

# Quand le Service de Santé des Troupes Coloniales sauvait le projet de construction du Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO)

## Première Partie

Joël Le Bras (Bx 58)

**Note liminaire :** Notre Camarade André Borgomano (Bx 51) a présenté dans le numéro 114 du *Bulletin* de l'ASNOM de juin 2008, un article documentaire sur le « Service de Santé colonial et la construction du CFCO ». Il n'est pas dans nos intentions de nous livrer à d'inutiles redondances, la description déjà faite de cette formidable entreprise nous semblant suffisamment parlante pour en reproduire ici tous les détails. Il nous a toutefois apparu essentiel de compléter cet article de grande qualité, en montrant comment le Service de Santé des Troupes coloniales, grâce à l'action conjuguée des Inspections générale et fédérale des Services sanitaires et médicaux du ministère des Colonies, de l'Institut Pasteur de Brazzaville et du Service de Santé de la « Section côtière » du CFCO, a permis que le projet de construction soit mené à son terme. Le Gouverneur Général de l'AEF Antonetti et la Société de construction des Batignolles n'auraient guère eu de chances, malgré leur volontarisme, d'y parvenir seuls, sinon au prix de pertes humaines énormes, justifiant dès lors l'opprobre, cette fois méritée, des anticolonialistes. Le présent complément d'information a pour but de démontrer que la construction du CFCO ne fut ni un crime contre l'humanité, ni un génocide, comme le « Conseil supérieur des Associations Noires » (CRAN) a accusé la société héritière de celle des années vingt et, par extension, l'État français, le 21 février 2014.

### Le Chemin de Fer Congo-Océan : une polémique mal éteinte

*« Cet habile mélange d'anciennes histoires en les laissant croire d'aujourd'hui »*

(Gaston Muraz – Satyres illustrées)

*« Docteur, regardez le pigeon qui vient de se poser sur la balustrade de la véranda. Il est gros comme un rhinocéros. Par une illusion d'optique, un contre-jour violent hypertrophiait en effet l'oiseau... Albert Londres, je crains que vous n'ayez vu le Chemin de Fer Congo-Océan avec le même œil qui, des rémiges au bec, mesura ce pigeon »* (idem).

En mars 1928, le journaliste Albert Londres est à Pointe-Noire, venant de traverser l'AOF (avant de s'attaquer à l'AEF) où, à Dakar, en janvier 1928, il venait d'assister à la fin de la grave épidémie de fièvre jaune qui causa entre autres la mort du médecin-major de 2<sup>e</sup> classe René Guillet (Bx 1913). À Pointe-Noire, il déjeune un jour avec Gaston Muraz qui assure alors pour huit mois l'intérim de la chefferie-santé du CFCO, section côtière. Ce dernier va se montrer choqué par le comportement du journaliste qui « traversa le Mayombe en deux jours (1) » et qui ne vit en lui, Muraz, que « le docteur à 4 galons allant constater les décès », alors qu'à ce moment précis, il s'y rendait « dans le but d'essayer d'en réduire le nombre » (Satyres illustrées).

Il est certes vrai qu'en 1928, la situation sanitaire du chantier du CFCO est préoccupante, même si un frémissement encourageant commence à s'y faire sentir au plan de la morbidité et de la létalité chez les travailleurs des sociétés impliquées. Gaston Muraz, déjà chef du lourd Service de prophylaxie et de surveillance de la maladie du sommeil pour l'AEF, a donc accepté l'intérim de la chefferie santé du CFCO, succédant, à distance, au médecin-major de 2<sup>e</sup> classe Gustave

Lefrou (Bx 1913) détaché, lui, de l'Institut Pasteur de Brazzaville, où il était l'adjoint du médecin-major de 1<sup>re</sup> classe Blanchard.

Albert Londres fera paraître ses écrits sur le CFCO dans le « Petit Parisien » de Pierre Dupuy, d'abord sous forme d'un feuillet intitulé « Quatre mois parmi les Noirs d'Afrique ». Trois millions potentiels de lecteurs en prendront connaissance. Puis, en mars 1929, il sortira cette fois un livre, le célèbre « Terre d'Ébène », abusivement sous-titré « La traite des Noirs ». À sa lecture, Muraz déclarera, désabusé : « Un reportage doit être étincelant, avec une légère teinte de scandale, ou, alors n'être pas... ».

À cette occasion, Muraz compare Albert Londres à Joseph Conrad, « ce marin devenu d'eau douce », qui, dans son livre « Au cœur des ténèbres » majorera le chiffre des décès survenus lors de la construction du « Matadi-Léopoldville » (1890-1898). Il est vrai que l'État Indépendant du Congo de Léopold II avait de son côté minimisé ces chiffres, ne signalant que 3 000 morts en huit ans de travaux.



Départ de la voie de chemin de fer Matadi-Léopoldville.

(1) Dans « Terre d'Ébène », Albert Londres parle de 3 jours.

C'est d'ailleurs une constante de l'époque de minimiser les pertes humaines de toutes natures sur les chantiers de chemin de fer étrangers, comme ceux du Simplon, du Lotschberg et, bien sûr, du Transsibérien. Il est dès lors impossible d'établir la moindre comparaison avec les chiffres signalés, honnêtement, pour leur part, par la France à propos du CFCO, chiffres fournis par le Service de Santé colonial. Le même service avait fourni également les chiffres du Chemin de Fer du Yunnan (CFY) – 1903-1909 – 463 km, 60 000 travailleurs – 12 000 morts (20 % de mortalité, essentiellement de paludisme). Cette manière de procéder ne jouera évidemment pas en faveur de notre pays, les autres nations sortant par contre blanchies de l'épreuve de la comparaison, grâce au pieux manteau de silence jeté sur leurs propres résultats.

On comprend de la même manière combien il est devenu plus aisé pour le CRAN, dans le contexte de la vaste campagne anticoloniale qui balaie notre pays, de saisir rétroactivement la justice internationale en lui demandant de mener une action civile à la fois contre les sociétés héritières des sociétés bâtisseuses de la ligne, et, par extension, contre l'État français, et ce pour traitements inhumains infligés aux travailleurs du CFCO. Les griefs portent à la fois sur la dureté du travail sur les chantiers, les mauvaises conditions de vie dans les camps, le portage de remblais ou de ciment, les modalités du recrutement, les modes de transport jusqu'au Mayombe. Les accusateurs d'aujourd'hui s'appuient pour ce faire sur une série de documents parus entre 1926 et 1930, et dont les plus retentissants furent donc les écrits du journaliste Albert Londres, parus en 1928 et 1929. Parmi les autres documents réunis par le CRAN pour étayer sa plainte, on citera également :

– Ceux d'André Gide. Si sa lettre du 6 novembre 1925 au gouverneur général Altafa dénonce alors plus spécifiquement les sociétés concessionnaires du Congo, ses écrits suivants visent cette fois le CFCO. Pourtant, Gide, qui a traversé l'AEF, de Brazzaville au lac Tchad, entre juillet 1926 et mai 1927, n'a jamais visité les chantiers du chemin de fer. D'ailleurs, c'est à peine s'il effleure le sujet dans son « Voyage au Congo » de juin 1927. Par contre c'est dans la NRF dont il est le fondateur qu'il émet, en 1928, « *sur des dires dignes de foi* » le fait que le Congo-Océan est un « *effroyable consommateur de vies humaines* ».

