'issue de l'inspection : correspondance.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 9, Rapports sur l'organisation générale du service de la Main-d'oeuvre, le régime réglementaire du travail, les chantiers de Pointe-Noire et du Mayombe (M'Vouti), le dépôt de Brazzaville, le recrutement, l'acheminement des convois de travailleurs, l'habillement et l'équipement des travailleurs, le ravitaillement des chantiers, l'hygiène des camps, l'état sanitaire des chantiers, les accidents du travail, le maintien du moral.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 11, Demandes de renseignements de l'inspection et réponses du gouverneur général, rapports sur l'état sanitaire des chantiers et sur le début de l'essai de travailleurs chinois, observations du gouverneur général.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 26, Études sur la main-d'œuvre du CFCO : rapports, articles, correspondance.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 60, Accidents du travail et maladies professionnelles : notes, correspondance.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, La main-d'œuvre avant l'arrivée de monsieur le gouverneur général Antonetti. Note explicative.

Archives nationales d'outre-mer, GG AEF 3H, dossier 8, Mission d'inspection Pégourier : textes législatifs, notes, rapports et correspondance (1924/1926) ; rapport final, extraits des rapports particuliers et réponses du gouverneur général.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 7, Documentation remise à l'inspecteur : textes législatifs, notes, rapports et correspondance ; réponses aux questions de l'inspection.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 56, État sanitaire des chantiers du CFCO : rapports sanitaires mensuels; rapport sanitaire annuel.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Extrait des rapports de situation politique de l'Oubangui-Chari pour l'année 1926.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 14, Mises en cause de la construction du CFCO et des modalités d'emploi de la main-d'œuvre, par des journaux et des députés : coupures de presse, correspondance.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 19, Problèmes techniques de la construction et aménagements périphériques (routes automobiles, ponts, gares, téléphone) : correspondance.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 55, État sanitaire des travailleurs : rapports des services médicaux.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Convention entre le gouvernement général de l'Afrique-Équatoriale française et la Société de construction des Batignolles.

Aix-en-Provence, ANOM, GG AEF 3H, dossier 37, Mauvais traitements infligés aux travailleurs par l'encadrement : correspondance.

Aix-en-Provence, ANOM, GGAEF 3H, dossier 7, Croquis montrant ce qu'était le service de la main-d'œuvre avant l'arrivée de monsieur le gouverneur général Antonetti.

ii) Archives nationales de Brazzaville

Brazzaville, Archives nationales de Brazzaville, GG 337, Lettre de l'administrateur de troisième classe Bideaux au Lieutenant-Gouverneur du Moyen-Congo.

Brazzaville, Archives nationales de Brazzaville, GG 137, Production du territoire en tonne.

Brazzaville, ANB, GG 125, dossier 5, Rapport du chef de service de la construction du CFCO sur l'avancement des travaux au 1er juin 1931.

Brazzaville, ANB, GG 444, Tableaux au sujet des malades de la main-d'œuvre chinoise pendant le mois de mai 1930.

Brazzaville, ANB, GG 444, Rapport de l'ambulance de Pointe-Noire au sujet des malades de la main-d'œuvre.

Brazzaville, ANB, GG444, Rapport de l'hôpital de Bangui au sujet des maladies du personnel indigène du service de la main-d'œuvre.

iii) Centre d'histoire et d'études des troupes d'outre-mer

Fréjus, CHETOM, 15H54 Dossier 5, Étude du Général Lhermite qui a opéré au sein du service de la main-d'œuvre entre 1930 et 1932.

Fréjus, Centre d'histoire et d'étude des troupes d'outre-mer, 15H54 Dossier 5, Le service de la main-d'œuvre indigène du chemin de fer Congo-Océan.

b) Journaux

ANGOULVANT, Gabriel. « Exposé de la situation politique, économique et financière de l'Afrique-Équatoriale française ». *Journal officiel de l'Afrique-Équatoriale française*, vol. 17, n° 3, février 1920, p. 46-69.

ANTONETTI, Raphaël. « Discours d'ouverture du conseil de gouvernement de l'Afrique-Équatoriale française ». *Journal officiel de l'Afrique-Équatoriale française*, vol. 23, n° 24, décembre 1926, p. 785-792.

AUGAGNEUR, Jean-Victor. « Arrêté créant une circonscription du chemin de fer ». *Journal officiel de l'Afrique-Équatoriale française*, vol. 18, n° 19, octobre 1921, p. 485.