– Le rapport n° 22 de l'inspecteur-général des colonies Pégourier (1926), à l'attention de son Ministre, et dans lequel figurent les « pertes » en hommes sur le Congo-Océan. Le problème est que ce fonctionnaire commet l'erreur classique de confondre « pertes » et « morts », fournissant dès lors des chiffres de « déchets » (*sic*) variant, selon les chantiers, de 40 à 80 % ! On comprend que d'aucuns se soient emparés de tels pourcentages qui englobent indifféremment décès, blessés, malades au repos, évacués, rapatriés non relevés, évadés déserteurs, disparus.

– Les publications du journaliste Lamine Senghor, co-fondateur de la « Ligue de défense de la race noire », et de l'instituteur Tiemoko Garan Kouyaté, dans « La voix des nègres », et dont les articles de 1927 sont émaillés d'exemples d'exactions commises sur les chantiers du CFCO.

– Le rapport du médecin inspecteur général Lasnet de 1927, au ministre des Colonies, décrivant, de façon méticuleuse, la situation sanitaire « critique » dans le secteur côtier du CFCO confié à la « Société de Construction des Batignolles » (SCB). C'est d'ailleurs à cette occasion que Lasnet propose la création d'un Service de Santé propre à ce secteur et indépendant de l'AMI, avec à sa tête un médecin « éprouvé » des Troupes coloniales. C'est, semble-t-il, ce rapport sûrement trop honnête, qui fera dire à Aimé Césaire que le CFCO est une « honte française ».

Les dégâts causés par cet ensemble d'écrits, certains polémiques, les autres tout simplement objectifs, seront d'autant plus considérables que durant toutes les années trente, ne paraîtront aucun ouvrage, ni aucun article montrant la manière dont la France sut, à partir de 1928, rétablir une situation effectivement compromise. Pire, de nouveaux

détracteurs se manifestèrent tels Robert Poulain, auteur de ces « Étapes africaines-Voyages autour du Congo », où il accuse la direction du CFCO de gestion calamiteuse, y compris sanitaire.

Des années durant, prononcer les seuls termes de « Congo-Océan » allait équivaloir à parler « d'enfer sur terre ». Et même si certains vont tenter de tout faire, après la Seconde Guerre mondiale, pour rétablir la vérité sur cette vaste entreprise. Ce sera le cas de Gaston Muraz dans ses « Satyres illustrées de l'Afrique noire » (1945) ou de l'ancien ingénieur du CFCO, Michel Romanot dans son livre « L'aventure de l'or et du Congo-Océan » (1946). Ce dernier s'insurge contre les invraisemblances des premiers récits. « On a prétendu que le chemin de fer a coûté un indigène par traverse et un européen par kilomètre (la ligne en fait 509). Cette boutade de propagande anticoloniale est absolument fautive ; en effet, il y aurait eu alors 500 000 morts puisqu'il y a autant de traverses sur la ligne. Il n'y a jamais eu non plus (et au total) 500 européens au Mayombe : le nombre de décès a été de 10 à 12 % de leur effectif total dans le Mayombe. »

Pour Muraz, le fait qu'Albert Londres n'ait jamais corrigé les chiffres de la mortalité entre 1926 et 1928, en comparant celle-ci à celle des années suivantes, relève de la malhonnêteté intellectuelle. « Navrant que l'opinion publique jugera cette question congolaise sur les seuls articles d'un grand quotidien parisien. »

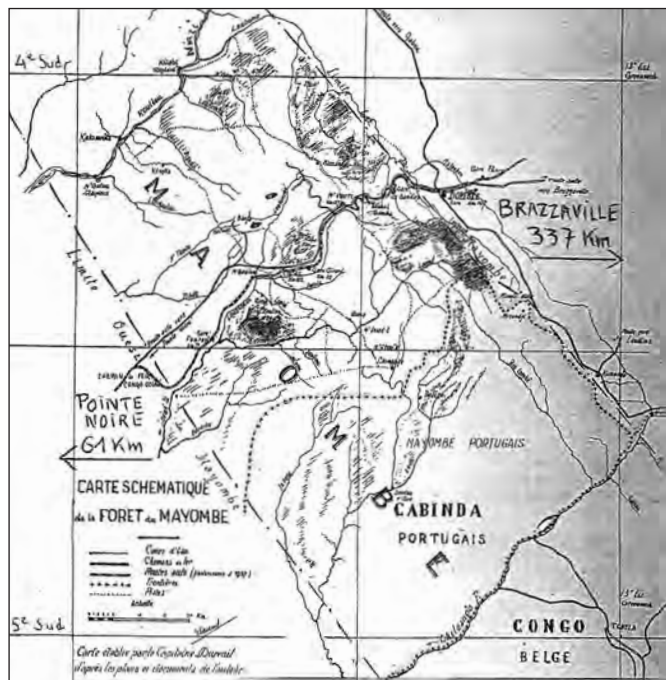
### La mortalité sur les chantiers du CFCO

Le chiffre de 17 000 morts environ (sur 13 ans de travaux) est généralement admis aujourd'hui comme étant le plus proche de la vérité, dont près de 14 000 sur le secteur dit *côtier* de la ligne (172 kilomètres au départ de Pointe-Noire) et donc un peu plus de 3 000 sur le secteur restant dit de *Brazzaville* (337 kilomètres). Comme l'on sait par les archives du CFCO que 127 250 travailleurs sont passés sur ses chantiers, le taux de mortalité moyen s'élève donc à 13,5 %, avec toutefois des variations importantes selon les secteurs, les fractions de secteurs, et les années.

Un rapport annuel du médecin général Condé (chef des services sanitaires de l'AEF) donne par exemple en 1926, sur la section de Brazzaville, un taux de mortalité de 6,3 %, ce qui excède de peu celui, global, des régions du Pool et de la Bouenza, entourant les chantiers, estimé selon l'AMI à 5 % de la population autochtone. Avec Muraz, on comprendra vite, qu'entre en jeu, dans les différences observées, un problème de recrutement. Sur la section de Brazzaville, il est majoritairement local et ne brise pas fondamentalement les habitudes de vie des travailleurs. Sur le secteur côtier, il va être très vite *distanciel* comme on dirait aujourd'hui, avec des travailleurs souvent venus de régions lointaines de l'AEF. Sur le seul sous-secteur du Mayombe du secteur côtier (1/5 du parcours total, 40 % des effectifs totaux engagés), on comptera environ 80 % des décès comptabilisés. On peut dès lors comprendre que ce massif montagneux accapara prioritairement l'attention des observateurs, ces derniers allant même jusqu'à passer sous silence la situation sur la section de Brazzaville, pourtant bien plus longue que l'autre. N'ayant pas eu l'objectivité de présenter la situation du CFCO sur la totalité de son tracé, ils ne pouvaient évidemment tenter d'expliquer un jour les différences pourtant flagrantes entre secteurs. De ce fait, l'opinion publique métropolitaine ne put que s'imaginer que l'ensemble des chantiers du CFCO n'était dans le fond qu'un gigantesque mouiroir.

Nonobstant ces considérations, il n'en reste pas moins vrai qu'aucune équivoque ne doit désormais planer sur la réalité majeure du CFCO : la pierre noire de l'entreprise fut bien le Mayombe.

Ce massif montagneux, André Borgomano l'a dit, a vite eu une mauvaise réputation, avec sa nature ingrate et tourmentée (reliefs relativement peu élevés mais très escarpés, végétation luxuriante, grandes amplitudes de température pouvant passer de 40° le jour à 2° la nuit, avec même parfois des tempêtes de neige, hygrométrie élevée des vallées – entre 80 et 90 % –.



Carte schématique de la forêt de Mayombe.

D'autre part la population bayombé n'est que de 17 000 âmes, soit un habitant au km<sup>2</sup>, ce qui empêche tout recrutement sur place. Dès lors, l'apport exogène de travailleurs y devint vite une évidence. Ce qui permit du même coup aux observateurs « orientés » du projet « Congo-Océan » et, bientôt, aux anticolonialistes de tous bords, d'assimiler la venue en masse de main-d'œuvre à une déportation, un déplacement « de force », voire à une traite moderne, chacun se gardant bien sûr de faire remarquer que sans cet apport humain, « il n'y aurait jamais en de CFCO » comme l'avait dit un jour le gouverneur-général Antonetti.

La mauvaise foi qui imprègne la conclusion des rapports, le sensationnalisme « journalistique » voulu, la faiblesse des enquêtes ponctuelles, là où il aurait fallu une enquête longitudinale portant sur l'ensemble de la période de construction du CFCO, constituent autant de fautes inexcusables contre la vérité historique. C'est en dépit de ces évidences que, pourtant, le CRAN a déposé sa plainte. N'y a-t-il pas un abus de langage difficilement acceptable à parler aujourd'hui de génocide quand on considère ne serait-ce que le bilan sanitaire des six dernières années du projet, passé partout sous silence, ces années qui virent une formidable décade de la mortalité, et, partant, de la morbidité, preuve irréfutable de l'attention particulière portée aux travailleurs, en particulier du Mayombe, par le service de la main-d'œuvre de la SCB et par son Service de Santé.

### Pourquoi et pour quoi le « Congo-Océan » ?

La nécessité d'un chemin de fer reliant l'intérieur du Congo français à la mer devint d'autant plus criant pour le gouvernement français que les Belges de l'EIC avaient déjà leur propre ligne depuis 1898. Il était devenu presque humiliant pour les Français d'avoir à faire emprunter par leurs fonctionnaires de Brazzaville la ligne Matadi-Léopoldville, avec, pour terminer le voyage, la traversée du Stanley Pool... Par ailleurs, bien avant la Guerre 1914-1918, le cuivre extrait au Congo français entre Mindouli et Boko Songho était également évacué par le chemin de fer belge, après qu'il fut amené des mines jusqu'au Stanley Pool par une ligne Decauville à voie étroite (0,67 m) de 140 km de long, ligne dont on verra l'utilité ultérieure dans la construction du Congo-Océan.

Pour éviter la traversée du Mayombe, les Français commencèrent par étudier un tracé contournant ce massif par le nord. Mais finalement, il fut décidé, compte tenu du gain en kilomètres, de traverser la zone montagneuse dans laquelle on avait découvert de surcroît des

gisements de zinc, de plomb et surtout d'or (comme le signale l'ingénieur Romanot). Enfin, plutôt que choisir, sur la côte, les localités de Madiago-Kayes ou Loango, comme terminus de la ligne, on créerait de toutes pièces, plus au sud, sur l'emplacement du village de pêcheurs de Pointe-Noire, un grand port rival de Matadi.

Il convient par ailleurs de noter que depuis la nuit des temps, une route dite des « caravanes », alors d'esclaves, reliait le fleuve Congo à Loango sur l'océan, en contournant le Mayombe par le nord à partir de Loubomo. La colonisation se chargea de l'améliorer, jusqu'à la rendre carrossable, au moins hors saison des pluies. Son rôle fut essentiel lors de la construction du CFCO, en permettant le transport du matériel et de la main-d'œuvre sur le parcours Mindouli - Mvouti, via Madingou et Loudima (futur Dolisie), et ce dès 1925.

### Les débuts du Congo-Océan (1921-1925)

C'est le gouverneur-général Augagneur qui, le 6 février 1921, et alors même que la décision de faire passer la ligne par le Mayombe n'est pas encore définitivement prise (elle ne le sera que le 1<sup>er</sup> juillet 1921), donne ce qu'on appelle le « premier coup de pioche » du Congo-Océan, à Brazzaville. La ligne sera à voie unique, large de 1,067 mètre. À titre documentaire, c'est le médecin-inspecteur Boyé (Bordeaux 1890), qui participa naguère à la prise de Samory, qui est alors le chef des Services sanitaires et médicaux de l'AEF côté océan, ce n'est qu'en décembre 1922 que débiteront à leur tour les travaux de la ligne, depuis Pointe-Noire, à 509 km de Brazzaville par le tracé du Mayombe. En janvier 1923, la Société de construction des Batignolles, qui a obtenu à la fois les contrats du nouveau port et de la « section côtière » du chemin de fer sur les 172 km qui séparent Pointe-Noire de Malombo, à la sortie est du Mayombe, installe de façon pérenne sa base au PK3 de la future ligne.