CÉLÉRIER, Jean. « Les remèdes au portage en Afrique-Équatoriale Française ». *Annales de géographie*, vol. 37, n° 210, 1928, p. 566-568.

COLTRAT, Raymond. « Conférence au cercle national et colonial ». *La dépêche coloniale*, vol. 11, n° 2266, décembre 1908, p. 2-3.

COSNIER, Henri. « Chemin de fer Congo-Océan ». *Les cahiers de l'Afrique-Équatoriale française*, juillet 1917, p. 1-16.

DORIOT et PIQUEMAL. « À la chambre. Les débats coloniaux. Sur l'Afrique-Éqquatoriale ». *Les annales coloniales*, vol. 30, n° 93, juin 1929, p. 2.

DUPARC, Louis. « Le bassin du Niari et le Congo français ». *Le Globe. Revue genevoise de géographie*, vol. 69, 1930, p. 13-14.

G. « Les chemins de fer africains ». *Annales de géographie*, vol. 13, n° 72, 1904, p. 427-454.

LE CHÂTELIER, M. A. « Étude et création d'une voie de communication entre la côte et le Congo ». *Bulletin de la société de géographie de Lyon*, n° 12, aout 1893, p. 68-96.

ZIMMERMANN, Maurice. « Les chemins de fer l'Afrique orientale allemande ». *Annales de géographie*, n° 118, 1912, p. 377-379.

« Les grands travaux de l'AEF. L'achèvement du Congo-Océan ». *Agence économique de l'Afrique équatoriale française*, avril 1934, p. 11-14.

« Tableau des mercuriales officielles pour le deuxième semestre de l'année 1927 ». *Journal officiel de l'Afrique-Équatoriale française*, vol. 24, n° 10, mai 1927, p. 1-8.

« Le problème ferroviaire en Afrique-Équatoriale française ». *Les annales coloniales*, février 1922, p. 1-4.

« Le chemin de fer Congo-Océan ». *La presse coloniale illustrée*, vol. 18, octobre 1925, p. 1-28.

« En Afrique-Équatoriale française. Le chemin de fer Congo-Océan ». *La Presse coloniale illustrée*, n° 10, octobre 1925, p. 5-23.

c) Livres

GIDE, André. *Voyage au Congo*. Paris, Gallimard, 1927, coll. « Folio », 554 p.

LONDRES, Albert. *Terre d'ébène*. Paris, Albin Michel, 1929, 268 p.

LORIN, Henri. *L'Afrique à l'entrée du XXe siècle : le pays et les indigènes, la pénétration européenne*. Paris, A. Challamel, 1901, 377 p.

MAIGRET, Julien. *Afrique-Équatoriale française*. Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1931, 221 p.

SARRAUT, Albert. *La mise en valeur des colonies françaises : avec onze cartes en noir et en couleurs*. Paris, Payot, 1923, 663 p.

d) Cartes

AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE, BnF, « Carte du chemin de fer de Brazzaville à l'Océan », 1925.

BABET, V. « Afrique équatoriale française. Carte géologique : zone du chemin de fer "Congo-Océan", région minière du Niari et du Djoué » Paris, Barrère1929.

GOUSSET, Michel. « Richesses minérales de l'Afrique-Équatoriale Française »1930.

II-ÉTUDES

ASIWAJU, A. I. « Migrations as Revolt : The Example of the Ivory Coast and the Upper Volta before 1945 ». *The Journal of African History*, vol. 17, n° 4, 1976, p. 577-594.

AZEVEDO, Mario. « The Human Price of Development : The Brazzaville Railroad and the Sara of Chad ». *African Studies Review*, vol. 24, n° 1, 1981, p. 1-19.

BABASSANA, Hilaire. *Travail forcé, expropriation et formation du salariat en Afrique noire*. Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 1978, coll. « Actualités-recherche », 255 p.

BLAIS, Hélène. « Coloniser l'espace : Territoires, identités, spatialité ». *Genèses*, vol. 1, n° 74, 2019, p. 145-159.

BLAIS, Hélène. *Territoires impériaux, Une histoire spatiale du fait colonial*. Paris, Publication de la Sorbonne, 2011, 336 p.

BLANCHARD, Emmanuel. « Le maintien de l'ordre colonial dans l'empire français : une historiographie émergente ». Dans *Le maintien de l'ordre colonial. Afrique et Madagascar*. Rennes, Presses de l'Université de Rennes, 2012, p. 11-41.

BLUNT, Alison et Gillian ROSE, dir. *Writing women and space : colonial and postcolonial geographies*. New York, Guilford Press, 1994, coll. « Mappings », 256 p.