Le secteur de Brazzaville est confié pour sa part, mais en régie, à la Compagnie Lyonnaise de l'AEF (COLYAF), laquelle se verra attribuer par la Fédération, dont elle dépend, le matériel, l'outillage et les crédits qu'elle sollicite, à la différence de la SCB qui, elle, arrive avec ses impédiments. Par contre, le recrutement des personnels relève sur les deux secteurs de la responsabilité exclusive de la Fédération.

Il est prévu que les deux tronçons de ligne se rejoignent précisément à Malombo, si possible avant 1930, afin de faire mieux que les Belges qui avaient mis huit ans pour achever les 366 km du Matadi - Léopoldville.

Très tôt, va être créée par ailleurs une tête de pont intermédiaire à hauteur de Mindouli (PK128 depuis Brazzaville), là même où la Compagnie minière du Congo français exploite son cuivre et l'expédie par voie Decauville jusqu'au Stanley Pool. La COLYAF va y installer un double chantier de construction de ses ballasts, à la fois vers le Mayombe et vers Brazzaville.

Un directeur général du CFCO, l'ingénieur principal de 1<sup>re</sup> classe Reynaud, du Cadre auxiliaire des Travaux publics, est d'emblée prévu, mais pas encore de Service de Santé spécifique : l'AMI de la zone dite du « Chemin de fer » en aura la charge. Ce n'est que le 18 mars 1924 qu'à côté de la Direction de la main-d'œuvre de la seule section côtière de la ligne, donc celle de la SCB, sera créé un Service de Santé rattaché, qu'un arrêté du 22 août 1924, confiera au Corps de Santé des Troupes coloniales. Outre ses activités sur les chantiers, ce Service de Santé aura aussi en charge les opérations sanitaires de recrutement et l'acheminement des travailleurs venus des profondeurs de l'AEF. L'inspecteur fédéral des Services sanitaires et médicaux, pour l'heure Joseph Vassal (Bordeaux 1891), sera chargé de la mise en place de cette nouvelle structure.

Au départ, un médecin-chef intérimaire est désigné en la personne de Gustave Lefrou, détaché de l'Institut Pasteur de Brazzaville. Par ailleurs, il est prévu pour les médecins de ce service, et en vertu de l'article 1 de l'arrêté du 5 octobre 1911, concernant les officiers des

Troupes coloniales détachés dans les services civils aux colonies, une prime spéciale (ici prime « CDF »), à savoir :

- 4 000 F pour le chef du service médical,
- 3 000 F pour les médecins-chefs d'infirmier-ambulance (encore à créer),
- 2 000 F pour les chefs des postes médicaux, a priori des hygiénistes russes.

Ces postes médicaux seraient établis dans les grands campements de travailleurs. Sur les chantiers eux-mêmes seraient mises en place des infirmeries tenues par des sous-officiers infirmiers des Troupes coloniales, européens ou indigènes. Il pourrait être fait appel, le cas échéant, à des médecins ou ATS civils du corps de santé des colonies (2). Un pharmacien militaire serait affecté au dispositif pour la délicate gestion des médicaments et du matériel médical.

La mise en place de ce Service de Santé ne sera que progressive car, en novembre 1924, la plateforme du chemin de fer, section côtière, n'atteint encore que Mavaoudi, au PK61 de Pointe-Noire, au pied du Mayombe.



Voie de chemin de fer Decauville in « Le Tour du Monde - Nouveau journal de voyage ».

Une ligne Decauville parallèle est en voie d'installation, pour le matériel lourd et le ciment des ouvrages d'art, en plus de l'évacuation des remblais. Pour l'instant, ce sont toujours des porteurs qui assurent cette rude servitude. Le 11 juin 1925, le sénateur de l'Hérault, Roustan, soulève la question essentielle des moyens de traction des futures locomotives : charbon amené de France par bateaux ou électrification de la ligne avec construction de barrages, comme par exemple sur le Niari, le Kouilou et leurs affluents descendant du Mayombe ? Dans cette seconde éventualité, il va de soi, comme le dit le gouverneur-général Antonetti, que « ce ne sera pas pour demain la veille »...

### **Le recrutement des travailleurs du Congo-Océan, section côtière**

Parmi les griefs émis à l'encontre du Congo-Océan par ses détracteurs, on trouve d'abord celui qui concerne les modalités de recrutement et l'acheminement des recrutés jusqu'au Mayombe. Non sans exagération, Albert Londres est allé jusqu'à affirmer que 50 % des recrutés ne sont jamais arrivés à destination, éliminés en cours de route pour cause d'épuisement, d'accidents ou de maladies survenues en chemin...

Les dénonciateurs des modalités de recrutement ont très tôt fait mention, non sans raison cette fois, de son arbitraire. Ce recrutement dit « villageois » est en effet placé sous la responsabilité des administrateurs périphériques, trop souvent de qualité médiocre et cherchant, par un zèle parfois douteux, à se faire apprécier de leur hiérarchie, en forçant certains villageois à s'engager. Officiellement, le recrutement est en effet volontaire, tout comme il l'est en principe pour les tra-

vailleurs des sociétés concessionnaires agricoles, forestières ou minières, et pour les tirailleurs. Mais, parfois, face aux réticences qui se font jour, et pour respecter les *quotas* exigés, les recruteurs ont volontiers recouru à ce qu'on nomme le « volontariat forcé ». Autant dire que les adversaires du projet comme les anticolonialistes, vont vite assimiler ce type de recrutement, même minoritaire, à du travail forcé, correspondant à une pression jugée inadmissible des administrateurs sur les chefs de canton ou de village. Cette part de travail forcé reste effectivement, nul ne peut le nier aujourd'hui, l'un des points noirs de l'œuvre « civilisatrice » de la colonisation française, avec le Code de l'indigénat et l'impôt de capitation, et même si ces mesures répondaient sur le moment à des exigences et des impératifs sans lesquels la puissance coloniale n'aurait guère eu de chances d'atteindre les objectifs qu'elle s'était assignés au départ. Pour coloniser, il a toujours fallu passer par de nécessaires contraintes, ou alors, se retirer purement et simplement.

Le contingentement du recrutement était fixé par cercle, subdivision, canton et village et ce, *au prorata* de la population recensée. À la source, chaque chef de village, que Muraz appelle « chef de terre » était sollicité pour fournir un certain nombre d'hommes valides, et ce, pour six mois ou un an, le chef de canton, alors une fonction toute nouvelle en Afrique noire, étant là pour faire en sorte que les chefs de village, contre avantages divers, répondissent à l'attente des autorités.