BOBRIE, François. « L'Investissement public en Afrique noire française entre 1924 et 1938. Contribution méthodologique ». *Outremers. Revue d'histoire*, vol. 63, n° 232, 1976, p. 459-476.

BRUNSCHWIG, Henri. *Mythes et réalités de l'impérialisme colonial français, 1871-1914*. Paris, Armand Colin, 1960, 204 p.

CARTER, Paul. *The Road to Botany Bay : An Exploration of Landscape and History*. Minneapolis, University of Minnesota Press, 1987, 384 p.

CHALÉARD, Jean-Louis, Chantal CHANSON-JAMBEUR et Chantal BÉRANGER. *Le chemin de fer en Afrique*. Paris, Karthala, 2006, 401 p.

CLAYTON, Daniel W. *Islands of Truth : The Imperial Fashioning of Vancouver Island.* Vancouver, University of British Columbia Press, 2000, 256 p.

COHEN, Robin. « Resistance and Hidden Forms of Consciousness Amongst African Workers ». *Review of African Political Economy*, n° 19, décembre 1980, p. 8-22.

CONKLIN, Alice L. *A mission to civilize : the republican idea of empire in France and West Africa, 1895-1930*. Stanford, Calif, Stanford Univ. Press, 2001, 367 p.

CONSTANTINI, Dino. *Mission civilisatrice, Le rôle de l'histoire coloniale dans la construction de l'identité politique française*. Paris, Éditions la découverte, 2008, coll. « Textes à l'appui », 287 p.

COQUERY-VIDROVITCH, Catherine. « Revolt and Resistance in Black Africa : A Tradition of Peasant Resistance to Colonization ». *Labour Capital and Society*, vol. 16, n° 1, avril 1983, p. 34-63.

COQUERY-VIDROVITCH, Catherine. *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930*. vol. 1, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1972, 305 p.

COQUERY-VIDROVITCH, Catherine. *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930*. vol. 2, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1972, 598 p.

COQUERY-VIDROVITCH, Catherine. « L'échec d'une tentative économique : L'impôt de capitation au serice des compagnies concessionnaires du «Congo français» (1900-1909) ». *Cahiers d'études africaines*, vol. 8, n° 29, 1968, p. 96-109.

COQUERY-VIDROVITCH, Catherine et Dominique BELLEC. *Le rapport Brazza : mission d'enquête du Congo, rapport et documents, 1905-1907*. Neuvy-en-Champagne, le Passager clandestin, 2014, coll. « Les transparents ».

DAUGHTON, J. P. *In the forest of no joy : the Congo-Océan railroad and the tragedy of French colonialism*. New York, W. W. Norton & Company, 2021, First edition.

DAVIS, Clarence B., Keneth E. WILBURN et Ronald ROBINSON. *Railway imperialism*. Westport, Greenwood press, 1991, 225 p.

DE SUREMAIN, Marie-Albane. « Cartographie coloniale et encadrement des populations en Afrique coloniale française, dans la première moitié du XXe siècle ». *Outremers. Revue d'histoire*, vol. 86, n° 324, 1999, p. 29-64.

DE CERTEAU, Michel. *L'invention du quotidien*. Paris, Gallimard, 1990, coll. « Folio essai », 350 p.

DESCHAMPS, Hubert. *Les méthodes et les doctrines coloniales de la France : du XVIe siècle à nos jours*. Paris, Armand Colin, 1953, 222 p.

DIOUF, Mamadou. « Le chemin de fer et le démantèlement du Kajoor ». Dans *Le Kajour au XIXe siècle Pouvoir et conquête coloniale*. Paris, Karthala, 1990, p. 264-286.

DORIER APPRIL, Elizabeth et Robert ZIAVOULA. « Géographie des ethnies, géographie des conflits à Brazzaville ». Dans *Villes du sud. Sur la route d'Istanbul*. Paris, Orstom, 1996, p. 259-289.

DULUCQ, Sophie. *Ecrire l'histoire de l'Afrique à l'époque coloniale : XIXe-XXe siècles*. Paris, Karthala, 2009, coll. « Hommes et sociétés », 330 p.

FALL, Babacar. *Le travail forcé en Afrique-Occidentale française, 1900-1946*. Paris, Karthala, 1993, coll. « Collection "Hommes et sociétés" », 346 p.

FALL, Babacar. « Le travail forcé en Afrique occidentale française (1900-1946) ». *Civilisations. Revue internationale d'anthropologie et de sciences humaines*, n° 41, 1993, p. 329-336.