Dès le regroupement des recrutés dans les chefs-lieux, le médecin périphérique (de l'AMI ou du service de prophylaxie) va jouer un rôle primordial car il peut, lors de la visite médicale *princeps*, se montrer plus ou moins sévère sur les critères d'aptitude. On conçoit aisément les difficultés qui peuvent se présenter à lui, non seulement face aux cas « borderline », physiquement comme psychologiquement, mais aussi en raison des pressions administratives qui, des exemples le prouvent, ne manquent jamais de lui être opposées.

Si Muraz, qui participa directement en 1925 et 1926 à ces opérations de recrutement en son secteur n° 3 de Fort-Archambault, reconnaissait qu'il multipliait les inaptitudes, conscient du fait qu'on arrachait trop de bras à l'agriculture villageoise, Lefrou estimait de son côté qu'on devait éviter tout laxisme car, disait-il : « Dans certaines tribus, si on avait tenu compte de tous les motifs d'inaptitude qui sont ceux appliqués à l'Armée, le recrutement aurait été tel qu'il n'aurait pas suffi à mener à bien les travaux du CFCO »...

C'est le même Lefrou qui proposa aussi, très tôt, pour éviter tout déficit de travailleurs qu'il jugeait prévisible un jour sur le Mayombe, qu'on portât tous les contrats alors de 6 mois ou de 12 mois, à 18 mois, sauf cas d'inaptitudes majeures constatées entre temps. La proposition fut acceptée et le principe de rengagement fut alors adopté.

Les besoins en main-d'œuvre allant sans cesse croissant, surtout au niveau du Mayombe, il advint ce qui devait arriver, à savoir une contestation de plus en plus aiguë dans les zones de recrutement, au point qu'à partir de 1927, on alla jusqu'à assister à des rébellions et même des révoltes sanglantes dans certaines tribus comme celles des Bayas et des Saras. Des prédicateurs s'en mêlèrent qui firent croire que les chantiers du Mayombe n'étaient rien d'autre que des bagnes, ce qui, dans une certaine mesure, en prenait le chemin, compte tenu de la persistance du portage, du déficit de la mécanisation et, surtout, de la mortalité élevée. Pourtant, selon Sautter, on ne dépassait nulle part les 10 % de prélèvements villageois en hommes valides recrutés.

Bientôt certains chantiers commencèrent à manquer de bras, d'autant que parallèlement, devant la dureté du travail, on commença à rapatrier davantage d'inaptes prématurés, tandis que se multipliaient les désertions (jusqu'à 6 % en 1927 dans la seule section côtière). C'est bien le grave problème de main-d'œuvre, entre 1926 et 1928, qui fut à l'origine du retard final observé dans la construction du CFCO, laquelle ne s'acheva en effet qu'en 1934.

(2) Corps héritier de l'ancien Service de Santé des Colonies et Pays de protectorat, jamais supprimé après la création du Service de Santé des Troupes coloniales, mais qui ne recrute des médecins civils que dans des proportions dérisoires.

La fin des révoltes, matées par l'Armée, la mécanisation renforcée, la fin du portage dès 1930, l'augmentation des salaires, l'attribution de primes permirent certes de stabiliser la situation. Mais c'est d'abord et avant tout l'action décisive du Service de Santé de la SCB dans le Mayombe qui sauva vraiment la situation en permettant notamment de récupérer, bon an mal an, 1 500 travailleurs qui purent être remis dans le circuit par le principe du rengagement, et même si, durant cette période critique, le CFCO bénéficia aussi de l'apport d'un contingent chinois.

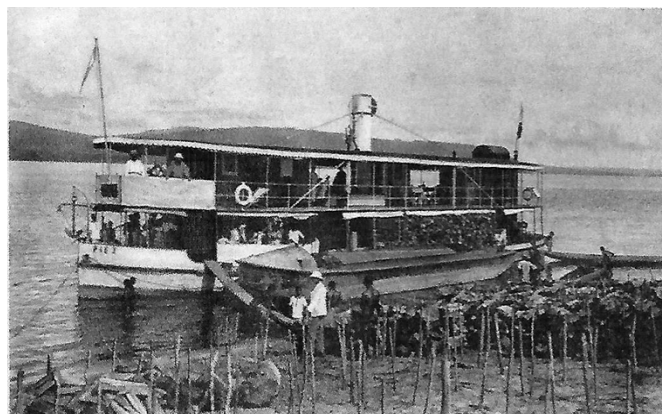
Un premier élément de ce dernier débarqua à Pointe-Noire en juillet 1929, suivi de deux autres portant le total des volontaires chinois à un millier. Basés à Pointe-Noire, ces hommes disposaient d'un cinéma, d'un théâtre, d'un foyer, de quelques femmes dit-on, et même d'un « médecin » au rôle mal précisé. Ils furent finalement peu utilisés dans le Mayombe, rechignant fortement à travailler avec des Noirs et surtout au ballastage. On en vint à rapatrier un premier groupe le 31 janvier 1930 pour ces deux motifs. La SCB comprit qu'elle ne ferait jamais de ces Chinois de bons terrassiers. Elle utilisa ceux qui restaient dans ses ateliers : ils se révélèrent alors bons mécaniciens, forgerons, tôliers, chaudronniers, soudeurs. À l'usage, on réalisa qu'ils coûtaient plus de deux fois plus cher que la main-d'œuvre africaine du fait d'exigences démesurées, comme en matière de logement. Leur rapatriement général prit fin le 18 août 1932.

### Les problèmes posés par l'acheminement des travailleurs de l'Oubangui-Chari et du Tchad

Dénonciateurs, parfois à juste titre, des modalités douteuses du recrutement « villageois » puis des conditions qualifiées d'inhumaines sur les chantiers du Mayombe, les contempteurs systématiques du CFCO mettront également l'accent sur la manière, qu'ils jugeaient « scandaleuse » dont était effectué l'acheminement des travailleurs jusqu'à leur destination finale. Il est vrai que le parcours à effectuer est à la fois long, complexe et semé d'embûches. C'est d'abord la marche à pied depuis les centres de rassemblement du nord de l'AEF et dont les principaux sont ceux de Moundou dans le Moyen Logone, Fort Archambault dans le Moyen Chari, Nola et Carnot en Haute-Sangha, et ce jusqu'au port d'embarquement de Bangui. Les distances à parcourir pour y parvenir sont comprises entre 350 kilomètres depuis Nola et 500 kilomètres depuis Fort Archambault. Pour Albert Londres, les colonnes que l'on forme ressemblent à s'y méprendre à des « litanies d'esclaves » emmenées par des négriers vers leur tragique destin, encadrées qu'elles sont sur 25 à 35 journées de marche « forcée » par de « cruels militaires » jouant de la chicotte.