GAMANDZORI, Joseph. « Chemin de fer, villes et travail au Congo (1921-1953) ». Thèse de doctorat en histoire, Paris, Paris 7, 1987, 597 p.

GREGORY, Derek. « Imginative geography ». *Progress in Human Geography*, vol. 19, n° 4, 1995, p. 447-485.

GUTKIND, Peter Claus Wolfgang, Robin COHEN et Jean COPANS, dir. *African labor history*. Londres, Sage Publications, 1978, coll. « Sage series on African modernization and development », 280 p.

IDRISSA, Kimba A. « L'impôt de capitation : Les abus du régime de surtaxation et la résistance des populations ». *African Economic History*, n° 21, 1993, p. 97-111.

JEDWAB, Rémi, Edward KERBY et Alexander MORADI. « How Colonial Railroads Defined Africa's Economic Geography ». Dans *The Long Economic and Political Shadow of History*. vol. 2, London, CEPR Press, 2017, p. 87-97.

KAPTUE, Léon. *Travail et main-d'œuvre au Cameroun sous régime français, 1916-1952*. Paris, L'Harmattan, 1986, coll. « Collection Mémoires africaines », 282 p.

KEESE, Alexander. « Hunting wrongdoers and vagrants », vol. 44, 2016, p. 152-180.

KITSIMBOU, Xavier Bienvenu. « La démocratisation et les réalités ethniques ». Thèse de science politique, Nancy, Université de Nancy II, 2001, 221 p.

KUSNO, Abidin. *Behind the postcolonial : architecture, urban space, and political cultures in Indonesia*. London ; New York, Routledge, 2000, coll. « Architext series », 250 p.

LAKROUM, Monique. « Chemin de fer et réseaux d'affaires en Afrique occidentale : le Dakar-Niger, 1883-1960 ». Thèse de doctorat en histoire, Paris, Paris 7, 1987, 930 p.

LEE, Robert. « Railways, space and imperialism ». *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, n° 7, janvier 2004, p. 91-106.

LÜDTKE, Alf. « Introduction Qu'est-ce que l'histoire du quotidien et qui la pratique ». Dans *Histoire du quotidien*. Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1994, 2e édition, p. 1-38.

MANGOLTE, Jacques. « Le chemin de fer de Konakry au Niger ». *Revue française d'histoire d'outre mer*, vol. 55, n° 198, 1968, p. 37-105.

MARTINEZ, Julia. « “Unwanted Scraps” or “An Alert, Resolute, Resentful People”? Chinese Railroad Workers in French Congo ». *International Labor and Working-Class History*, n° 91, 2017, p. 79-98.

MASON, Michael. « Working on the railway : Forced Labor in Northern Nigeria, 1907-1912 ». Dans *African labor history*. vol. 2, Londres, Sage publications, 1978, coll. « Sage series on african modernization and development », p. 56-79.

MAUNY, Raymond. « L’Afrique Tropicale de la période pharaonique à l’arrivée des Arabes ». *Présence Africaine*, vol. 52, n° 4, 1964, p. 68-93.

M'BEMBE, Achille. *De la postcolonie, Essais sur l’imagination politique dans l’Afrique contemporaine*. Paris, Karthala, 1999, 293 p.

MBOKOLO, Élikia. *Afrique noire, histoire et civilisation*. Paris, Hatier, 2005.

MEZZADREA, Sandro. « The Right to Escape ». *Ephemera*, vol. 4, n° 3, 2004, p. 267-275.

MISSIÉ, Jean-Pierre. « Ethnicité et territorialité, Deux modes de vécu identitaire chez les Teke du Congo-Brazzaville ». *Cahiers d’études africaines*, vol. 4, n° 192, 2008, p. 835-862.

MITCHELL, Timothy. *Colonising Egypt*. Cambridge, Cambridge University Press, 1988, 240 p.

MOITT, Bernard. « From Pack Animals to Railways : Transport and the Expansion of Peanut Production and Trade in Senegal, 1840-1940 ». *Outremers. Revue d’histoire*, vol. 88, n° 330-331, 2001, p. 241-267.

MOLLION, Pierre. « Le portage en Oubangui-Chari, 1890-1930 ». *Revue d’histoire moderne et contemporaine*, vol. 33, n° 4, 1986, p. 542-568.

MOTTET, Gérard. « Le Mayombe (Congo) : contraintes et aménagements d’une moyenne montagne tropicale ». *Bulletin de l’Association de géographes français*, vol. 74, n° 3, 1997, p. 329-335.