À Bangui, on passe au transport fluvial sur les « méchants » bateaux et chalands de la Compagnie africaine des Messageries fluviales ou de la Compagnie des Transports fluviaux du Haut-Oubangui. Là, les travailleurs, toujours selon Albert Londres, sont entassés par centaines sur des ponts ou dans des cales surchauffés sans cuisine ni tinettes, sans même un assistant sanitaire. La pagaie règne et, à chaque mouvement de foule, des hommes tombent à l'eau et se noient, le bateau ne s'arrêtant pas pour récupérer les naufragés. Sur les ponts, aucune bâche protectrice contre le soleil ni contre les escarilles tombées de la cheminée et qui infligent de graves brûlures aux passagers. Quant aux nuées de mouches et de moustiques... L'épreuve dure au moins une dizaine de jours, quand la marche du navire n'est pas ralentie par des pannes de moteur, des transferts d'un bateau à un autre pour cause de tirants d'eau différents, des échouages sur des bancs de sable.

Après Brazzaville, c'est de nouveau, toujours selon Albert Londres, la marche à pied jusqu'au Mayombe, ce qui n'est vrai que sur certaines portions du parcours, puisque jusqu'à Mindouli (PK125), les recrutés se retrouvent sur les wagonnets vides et les draines de la ligne Decauville de la Société minière du Congo, puis, de là, sur des camions les amenant jusqu'à Mvouti. Ensuite, ils n'ont plus qu'une quarantaine de kilomètres à effectuer à pied jusqu'au centre d'incorporation de Mboulou, très tôt installé au cœur même du massif montagneux.



Vapeur sur le fleuve Congo – Photo Georges Grall (Bx 1923).

### Les réponses apportées au problème du transport des recrutés

La première réponse est administrative puisque la responsabilité du recrutement et de l'acheminement incombe au gouverneur général de l'AEF. Ce dernier va, par exemple, ordonner à la SCB de créer en son sein une Direction de la main-d'œuvre (avec un Service de Santé et un Service d'intendance). C'est lui qui obtiendra aussi des Belges, dès 1928, l'autorisation de faire transiter une partie de la main-d'œuvre de la section côtière par le chemin de fer de Matadi (deux voyages par mois puis un par semaine). D'abord placés sur des trucks, les travailleurs auront droit plus tard à des wagons de voyageurs (mais jamais de « bestiaux », comme écrit par certains). De Matadi, le contingent emprunte un bateau jusqu'à Pointe-Noire. Le premier navire atteindra ce port le 8 mai 1928. Albert Londres ne mentionne pas cet épisode alors qu'il est bien présent au Congo à cette époque.

Jusqu'en 1926, le travail, dans le Mayombe, est uniquement topographique en vue de la recherche du meilleur tracé possible. Les terrassements à partir du PK61 ne débiteront qu'en janvier 1927. Si Lefrou avait déjà réfléchi à l'organisation du dispositif sanitaire du Mayombe, c'est surtout Muraz, affecté en janvier 1928 qui mettra en route le dispositif, sur place comme sur le parcours d'acheminement, depuis l'embauche jusqu'à l'incorporation à Mboulou.

### Le parcours médical du recruté

La première visite, chère entre toutes à Muraz, est effectuée dans les centres de recrutement initiaux, par les médecins d'AMI ou de prophylaxie : elle comprend le dépistage systématique de la trypanosomiase et la vaccination jennérienne. Une fiche médicale individuelle est établie qui suivra le recruté tout le temps de son engagement. La visite concerne aussi les femmes qui ont décidé de suivre leur mari, en tant que cuisinières de case. C'est à ce niveau que le volontaire signe son engagement de six mois ou un an.

Jusqu'à Bangui, les étapes quotidiennes sont limitées à 10 à 12 kilomètres (35 étapes par exemple depuis Moundou). Des gîtes d'étape sont aménagés, permettant de faire la cuisine et de coucher la nuit. À Bangui, les recrutés sont hébergés dans un centre de repos et de premier triage. Un médecin du Service de Santé de l'Oubangui-Chari élimine les premiers inaptes, en vue de rapatriement selon le parcours inverse, avec le milicien d'accompagnement du voyage aller (un milicien pour 100 recrutés). La fiche médicale est renseignée. Le chef du Service de Santé de l'Oubangui-Chari assure en personne la contre-visite.

Au bout d'une semaine, le contingent, « épuré », est embarqué sur le navire régulier du fleuve, avec vivres suffisants pour le voyage. Très tôt, Muraz fera bâcher les ponts, aménager une cuisine et des tinettes, confiant l'hygiène générale et la propreté à une équipe « de servitude ». Un infirmier des tirailleurs d'AEF est affecté au contingent, avec trousse de secours. Très vite, les contingents seront réduits à cent travailleurs, avec un milicien d'encadrement.



L'Institut Pasteur de Brazzaville 1928 (Cl. CMIDOM).

À Brazzaville, on trouve à nouveau un centre de repos et de triage, mais qui plus est d'« adaptation », en ce sens que les sujets reconnus aptes d'emblée seront soumis à des travaux de terrassement de difficulté progressive, leur servant d'entraînement. Les malades sont hospitalisés, les « malingres récupérables » sont placés en section de « récupération », au repos et avec une nourriture adaptée. Le riz et le manioc remplacent par ailleurs le mil traditionnel des tribus du nord. Les inaptes définitifs sont rapatriés à leur tour. Un nouveau contrôle « trypano » a lieu à l'Institut Pasteur. Un déparasitage intestinal est prescrit par tétrachlorure de carbone (contre l'ankylostomiase). La vaccination antipneumococcique est systématique.

Le paquetage délivré à Bangui est contrôlé et éventuellement reconstitué. Il comprend un complet kaki neuf (ce « luxueux voile à l'adamisme d'hier » comme le dit Muraz), une couverture, une gamelle, une cuillère, un bidon, un quart, une musette, une natte, plus une marmite pour dix.

Pour ceux qui vont voyager un moment par la route jusqu'au Mayombe, il est prévu à la descente des drainées du « Decauville » à Mindouli, une nouvelle visite médicale (donnée au départ par le médecin-major des Troupes coloniales Boyer de Choisy ou par son hygiéniste russe). À Madingou (PK 237), nouvelle visite par le médecin d'AMI (en 1930, est en poste à Madingou, chef-lieu de la Bouenza, le médecin-lieutenant Henri Escudier-Donnadieu (Bx 24)), puis à Monzi (PK 364) par un sergent infirmier européen qui décide de l'aptitude immédiate ou différée de terminer le périple à pied, *via* le mont Bamba. À Mboulou, le médecin du CFCO cette fois effectue la septième et dernière visite, dite d'incorporation.

*Via* Matadi, le nombre de visites tombe à cinq, avec la quatrième à Point-Noire, et la cinquième à Mboulou, après 45 kilomètres à pied dans le Mayombe depuis Mavouali (PK 61 de Pointe-Noire). Dans cette dernière ville, la visite est effectuée par un médecin de l'AMI, venu dans un premier temps de Loango.

### Les recrutés du CFCO

**Les principales ethnies :** sur la section de Brazzaville, le recrutement de la COLYAF vient du Pool (36 pour 100 du recrutement total du CFCO, soit 45 825 travailleurs), de la Bouenza-Louessé et du Nord-Brazzaville. Sont mises à contribution les ethnies Bakongo, Balari, Bahoma, Mbochi, Bakouta, Bakongui, Batéké. Sur la section côtière, le recrutement est minoritairement local, avec les Babilis de la vallée du Kouilou (en langue vili, on les appelle les « bilanda laï » ou « suiveurs du rail ») ou les Bakougnis de la vallée du Niari.

Pour le Mayombe, ont été d'emblée éliminés les originaires du Gabon, colonie de pauci-natalité, et où la main-d'œuvre est employée en quasi-totalité à l'exploitation forestière, mais aussi les Tchadiens au nord du 10<sup>e</sup> parallèle, sans oublier les originaires des gros foyers encore

actifs de maladie du sommeil de l'Oubangui-Chari, détachés depuis 1923 du territoire du Tchad (Moyen Logone et Moyen Chari) et du Moyen Congo (Haute Sangha), sans oublier les éléments épars venus de multiples tribus de cette même colonie. L'ethnie de loin la plus représentée est celle des Saras (et assimilés), avec pour le Moyen Chari 15 % des effectifs totaux du CFCO et pour le Moyen Logone, 8,8 %. Derrière les Saras, on trouve en nombre plus restreint les Bayas de Haute-Sangha, ou encore les Bandas de Basse-Ouaka, autour de Kouango.

Quant au Tchad d'alors, son apport est relativement modeste, avec 5 425 recrutés (contre 41 975 en Oubangui-Chari), ce qui représente 4,3 % de l'effectif total du CFCO. Ces volontaires viennent du Bas-Chari, du Mayo Kebbi, du Baguirmi et du Salamat.

L'historien Gilles Sauter qui rapporte ces statistiques dans ses « Notes sur la construction du CFCO 1921-1934 » plutôt que de calculer, par région, le pourcentage de recrutés dans la population adulte en âge de travailler (on sait que la moyenne générale fut de 10 %), va utiliser un indicateur original qui va montrer les pertes subies par lesdites régions en Années d'Absence (AA) des travailleurs. L'indicateur s'obtient en faisant la moyenne de l'ensemble des durées individuelles de recrutement (exprimées en années) et en la multipliant par le nombre de recrutés effectifs de chaque région. Pour les 127 250 recrutés recensés du CFCO, on trouve le chiffre de 138 125 AA.

Cet indicateur permet de dire que le temps moyen de présence sur les chantiers est supérieur à un an (ce qui s'explique par les rengagements). On montre aussi et par exemple que le recrutement a été plus fort dans le Pool autour de Brazzaville (60 AA pour 100 habitants) que dans le Moyen Chari et le Moyen Logone (44 AA pour 100 habitants).

### Les visites médicales de recrutement

Ces visites s'apparentent à celles des tirailleurs d'AEF. Sont éliminés d'emblée les sommeilleux et anciens sommeilleux, les lépreux, les éléphantiasiques, les hernieux, les cachectiques, les porteurs d'ulcères phagédéniques, même guéris, en raison de la fragilité résiduelle de la peau, et, évidemment les sujets de moins de 18 ans et de plus de 50 ans. Pour les volontaires retenus, sont prescrits un examen de sang et de suc ganglionnaire à la moindre suspicion de trypanosomiase et une analyse d'urine pour le sucre, l'albumine et les œufs de bilharzies. Est pris en compte par ailleurs le trépied « taille-poids-périmètre thoracique » afin d'établir l'indice de Pignet ou de robustesse pour un âge donné. Taille et périmètre thoracique sont exprimés en centimètres et le poids en kilos. Chez un sujet de 20 ans, un indice inférieur à 10 le classe dans la catégorie des « très robustes », un indice supérieur à 35 dans celle des sujets très fragiles à la limite de la réforme. Muraz estime cet indice peu fiable, comme chez les Saras, très longilignes et, à l'opposé chez les Batékés plutôt brévilignes. Il en arrive même à dire un moment qu'il n'y a pas de barème d'aptitude « omnibus » et que seule finalement compte l'appréciation du médecin examinateur, après examen clinique approfondi. De toute manière, la multiplication des visites médicales complémentaires le long du trajet permet d'affiner largement les décisions d'aptitude.

### L'incorporation et l'installation des recrutés du CFCO dans le Mayombe

C'est fin 1927 que le centre d'incorporation de Mboulou (PK 93 de Pointe-Noire) est activé. Mboulou est d'autre part le siège de la direction de la main-d'œuvre du CFCO, section côtière, dont dépend le Service de Santé. Muraz a fait accoler à ce dernier un camp dit « d'intégration et d'acclimatation », dans lequel tous les nouveaux arrivants devront effectuer des stages d'au moins six semaines, après un repos obligatoire de huit jours. Une fois testées leurs capacités physiques en matière de terrassement et de ballastage, et ce de manière progressive, avec régime de suralimentation, les sujets sont classés en trois catégories : les inaptes définitifs, rapatriables, les aptes et les inaptes temporaires, dits aussi « malingres récupérables ». Ces derniers sont

affectés quelque temps à la servitude des camps avant d'être dirigés sur les chantiers, sitôt leur forme jugée satisfaisante. Cette servitude comporte par exemple l'affectation au service d'hygiène et de propreté des camps.

Une fois immatriculés, les nouveaux arrivés reçoivent de l'intendance de la SCB des habits de travail et une couverture supplémentaire (le 12 janvier 1929 la SCB en commandera 20 000 en laine-coton de 1,80 m sur 1,20 m dans le but d'un reconstituer semestriel). Les recrutés sont répartis en équipes, chacune dirigée par un chef d'équipe, le capita, appartenant à la même ethnie. Le médecin incorporateur a récupéré les fiches médicales individuelles, dûment renseignées le long du parcours. Il suit quotidiennement les nouveaux arrivants durant leur période d'acclimatation. En moyenne, 50 à 60 % sont déclarés aptes à l'issue et sont dirigés vers les campements où ils sont réunis par ethnies (Bandas, Saras, Bayas...). 20 à 30 pour 100 sont affectés dans les services de servitude et aussi dans les ateliers. 20 pour 100 en moyenne sont rapatriés pour inaptitude définitive.