MYERS, Garth Andrew. *Verandahs of power : colonialism and space in urban Africa*. Syracuse, N.Y, Syracuse University Press, 2003, 1st ed, coll. « Space, place, and society », 199 p.

NGAI, Mae. « Chinese Gold Miners and the “Chinese Question” in Nineteenth-Century California and Victoria ». *Journal of American History*, n° 101, 2015, p. 1082-1105.

NORTHRUP, David. *Indentured labor in the age of imperialism, 1834-1922*. Cambridge ; New York, Cambridge University Press, 1995, coll. « Studies in comparative world history », 186 p.

NOYES, J. K. *Colonial space : spatiality in the discourse of german south west africa 1884-1915.* Londres, Routledge, 2016.

PARK, Rang Ri. « La société de construction des Batignolles : des origines à la Première Guerre mondiale (1846-1914) : premiers résultats ». *Histoire, économie et société*, vol. 19, n° 3, 2000, p. 361-386.

PASIN, Angel Enrique Carretero. « La quotidienneté comme objet : Henri Lefebvre et Michel Maffesoli ». *Sociétés*, vol. 4, n° 78, 2002, p. 5 à 16.

POURTIER, Roland. « Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines ». *Belgeo*, n° 2, 2007, p. 189-202.

POURTIER, Roland. *Le Gabon*. vol. 1, Paris, L'Harmattan, 1989, 250 p.

RANGER, Terrence O. *Revolt in Southern Rhodesia, 1896-97 : a study in African resistance*. London, Heinemann, 1967, 403 p.

RUSCIO, Alain. *Le credo de l'homme blanc*. Paris, Éditions Complexe, 2002, 410 p.

SAID, Edward W et Catherine MALAMOUD. *L'orientalisme : l'Orient créé par l'Occident*. Paris, Le grand livre du mois, 2005.

SAUTTER, Gilles. « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) ». *Cahier d'Études africaines*, vol. 7, n° 26, 1967, p. 219-299.

SAUTTER, Gilles. *De l'Atlantique au fleuve Congo. Une géographie du sous-développement*. Paris, Mouton, 1966, 1102 p.

SCOTT, James C. *Domination and the arts of resistance : hidden transcripts*. New Haven, Yale University Press, 1990, 251 p.

SCOTT, James C. *Weapons of the weak : everyday forms of peasant resistance*. New Haven, Yale University Press, 1985, 389 p.

SIBILLE, Blandine et Tuan TRAN-MINH. *Congo-Océan de Brazzaville à Pointe-Noire 1873-1934*. Paris, Éditions Frison-Roche, 2010, 142 p.

SINGARAVÉLOU, Pierre. *L'empire des géographes. Géographie, exploration et colonisation, 19e et 20e siècle*. Paris, Belin, 2008, coll. « Mappemonde », 288 p.

SINGARAVÉLOU, Pierre. « Géographie et colonisation : approches historiographiques ». Dans *L'empire des géographes. Géographie, exploration et colonisation*. Paris, Belin, 2008, coll. « Mappemonde », p. 45-57.

SPIVAK, Gaytri Chakravorty. « Three Women's Texts and a Critique of Imperialism », vol. 12, n° 1, 1985, p. 243-261.

STANZIANI, Alessandro. *Les métamorphoses du travail contraint : une histoire globale (XVIIIe-XIXe siècles)*. Paris, SciencesPo les presses, 2020, coll. « Domaine histoire », 328 p.

THOMAS, Martin. *Violence and colonial order : police, workers and protest in the European colonial empires, 1918-1940*. Cambridge :, Cambridge University Press, 2012, p. xii, 527 p.

THOMAS, Martin. « French Empire Elites and the Politics of Economic Obligation in the Interwar Years ». *The historical journal*, vol. 52, n° 4, 2009, p. 989-1016.

TIQUET, Romain. *Travail forcé et mobilisation de la main-d'oeuvre au Sénégal*. Rennes, Presse Universitaire de Rennes, 2019, 282 p.

TIQUET, Romain. « Enfermement ordinaire et éducation par le travail ». *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. 56, n° 140, décembre 2018, p. 21-40.

TIQUET, Romain. « Migrations protestataires et résistance au travail forcé en AOF, 1900-1946 ». *L'Afrique qualifiée dans la mondialisation*, n° 1307, 2014, p. 166-169.

YEOH, Brenda S. A. *Contesting space in Colonial Singapore : power relations and the urban environment*. Singapore, Singapore University Press, 2003, coll. « Singapore studies in society and history », 351 p.