### Les campements

Compte tenu de leur expérience historique en ce domaine, les médecins du CFCO sont chargés de déterminer l'emplacement des campements, en fonction de la nature des terrains et de la végétation, si possible loin des marécages et à proximité d'une source ou d'un cours d'eau permanent. La disposition des cases est aussi de leur ressort, en fonction des vents. Ils donnent également leur avis sur les matériaux de construction, et c'est ainsi que le bambou initial sera remplacé, sous Muraz, par le pisé blanchi à la chaux, car absorbant mieux la chaleur solaire que le fibrociment. Les ouvertures des cases seront à auvents et grillagées, les toitures formées de couches superposées de feuilles de bananiers, cousues en panneaux et soutenues par des tuiles en bambou. Les cases compteront 12 couchettes de 0,80 m de large, en roseau. Les couchettes doubles de départ seront éliminées.

Les bâtiments des ateliers et des futures gares seront en fibrociment, ainsi que les premières formations sanitaires de Mboulou et Mvouti, sauf les cases d'hospitalisation qui resteront en pisé.

Les campements, qui n'excéderont jamais 500 travailleurs, auront un magasin à vivres salubre, une cuisine centrale à l'europpéenne, mais la cuisine en case sera tolérée, le soir, grâce à la présence d'âtres (assurant aussi le chauffage de nuit). Les épouses autorisées continueront à y préparer des repas, néanmoins contrôlés par le Service de Santé. Ces campements auront un infirmier européen, à défaut indigène issu des tirailleurs. Les contremaîtres européens des chantiers disposeront d'une trousse d'urgence avec matériel de pansements de base.

### Le travail sur les chantiers

Les médecins du CFCO, section côtière, seront avant tout des médecins du travail, un travail qui s'avérera particulièrement éreintant sur la portion « PK 61-PK 172 » de Pointe-Noire. Au début, les terrassiers travaillent 6 jours sur 7, neuf heures par jour, avec une heure d'arrêt pour le repas de midi et une sieste sommaire. Mais le plus dur du travail incombe aux porteurs évacuant vers l'arrière les remblais excédentaires, en plus de porter le ciment vers l'avant, la construction des ouvrages d'art devant nécessairement précéder l'édification des plateformes. Seul le « Decauville » parallèle à ces dernières permettra ultérieurement de rendre moins éprouvant les problèmes de transport. C'est d'ailleurs la question du portage, non encore résolue en 1928, qu'Albert Londres dénoncera prioritairement. C'est peu après son passage que la journée de travail passera à huit heures, s'alignant donc sur celle du travailleur métropolitain, et que le dimanche sera payé, pour six jours de travail hebdomadaire accompli. Le problème c'est qu'Albert Londres n'évoqua jamais cette amélioration du sort des ouvriers du CFCO dans ses écrits.

D'une année sur l'autre, les salaires ne cessèrent par ailleurs de croître, afin d'encourager le volontariat, ce qui aura aussi un effet bénéfique sur le moral. Entre 1927 et 1930, le salaire d'un terrassier passa de



Porteurs en AEF 1925 (Cl. J. Le Bras).

1 F à 2,50 F par jour, celui d'un capita de 1,25 F à 3 F. Les rengagés après 6 mois verront le leur passer entre 1929 et 1931 de 2,25 F à 4 F, avec un maximum de 5 F pour un engagé pour la troisième fois. Le pécule de 10 F retenu chaque mois et restitué en fin de contrat aura d'heureuses répercussions sur le bien-être des familles restées au village.

\* \* \*

Au vu de ces éléments positifs, il semble donc que c'est à notre tour de condamner ceux qui ne virent dans la manière dont la France conduisit l'entreprise du CFCO qu'une manifestation de colonialisme primaire, voire d'esclavagisme éhonté. Notre pays n'avait aucune raison politique ou économique de traiter comme du « vulgaire bétail » (A. Londres) une main-d'œuvre déjà pénalisée par un environnement hautement hostile – il l'était tout autant pour les Européens –, aggravant systématiquement toutes les pathologies. Simplement, les responsables du CFCO commirent au départ une regrettable erreur d'appréciation face à cet élément péjoratif, sans imaginer son impact sur la santé d'un individu transplanté et soumis d'emblée à un travail harassant. C'est bien le Service de Santé du CFCO qui fut le premier à adapter les capacités physiques et psychologiques des indigènes déplacés, à ce type d'activités pour lesquelles ils n'avaient au départ aucune prédisposition particulière. On peut dire que le tir fut corrigé, certes trop tard évidemment pour certains observateurs. Mais du moins, il le fut. Et il est difficile d'admettre que d'autres observateurs se permirent d'affirmer qu'il ne le fut jamais, alors même qu'aucun n'avait un jour pris la peine de revenir constater sur place la manière favorable dont évoluait la situation. Pourtant, en 1931, une enquête indépendante demandée à un organisme neutre par le ministère des Colonies avait conclu à « une amélioration spectaculaire du sort des travailleurs en matière de santé, de conditions de vie et de travail, mais aussi de salaire et de nourriture ». Il convient de noter que l'auteur du rapport ajoutait aussi : « Du coup l'indigène fait sur le chantier son éducation de travailleur, ce dont la colonisation ne manquera pas de bénéficier par la suite ». Nous concédons à tous ceux qui dénoncèrent le projet du CFCO, et bien d'autres avec lui, que cette dernière phrase a tout de même un certain relent colonialiste...

Il est dommage que l'opinion publique métropolitaine n'ait jamais été tenue informée des rapports rédigés par les responsables du Service Sanitaire du CFCO comme par ceux des services sanitaires et médicaux de l'AEF et du ministère des Colonies et par la même occasion du rôle essentiel joué à cette occasion par les médecins du Corps de Santé des Troupes coloniales, à l'origine, dès 1928, d'un spectaculaire retournement de situation, grâce à un véritable comportement d'hommes de santé publique capables de prendre des décisions d'ordre collectif dans les domaines les plus variés comme par exemple celui du dépaysement, en territoire hostile, de travailleurs transplantés, déracinés de leur milieu d'origine et dont l'état « dysthymique » (Muraz) était d'abord d'ordre psychologique, échappant de ce fait à toute action médicalementeuse alors en usage.

À suivre